



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

PRÉFECTURE

Direction de la citoyenneté et de la légalité

Bureau de l'utilité publique

ARRÊTÉ

déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation de la suppression du passage à niveau n° 196, sis sur le territoire de la commune d'Escalquens.

Opération : Suppression du passage à niveau n° 196

Commune : Escalquens

Maître d'ouvrage : Département de la Haute-Garonne

LE PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE,
PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE,
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE,

- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code de la construction et de l'habitat ;
- Vu** le code de la voirie routière ;
- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code du patrimoine ;
- Vu** le code général de la propriété des personnes publiques ;
- Vu** le schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine opposable ;
- Vu** le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne approuvé pour la période 2016-2021 ;
- Vu** le plan de prévention des risques d'inondation approuvé le 20 décembre 2011 ;
- Vu** le schéma régional de cohérence écologique arrêté le 27 mars 2015 ;
- Vu** le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie approuvé le 29 juin 2012 ;

Vu la délibération de la commission permanente n° 236516 du 1^{er} février 2018, prenant acte du bilan de la concertation menée du 16 octobre au 17 novembre 2017 sur le projet de suppression du passage à niveau n° 196, sis sur la route départementale (RD) 79 à Escalquens ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil départemental de la Haute-Garonne n° 245447 du 8 novembre 2018, approuvant l'avant-projet de suppression du passage à niveau n° 196 et demandant l'ouverture d'une enquête préalable à l'adoption des décisions administratives permettant de mener à bien ce projet ;

Vu les avis rendus sur ce projet par application des dispositions des articles L 122-1 et R 122-7 du code de l'environnement, qui ont été publiés sur le site internet des services de l'État en Haute-Garonne, tout comme l'information relative à l'absence d'observations de la part de certaines des autorités saisies dans ce cadre ;

Vu le dossier d'enquête publique unique ;

Vu la décision de la présidente du tribunal administratif de Toulouse du 7 mai 2019, désignant le commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n° 196 ;

Vu l'arrêté et l'avis du 14 août 2019, portant ouverture d'une enquête publique unique en vue de la déclaration d'utilité publique de l'opération de suppression du passage à niveau n° 196, de la détermination des parcelles à déclarer cessibles et de la prise de la décision de suppression de ce passage à niveau ;

Vu le rapport et les conclusions rendus par le commissaire enquêteur sur chacun des trois objets précités ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil départemental de la Haute-Garonne n° 271650 du 27 février 2020, se prononçant, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de cette opération et sollicitant la prise d'un acte déclaratif d'utilité publique et le courrier du président du conseil départemental de la Haute-Garonne du 11 mars 2020 transmettant cette délibération ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne ;

ARRÊTE

Article 1 – Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux motifs et considérations exposés en annexe et tels que soumis à enquête, les travaux nécessaires à la suppression du passage à niveau n° 196, sis sur le territoire de la commune d'Escalquens.

Article 2 – Le département de la Haute-Garonne est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, dans les formes prescrites par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les immeubles ou portions d'immeubles nécessaires à la réalisation du projet susvisé.

Les emprises expropriées des immeubles soumis au régime de la copropriété seront, conformément à l'article L.122-6 du code précité, retirées de la propriété initiale.

Article 3 – La présente déclaration d'utilité publique deviendra caduque à l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de la publication du présent arrêté. Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans ce délai.

Article 4 – Sans préjudice de l'application des réglementations et polices particulières opposables à l'opération, le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine synthétisées en annexe du présent arrêté. L'inobservation de ces mesures est passible des sanctions administratives prévues aux articles L.171-6 et suivants du code de l'environnement.

Article 5 – L'étude d'impact, comprenant notamment les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les incidences du projet sur l'environnement et l'avis rendu par l'autorité environnementale le 24 juillet 2019 sont consultables à la préfecture de la Haute-Garonne et à l'hôtel du département de la Haute-Garonne.

Article 6 – Le présent arrêté sera affiché durant deux mois à l'hôtel du département de la Haute-Garonne ainsi qu'en mairie d'Escalquens.

Le présent arrêté sera, en outre, inséré au Recueil des actes administratifs des services de l'État de la Haute-Garonne et publié sur le site dédié à l'adresse suivante : www.haute-garonne.gouv.fr/enquetesuppressionpn196

Article 7 – La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Toulouse soit :

- directement, en l'absence de recours préalable, dans le délai de deux mois à compter de sa publication ;
- à l'issue d'un recours préalable, dans les deux mois à compter de la date de réception d'une décision explicite de rejet de ce recours ou de l'intervention d'une décision implicite de rejet de ce même recours, cette dernière résultant du silence gardé par l'administration à l'expiration d'un délai de deux mois à dater de la réception du recours.

Ce recours contentieux peut être adressé par voie postale ou par l'application informatique Télérecours, accessible par le lien : <https://www.telerecours.fr>

Article 8 – Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, le directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, les services en charge de la police de l'environnement, le président du conseil départemental de la Haute-Garonne et le maire d'Escalquens sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Toulouse, le

29 AVR. 2020

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général,

DENIS OLAGNON

ANNEXE 1

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du projet de suppression du passage à niveau n° 196 sur le territoire de la commune d'Escalquens.

Prescriptions qui devront être respectées par le maître d'ouvrage en termes d'incidences du projet sur l'environnement.

La production du présent document est requise par l'article L. 122-1 du code de l'expropriation, qui précise, pour les déclarations d'utilité publique ayant une incidence sur l'environnement ou le patrimoine culturel, que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

Il répond, par ailleurs, aux prescriptions de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, qui dispose : « La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. »

Ce document n'a pas pour objet de se substituer au dossier d'enquête, à l'étude d'impact et à l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement qui seuls justifient de manière exhaustive le caractère d'utilité publique du projet ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement dont il est acté la mise en œuvre.

Il n'a pas davantage vocation à se substituer au bilan de la concertation publique, au rapport et aux conclusions du commissaire enquêteur, lesquels détaillent les modalités et les résultats de l'information et de la participation du public.

I- Présentation de l'opération soumise à déclaration d'utilité publique

I-1. Présentation du projet

Ce projet est mené par le département de la Haute-Garonne.

Le passage à niveau n° 196, situé à Escalquens à proximité de la gare ferroviaire de cette commune, est classé au nombre des ouvrages de cette nature à caractère préoccupant, dont la suppression est considérée comme prioritaire. À titre indicatif, cinq collisions, dont une mortelle, et six heurts ferroviaires se sont produits entre 2004 et 2017.

Il est en outre situé dans un secteur où la circulation automobile est saturée (près de 12 000 véhicules quotidiens, dont environ 600 poids lourds) et le trafic ferroviaire soutenu (101 trains

par jour en moyenne). Les passages de train, notamment de ceux qui marquent un arrêt en gare d'Escalquens, engendrent des fermetures prolongées des barrières, ce qui génère une gêne importante pour les automobilistes et favorise la commission d'actes d'incivilité se traduisant par des passages forcés des piétons et des deux roues, créant, par là-même, des risques en termes de sécurité.

Cette suppression a, en conséquence, été inscrite au programme de sécurisation national de SNCF-réseau.

La route départementale (RD) 79 qui traverse la ligne ferroviaire, assure la jonction entre la RD 916 allant vers Toulouse et la RD 16, qui dessert les communes environnantes.

Ce projet entend satisfaire l'objectif de réduction des risques de collision trains-véhicules et d'amélioration des conditions de circulation dans le secteur concerné, en termes de fluidification et de diversification du trafic (par la création, à partir des réseaux existants, de voies dédiées aux mobilités actives : cycles et piétons).

Dans ses modalités, il consiste à créer une voie nouvelle de franchissement de la voie ferrée, par un pont routier situé à une centaine de mètres au nord de l'actuel passage à niveau, ce qui entraînera une déviation de la RD 79 sur une longueur de 792 mètres .

La portion de l'ancienne RD 79 sera barrée de part et d'autre du passage à niveau et mise en sens unique entre Gâches Chimie et le carrefour de la Cousquille.

I.2. Le coût de l'opération

Le coût prévisionnel de l'opération relevant de la demande de déclaration d'utilité publique est estimé à environ 11 200 000 euros toutes taxes comprises (TTC),

II La procédure suivie

Le département de la Haute-Garonne a lancé une concertation pour ce projet. Celle-ci s'est déroulée du 16 octobre au 17 novembre 2017. Une réunion publique s'est tenue le 9 novembre de cette année-là, à laquelle a participé une soixantaine de personnes. Trois variantes du projet ont été présentées : une de tracé court et deux de tracé long. 42 contributions ont été apportées dans ce cadre. C'est la seconde variante de tracé long qui a recueilli la préférence du public.

Le maître d'ouvrage a retenu cette dernière solution, en incorporant des modifications pour tenir compte des contributions du public.

Celle-ci, bien que plus coûteuse, a été estimée la meilleure, au regard des avantages qu'elle présentait, en préservant une mare à fort enjeu écologique, en limitant la largeur de l'ouvrage d'art franchissant le ruisseau Le Berjean et, pour tenir compte des contributions précitées, en incorporant une voie dédiée aux mobilités actives (piétons et cycles) le long du tracé et en aménageant un giratoire au niveau de la jonction de la RD 79 avec la voie de raccordement menant à l'avenue de la gare. Ce scénario induit enfin une réduction des nuisances sonores

pour les habitations riveraines hors RD 16 et une meilleure répartition du trafic routier.

Ce choix a été formalisé par délibération de la commission permanente n° 236516 du 1^{er} février 2018, prenant acte du bilan de la concertation.

Par délibération n° 245447 du 8 novembre 2018, la commission permanente du conseil départemental de la Haute-Garonne, a approuvé l'avant-projet de suppression du passage à niveau n° 196 et demandé l'ouverture d'une enquête préalable à l'adoption des décisions administratives nécessaires pour mener à bien ce projet.

La saisine des autorités listées au V de l'article L 122-1 du code de l'environnement a été effectuée le 24 avril 2019. Les avis formulés dans ce cadre et l'information relative à l'absence de réponse de certaines d'entre elles ont été publiés sur le site internet des services de l'État : www.haute-garonne.gouv.fr/enquetesuppressionpn196

L'enquête publique a été ouverte par arrêté préfectoral du 14 août 2019. Celle-ci s'est déroulée du 14 octobre au 15 novembre 2019 (33 jours)

Quatre permanences se sont tenues en mairie d'Escalquens. Le commissaire enquêteur a reçu 10 visites. Par ailleurs, 11 contributions ont été formulées. Leur détail est relaté pages 20 à 24 du rapport d'enquête, consultable à l'adresse internet susvisée et dans la délibération de déclaration de projet relatée infra.

Le commissaire enquêteur a rendu un rapport et des conclusions motivées, mis en ligne sur le site internet précité : www.haute-garonne.gouv.fr/enquetesuppressionpn196

Les conclusions sont favorables sur chacun des objets de l'enquête.

Pour l'utilité publique, les conclusions favorables sont assorties d'une recommandation : étudier la création d'une passerelle afin de permettre le passage des piétons au droit de l'actuel passage à niveau.

Pour le volet parcellaire et la décision de suppression du passage à niveau, les conclusions sont purement et simplement favorables.

À la suite de ce rapport et de ces conclusions, la commission permanente du conseil départemental s'est prononcée, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de cette opération. Cela a fait l'objet de la délibération n° 271650 du 27 février 2020, en tenant compte de l'étude d'impact, des avis des autorités précitées qui ont été consultées et du résultat de la consultation du public (article L 126-1 du code de l'environnement).

Il n'est pas réservé de suite favorable à la recommandation précitée, étant donné que la continuité pour les cycles et les piétons est prévue, dans le cadre du projet, le long de la RD 79 reconfigurée.

Par ailleurs, il est répondu favorablement à la demande formulée durant l'enquête publique de création d'un trottoir continu entre l'aménagement du giratoire de Lamasquère et l'endroit où est situé l'actuel passage à niveau.

Les informations relatives au processus de participation du public, à la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment des autorités mentionnées au V de l'article L 122-1 du code de l'environnement ainsi que leur prise en compte (article L 122-1-1-IV-2è alinéa du code de l'environnement) figurent dans les délibérations de la commission permanente du conseil départemental citées dans les précédents paragraphes ainsi que dans le rapport et les conclusions rendus par le commissaire enquêteur. Ces délibérations figurent en annexe 2. Le rapport et les conclusions de l'enquête publique sont publiés, comme indiqué ci-dessus, sur le site internet : www.haute-garonne.gouv.fr/enquetesuppressionpn196

III) Justification de l'utilité publique du projet

En considération des éléments formulés ci-dessus, le projet de suppression du passage à niveau n° 196, mené sous la maîtrise d'ouvrage du département de la Haute-Garonne, en liaison avec SNCF-Réseau, présente un caractère d'utilité publique, par le rôle qu'il apporte en matière de sécurisation, de fluidification et de diversification du trafic routier, dans un secteur particulièrement engorgé par la circulation des véhicules.

L'association du public en amont de la définition du projet et durant l'enquête publique, de même que les contributions des instances et autorités consultées sur ce projet, ont permis de renforcer sa qualité, en termes notamment d'amélioration des mesures de préservation et de mise en valeur de l'environnement et de commodité d'accès.

IV) Les mesures destinées à éviter, réduire, compenser les incidences négatives du projet sur l'environnement ou la santé humaine et les modalités de suivi et d'accompagnement

Sans préjudice de l'application des réglementations et polices particulières opposables à l'opération, dont notamment les dispositions des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement sont, ci-après, synthétisées les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences potentielles des travaux projetés sur l'environnement et la santé humaine et le dispositif de suivi associé que le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre.

IV.1 En phase chantier

THÈME	Impacts avant mesures	Mesures à mettre en oeuvre
Faune, flore et milieux naturels	Passage dans l'emprise du chantier de décapage et de nivellements des amphibiens et de la petite faune, dans la partie de l'ouvrage traversant la prairie naturelle avec mare	Réduction du risque d'écrasement des amphibiens par l'installation de filets de protection à la périphérie du chantier. (R/PC1)
	Risque de destruction d'oiseaux au nid et de chiroptères en gîtes d'été ou d'hiver	Mise en place et suivi d'un calendrier de réalisation des travaux adaptés selon le cycle biologique des espèces de faune : en particulier, pas de coupes de végétation en période de nidification des oiseaux et d'hivernage des chauve-souris.(R/PC2)
	Impact direct ou indirect sur le chêne remarquable	Protection de la plaque racinaire du chêne remarquable conservé : mise en défens dans un rayon de 10m (R/PC3)
Faune, flore et milieux naturels	Les remblais de la déviation ne permettent plus le passage des amphibiens et de la petite faune entre la mare et le Berjean	Création d'un passage pour les amphibiens et la petite faune sous l'ouvrage de passage busé ø500 et utilisation de l'ouvrage hydraulique ø1000 (R1) Dispositif pérenne de barrière en pied de talus de l'ouvrage
	Corridors biologiques supprimés	restauration de haies-corridors transversaux ou parallèles à l'ouvrage (R2)
	Fragmentation de corridors écologiques.	passages petite faune sur banquettes suspendues sous le pont du Berjean au-dessus du niveau de la crue décennale (R3)
	Mise en œuvre de mesures environnementales	Suivi environnemental du chantier - mission complète de l'assistance à l'élaboration du DCE et au suivi des travaux jusqu'à la réception de l'ouvrage (A1)
Climat / Qualité de l'air	Emissions de gaz à effet de serre (GES) par les engins de chantier et principalement les camions pour l'acheminement des remblais (4900 camions environ).	L'impact dépendra de l'origine des remblais (distance au projet) aujourd'hui inconnue. La production de GES d'un camion est estimée à 1,04kg CO ₂ par kilomètre.
Eaux souterraines	Risque de pollution accidentelle des eaux souterraines (fuites accidentelles au niveau des engins ou des stockages de produits, laitance de béton, etc.).	Limitation du risque de pollution accidentelle en phase de chantier

THÈME	Impacts avant mesures	Mesures à mettre en oeuvre
Eaux superficielles	Risque de pollution accidentelle des eaux superficielles (fuite accidentelles au niveau des engins ou des stockages de produits, laitance de béton, etc.). Travaux dans le lit mineur du Berjean pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement de ce ruisseau, qui pourraient potentiellement détruire des habitats aquatiques et avoir des conséquences en aval (matières en suspension).	Limitation du risque de pollution accidentelle en phase de chantier Mesures liées aux travaux en cours d'eau
Risques naturels	Les crues du Berjean représentent un risque pour le chantier et le personnel. A l'inverse les engins et matériaux peuvent représenter des facteurs aggravants des inondations.	Limitation des risques liés aux travaux en zone inondable

IV.2 En phase de fonctionnement

THÈME	Impacts avant mesures	Mesures à mettre en oeuvre
Faune, flore et milieux naturels	Risque de collision avec les espèces volantes	Mise en place d'une plantation de haie en haut de talus pour effet hop over, c'est-à-dire favoriser un vol des oiseaux et des chauves-souris plusieurs mètres au-dessus de la voie, notamment dans les parties en remblai (R/PE1)
	Impact de l'éclairage sur la faune nocturne	Choix de dispositifs d'éclairage de la voie permettant de limiter la pollution lumineuse et son impact sur la faune nocturne (insectes, oiseaux, chiroptères). (R/PE3)
	Rupture du corridor biologique de la ripisylve du Berjean du fait de la création de l'ouvrage de franchissement de ce ruisseau par la déviation	Restauration de la ripisylve du Berjean sur une longueur de 300m (ratio de compensation de 5 pour 1) à proximité de la ZAC (C1). Le plus proche emplacement (en concertation avec le Sicoval) permettant d'envisager une restauration de la ripisylve de ce ruisseau se trouve à 350 m environ au nord Est du Projet.
	Bien que le tracé évite la mare, cette dernière reste dans le domaine privé et pourrait être à court terme détruite.	Pérennisation de l'évitement de la mare et de la prairie = gestion (non compris acquisition) de la prairie selon cahier des charges (en régie ou par convention) - durée de base 10 ans (C2)
	Mise en œuvre des différentes mesures indiquées dans ce tableau.	Suivi des mesures (A2)

THÈME	Impacts avant mesures	Mesures à mettre en oeuvre
Populations, habitations proches et ERP : Ambiance lumineuse	Des éclairages de véhicules sont susceptibles d'atteindre le bâti voisin	Plantation, sur une zone particulière, de haie en haut de talus pour effet anti-éboulement (R/PE2)
Eaux superficielles	Présence d'un ouvrage dans le lit du ruisseau du Berjean qui va causer une artificialisation et une modification de la morphologie du lit. L'interception de fossés existants par le projet risque de créer des inondations si les écoulements ne sont pas rétablis. Les eaux pluviales issues de la route peuvent représenter un risque de dégradation des milieux récepteurs si elles ne sont pas traitées et aggraver les inondations si les débits ne sont pas contrôlés.	Mesures intégrées au projet : Dimensionnement de l'ouvrage de franchissement du Berjean Collecte et gestion des eaux pluviales Rétablissement des écoulements naturels
Risques naturels	L'ouvrage de franchissement du ruisseau du Berjean, s'il est mal dimensionné, peut représenter un obstacle à l'écoulement des crues. Les eaux pluviales issues de la route peuvent aggraver les inondations si les débits ne sont pas contrôlés.	Mesures intégrées au projet : Dimensionnement de l'ouvrage de franchissement du Berjean Collecte et gestion des eaux pluviales Rétablissement des écoulements naturels

Les bilans du suivi des effets du projet sur l'environnement devront être transmis au préfet de département, lequel pourra envisager une poursuite et/ou une amélioration du dispositif retenu. Les bilans du suivi des effets du projet sur la santé publique devront par ailleurs être transmis au délégué départemental de l'Agence régionale de santé.

*

* *

En conclusion, au regard du bilan de l'opération et de sa nécessité

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que ni les atteintes à la propriété privée, aux enjeux publics d'ordre environnemental, social ou économique, ni le coût financier de ce projet ne sont excessifs, eu égard à l'intérêt général que celui-ci présente ;

Considérant que le maître d'ouvrage ne dispose pas d'une maîtrise foncière de l'ensemble de l'emprise du projet et qu'il n'existe pas d'autre possibilité rendant inutile une éventuelle expropriation ;

En conséquence, le caractère d'utilité publique de l'opération de suppression du passage à niveau n° 196, sis sur le territoire de la commune d'Escalquens, est justifié.

Toulouse, le

29 AVR. 2020

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général,

DEUIS OLAGNON

Pour le Préfet
et par délégation
Le Secrétaire Général

Denis LAGNON

ANNEXE 2

- Délibération de la commission permanente du conseil départemental de la Haute-Garonne n° 236516 du 1^{er} février 2018, prenant acte du bilan de la concertation menée pour le projet de suppression du passage à niveau n° 196, sis à Escalquens ;
- Avis rendu sur le projet par l'autorité environnementale le 28 août 2020 et réponse apportée à cet avis le 7 octobre 2019 par le département de la Haute-Garonne ;
- Délibération de la commission permanente du conseil départemental de la Haute-Garonne n° 271650 du 27 février 2020, portant déclaration de projet pour cette opération.

Ces documents comportent notamment les éléments listés au deuxième alinéa du IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, en matière d'informations relatives au processus de participation du public, de synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que leur prise en compte.

Par ailleurs, le rapport et les conclusions de l'enquête publique sont téléchargeables à l'adresse internet suivante : www.haute-garonne.gouv.fr/enquetesuppressionpn196

I) Délibération de la commission permanente du conseil départemental de la Haute-Garonne n° 236516 du 1^{er} février 2018, prenant acte du bilan de la concertation menée pour le projet de suppression du passage à niveau n° 196, sis à Escalquens



Commission Permanente

Extrait du Procès-verbal de la séance du 01/02/2018

N°: 236516

Objet : RD 79 - Suppression du passage à niveau n° 196 à ESCALQUENS - Bilan de la concertation du public

La Commission permanente du Conseil départemental,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu les délibérations du Conseil départemental portant élection de la Commission permanente, lui donnant délégation de compétence et fixant ses plafonds d'intervention ;

Vu la délibération de la Commission permanente du 29 septembre 2016 décidant la réalisation des études d'avant projet pour la suppression du passage à niveau n°196 situé sur le territoire d'Escalquens ;

Vu la délibération de la Commission permanente du 22 juin 2017 approuvant le lancement de la concertation du public dans le but de confirmer les caractéristiques du projet à retenir ou de les adapter si le besoin s'en faisait sentir ;

Considérant que la concertation du public a été menée du 16 octobre au 17 novembre 2017 avec un dossier présentant les trois variantes de tracé étudiées ainsi que leur comparaison sur les plans technique et environnemental ;

Considérant que le public a déposé 10 lettres ou observations sur le registre mis à disposition en mairie d'ESCALQUENS, que 32 contributions ont été postées sur le site informatique du Conseil départemental et qu'une réunion publique, organisée le 9 novembre 2017 dans la salle des fêtes d'ESCALQUENS, a recueilli la participation d'une soixantaine de personnes ;

Considérant la synthèse des observations formulées au cours de la concertation figurant en annexe, il se dégage un large consensus en faveur de la suppression de ce passage à niveau classé par l'Etat comme "préoccupant". La variante dite "longue 2" (se raccordant sur la RD 16 au niveau du futur giratoire du collège et proposant la mise à sens unique de l'Avenue de Gare), s'avère être celle qui permet le mieux de répondre aux objectifs fixés (voir plan annexé) ;

Vu le rapport de M. le Président du Conseil départemental et sur proposition de son Rapporteur,

Décide

Article unique : de prendre acte du bilan de la concertation du public, joint en annexe, et de poursuivre les études sur la base de la version "longue 2" en y apportant les modifications suivantes afin de répondre à certaines observations issues de la concertation :

- généralisation d'une piste piétons/cycles sur le parcours du projet en lieu et place des sur-largeurs envisagées initialement ;
- aménagement en giratoire du carrefour avec l'Avenue de la Gare permettant de réduire significativement l'impact du projet sur le milieu naturel.

Signé

Antoine BONILLA

Pour le Président du Conseil départemental,
et par délégation,
le Secrétaire chargé de la Voirie et des Transports

ANNEXE 1 - CONCERTATION PN196 – SYNTHÈSE des Observations/Questions du Public

1 GENERAL				
		Site CD	Registre	Réunion
1.1	Pour la suppression du passage à niveau	11	0	0
1.2	Pour la solution courte	2	0	0
1.3	Pour la solution longue 1	0	2	0
1.4	Pour la solution longue 2	4	2	0
1.5	Opération peu ou pas utile (il faut prolonger la RD 916 ...)	2	0	0

2 TRAFICS				
		Site CD	Registre	Réunion
2.1	Les hypothèses sont trop fortes (COP 21 = moins de voitures)	0	1	1
2.2	Les hypothèses sont trop faibles (le trafic augmente plus vite)	1	0	0
2.3	Prendre en compte l'arrivée du métro (afflux de circulation vers le terminus)	1	1	1
2.4	Report de trafic chemin du Pech / rue du Pic de la Sabine (quartier collège) / voirie associée au collège	3	1	1

3 MODES DOUX				
		Site CD	Registre	Réunion
3.1	Faire une vraie piste cyclable au lieu des sur-largeurs / BMU, y compris voie secondaire	3	3	0
3.2	Les circulations modes doux doivent être prolongées (le long de la RD 16 / vers le Canal / vers la mairie)	2	3	1
3.3	Pente du projet à 7% = trop fort pour les vélos	0	3	1
3.4	Faire figurer les cheminements des modes doux vers la gare depuis EMMAUS et depuis centre-ville	0	1	3
3.5	Nécessité d'un aménagement piétons même sommaire avenue de la gare	0	1	1
3.6	Allongement parcours jugé trop long pour piéton / Pourquoi pas une passerelle piétons au droit du PN actuel ?	1	4	0

CARREFOURS				
4		Site CD	Registre	Réunion
4.1	Cousquille : « il faut supprimer les feux » ou « il faut améliorer sa fluidité » ou « faire un rond-point ? »	4	2	3
4.2	Giratoire collège : possibilité d'aménager 2 voies en entrée côté RD 16 sud	1	0	0
4.3	Apports de circulation sur le futur giratoire du collège problématiques pour les entrées/sorties des classes ?	0	0	1
4.4	Aménager le carrefour de la voie secondaire en giratoire	0	2	2

BRUIT				
5		Site CD	Registre	Réunion
5.1	Prise en compte des habitations en construction proches RD 16 – giratoire collège	1	0	0

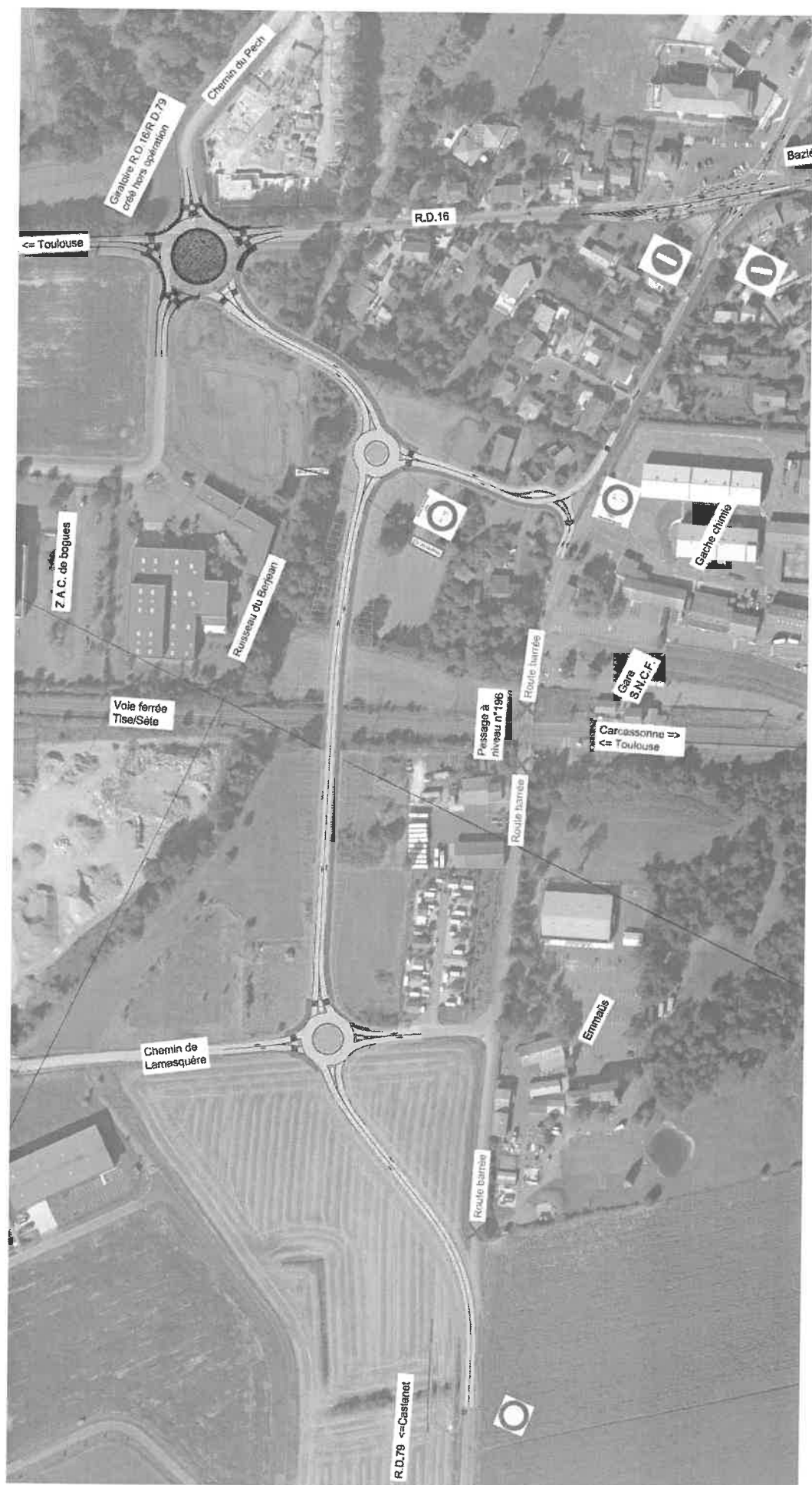
MILIEUX NATURELS				
6		Site CD	Registre	Réunion
6.1	Moyen d'éviter l'impact sur la mare et la zone de prairie ?	0	0	1
6.2	Processus de validation environnementale du projet	0	0	1
6.3	Mesures compensatoires/restauration milieu naturel	0	1	0

DIVERS				
7		Site CD	Registre	Réunion
7.1	Prolongement RD 916 – « Il faut le faire » ou « Quelle date de mise en service ? »	4	1	2
7.2	« Coupler le projet avec l'aménagement de voies TCSP » ou « les TC peuvent ils emprunter le pont ? »	2	1	1
7.3	Mettre en place un comité de suivi pour ce projet	1	0	0
7.4	Montrer des vues paysagères du projet	0	1	1
7.5	Nécessiter d'aménager/améliorer le parking de la gare	0	1	1
7.6	Autre solution en passant au sud de la commune ?	0	0	1
7.7	Préciser les conditions d'interdiction P.L. chemin de la gare avec variante longue 2	0	1	0
7.8	Profiter de l'opération pour accéder aux 2 quais de la gare ?	0	1	0
7.9	Déplacer la gare vers le sud/éloignement de SEVESO/densifier quartier de la gare	0	1	0

Commentaires

- 1 – Très large consensus sur la nécessité de supprimer le PN au titre de la sécurité
- 2 – Forte demande exprimée en faveur des pistes cyclables :
 - faire des pistes au droit du projet plutôt que des sur largeurs (surtout si la pente à 7% est maintenue),
 - forte demande de développement du réseau cyclable vers le métro, le Canal, le collège et la mairie
 - demande de figuration de ces schémas dans le dossier
- 3 – La question du TRAFIC routier et des mauvaises conditions de circulation aux heures de pointe motive une très large partie des observations
- 4 – Parmi les avis exprimés sur un choix de tracé, une petite majorité se montre convaincue par l’argumentaire en faveur de la variante longue 2
- 5 – A l’inverse, une partie du public met en doute la capacité de la variante longue 2 à fluidifier le secteur de la Cousquille :
 - 5.1 - Les observations « pour la variante courte » sont généralement motivées par la crainte d’un afflux de trafic dans les quartiers du collège à cause des variantes longues. Ces observations abordent également la nécessité d’améliorer le carrefour de la Cousquille pour éviter des trajets d’évitement parasites.
 - 5.2 - Observations « opération inutile », à regrouper avec « il faut prolonger la RD916 » ou « autre solution au sud de la commune » (1.5 , 7.1 ; 7.6).

ANNEXE 2 - SCHEMA DU PROJET RETENU



II) Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage à cet avis

PIECE D-2

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET
MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE**



Autorité environnementale

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

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

n°Ae : 2019-51

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

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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

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

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

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

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

* *

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

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

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

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

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

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

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

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

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

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

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

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

Synthèse de l'avis

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

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

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

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

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

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

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

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

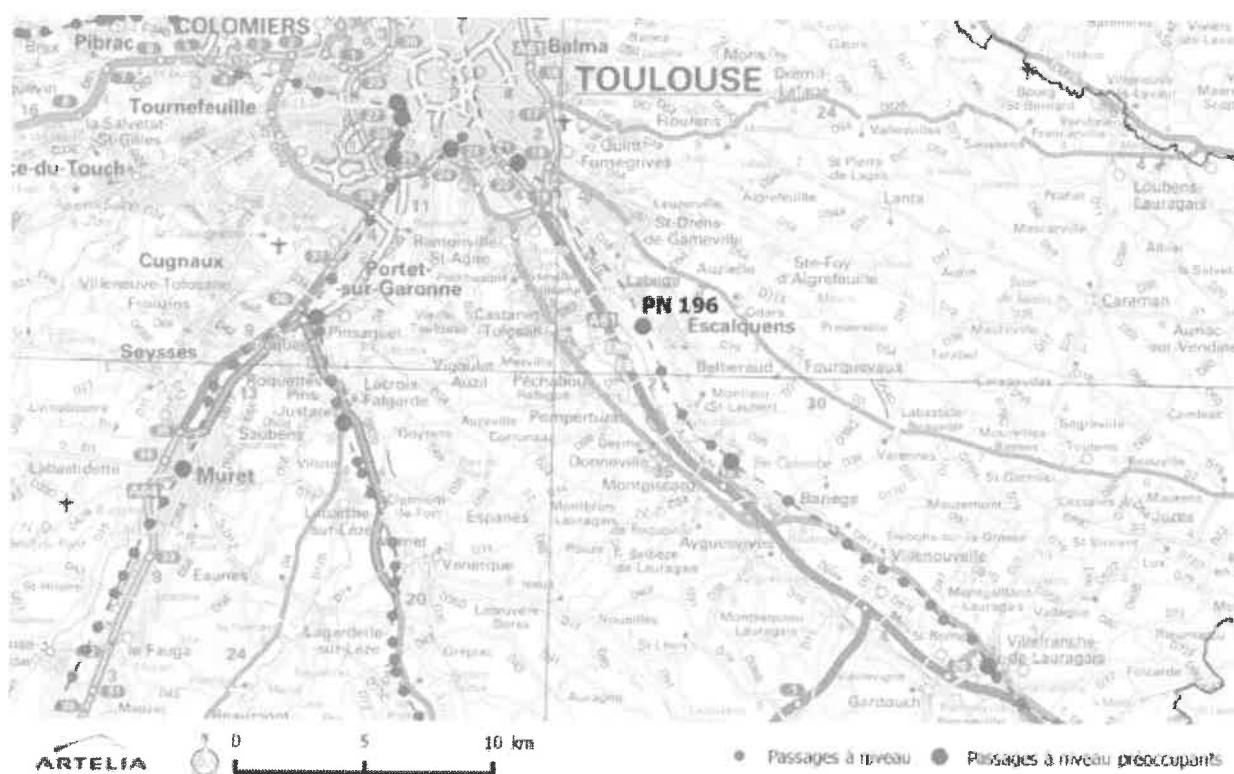
Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

1.1.1 Contexte et objectifs des aménagements

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



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

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

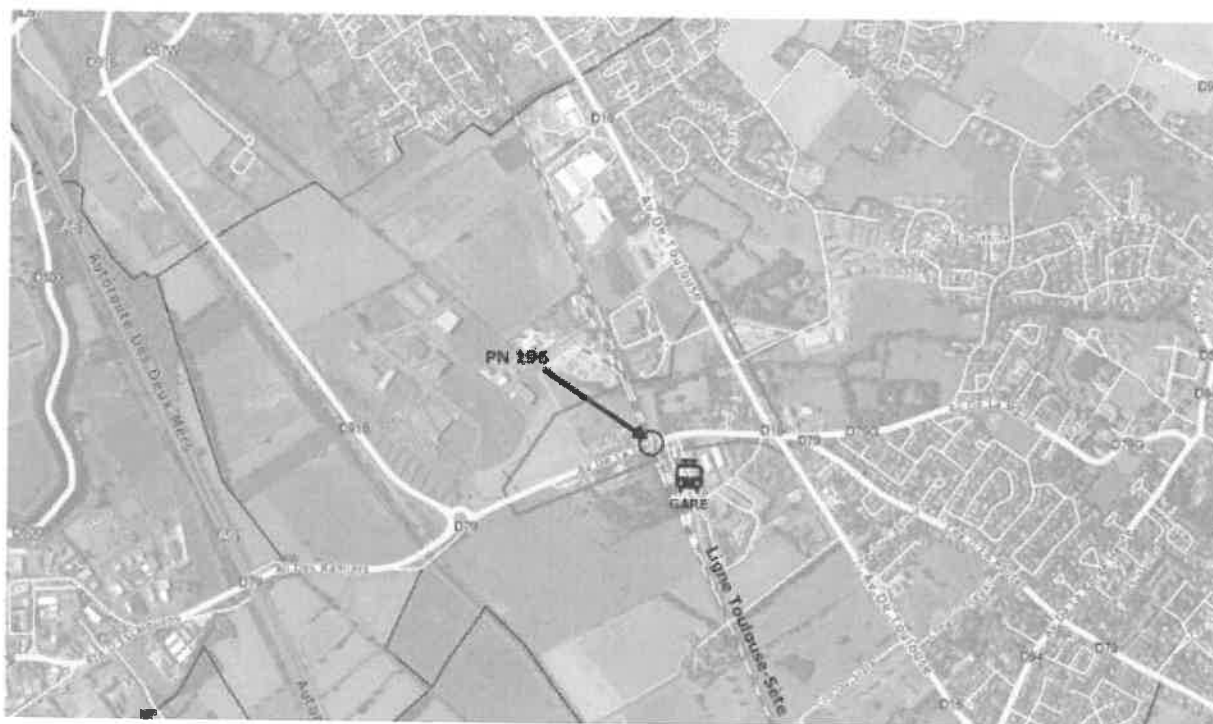


Figure 2 : Infrastructures viaires (source : dossier)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3 Procédures relatives au projet

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

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

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

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

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

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

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

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

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

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

2. Analyse de l'étude d'impact

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

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

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

2.1 État initial

2.1.1 Occupation du sol et paysage

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

¹² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

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

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

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

2.1.2 Infrastructures de transport et déplacements

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

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

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

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

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

2.1.3 Ambiance sonore

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

2.1.4 Qualité de l'air

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

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

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

2.1.5 Eau et milieux aquatiques

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

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

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

2.1.6 Milieux naturels

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

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

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

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

¹⁷ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Habitats naturels, flore

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

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

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

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

Faune

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Paysage

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

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

2.2.1 À l'échelle de l'opération présentée

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

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

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

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

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

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

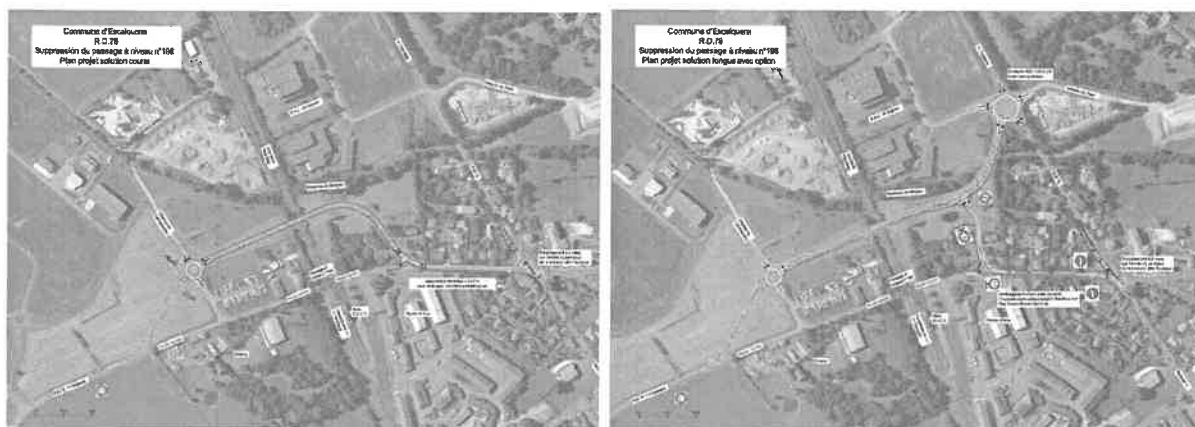


Figure 4 : Comparaison des variantes 1 courte et 2 longue (Source dossier)

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

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

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

2.2.2 À l'échelle du projet d'ensemble

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

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

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

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

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

2.3.1 Incidences temporaires pendant la période de travaux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.2 Incidences permanentes

Impacts positifs

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

Trafics routiers, nuisances sonores et émissions polluantes

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

Les incidences sont évaluées à l'horizon 2023, par comparaison entre l'état « fil de l'eau » (sans projet) et l'état projet. Il est indiqué que « *cet horizon semble être le moment le plus défavorable dans la vie de l'infrastructure. En effet, en 2033 la mise en service du prolongement de la RD 916 induit une diminution des trafics sur les axes du secteur et sur la voie nouvelle et donc une contribution de la contribution sonore de celle-ci* ». L'Ae suppose qu'il faut lire « *une diminution de la contribution sonore de celle-ci* ».

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

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

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

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

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

L'Ae recommande de :

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

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

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

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

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

L'Ae recommande :

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

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

Émissions polluantes

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

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

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

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

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

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

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

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

Mobilités actives

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

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

Impacts sur les milieux naturels, agricoles et forestiers

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

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

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

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

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

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

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

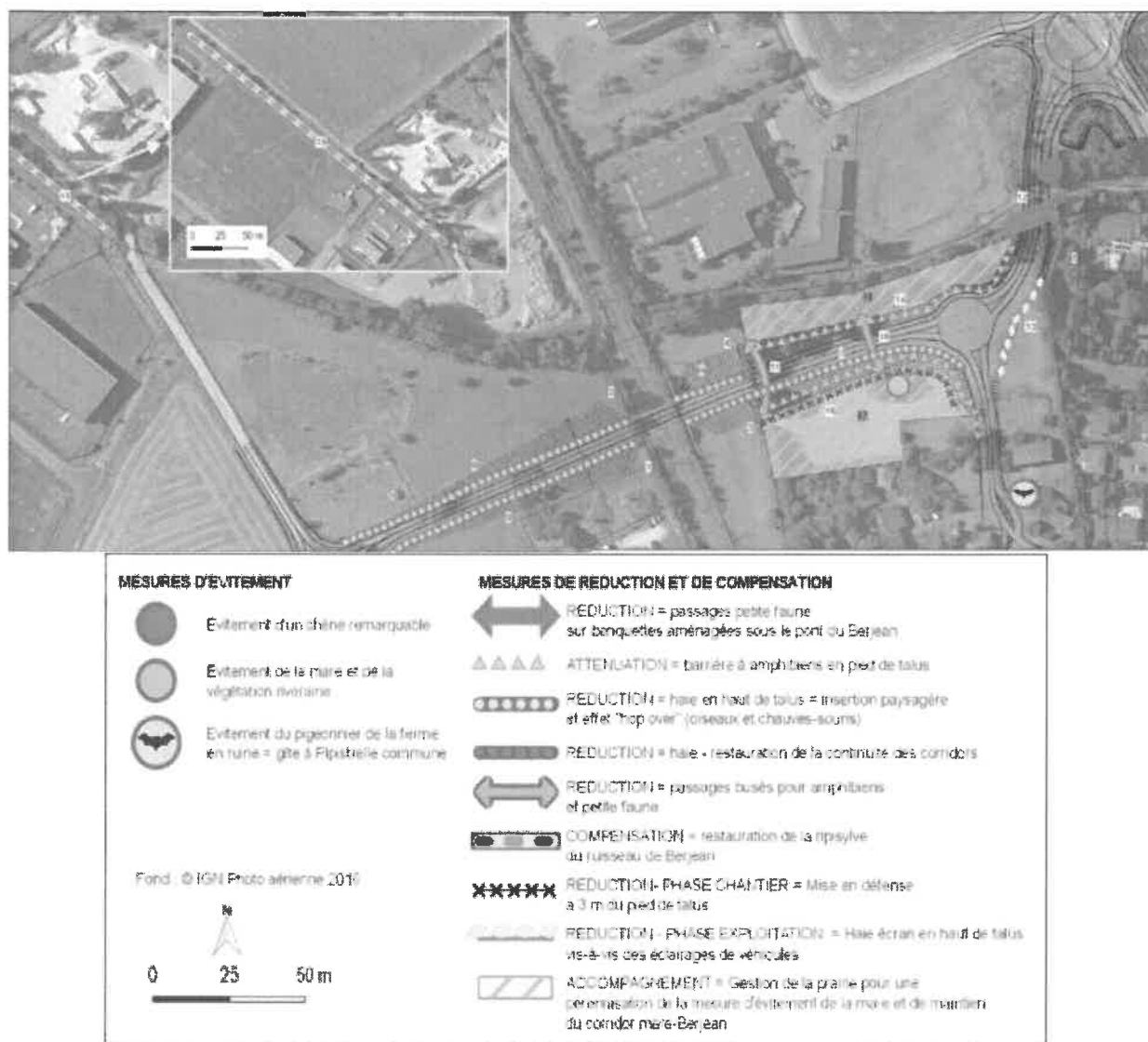


Figure 5 : Mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet. Source : dossier

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

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

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

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

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

Perceptions visuelles

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

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

Rétablissement des écoulements naturels et gestion des eaux pluviales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5 Résumé non technique

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

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

MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE



DIRECTION
DES ROUTES

**MEMOIRE EN REPONSE
A L'AVIS DELIBERE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
N° Ae : 2019-51**

**RD 79 - Commune d'ESCALQUENS
Suppression du passage à niveau n°196**

Ce mémoire a pour objet d'apporter des éléments de réponse à l'avis donné par l'Autorité Environnementale à l'issue de la consultation menée par la Préfecture de Haute-Garonne sur l'opération de suppression du PN 196.

A – Contexte :

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.

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

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R.1226 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L.1221 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.1227 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

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

- le préfet de la Haute-Garonne, qui a transmis une contribution en date du 1^{er} juillet 2019,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Occitanie.
- par courrier en date du 13 mai 2019 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie, qui a transmis une contribution reçue le 25 juin 2019.

L'Ae s'est réunie le 31 juillet 2019 à La Défense. Après délibération, l'AE a rendu l'avis présenté en annexe du présent document.

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

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

L'Ae indique que l'étude ne considère que partiellement les interdépendances avec le projet de prolongement de la RD916, celui-ci comportant la réalisation d'un franchissement surélevé de la voie ferrée à environ quatre kilomètres au sud.

L'Ae relève également que « les mesures de réduction et de compensation des effets sur les milieux naturels sont équilibrés. »

B – Réponse détaillée à l'avis :

Des réponses ou compléments d'information sont donnés sur les sujets suivants :

- B1 : plan d'ensemble des opérations y compris celle du prolongement de la Rd916
- B2 : réponses aux sollicitations des services de l'Etat dans le cadre de la CIA.
- B3 : liste des espèces impactées
- B4 : Solution pont-route retenue
- B5 : Analyse des variantes en tenant compte des autres projets limitrophes
- B6 : Estimation de la production des GES en phase chantier.
- B7 : Analyse trafic à l'échelle des 2 opérations (Pn196 et prolongement de la Rd916)
- B8 : Prise en compte des trafics liés à la création de la ZAC du Rivet
- B9 : Evolution des données GES en fonction des trafics
- B10 : Mobilités actives du Projet.
- B11 : engagements de mise en œuvre de mesures compensatoires au regard de la maîtrise foncière des terrains
- B12 : stratification arborée des remblais afin de permettre une meilleure insertion visuelle du projet
- B13 : Non recours à un dispositif d'infiltration.
- B14 : engagement sur des mesures de suivi élargies
- B15 : résumé non technique complété.

B1 – Contenu du Projet au regard de la décision de l'Ae et des compléments apportés par le dossier (Art 1.1.2 de l'avis):

La soumission à étude d'impact des travaux de suppression du passage à niveau a été décidée par l'Ae après un examen au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement le 3 avril 2018 et au titre de la rubrique 6a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Dans sa décision, l'Ae indiquait qu'un autre projet existant, le prolongement de la RD 916 jusqu'à la RD 94, celui-ci comportant la réalisation d'un franchissement surélevé de la voie ferrée à environ quatre kilomètres au sud, étant étroitement liée à la suppression du passage à niveau n°196, l'ensemble forme un « projet fonctionnel et un réseau routier complexe qui devrait être étudié dans une étude unique afin d'en évaluer les impacts dans leur globalité ». Cette décision est annexée au dossier de saisine pour l'avis de l'Ae.

Le traitement séparé de ces deux opérations et la réalisation de deux études d'impact sont justifiés dans le dossier par le fait qu'elles sont considérées comme indépendantes l'une de l'autre: objectifs visés distincts, pas d'interdépendances entre elles, niveau de définition différent ainsi que leurs échéances.

L'Ae recommande de fournir une carte d'ensemble des deux opérations de déviation de la RD79 et de prolongement de la RD916.

- ⇒ **Le Maître d'ouvrage joint en annexe n°1 un plan d'ensemble regroupant ces 2 opérations.**

B2 – Analyse de l'étude d'impact (Art 2 de l'avis):

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

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

- ⇒ Par courrier au Préfet de la Haute-Garonne du 17/12/2018 joint en annexe n°2, le maître d'Ouvrage a répondu à l'ensemble des observations faites par les services de l'Etat dans le cadre de la Consultation Inter Administration (CIA). Au vu des réponses, il a été jugé que modifier ou compléter l'étude d'impact initiale n'était pas nécessaire. Seule la démonstration de la conformité du projet au PPRI de l'Hers mort (non débordement du Berjean sur le secteur étudié) a été ajoutée au dossier loi sur l'eau, cette pièce est rajoutée en annexe de l'étude d'impact.

Le CD31 a établi en particulier une note réponse aux observations et remarques émises par les services de l'Etat, à savoir :

- Les réponses à la Direction Départementale des Territoires portaient sur les sujets suivants :
 - Qualité de l'aménagement
 - Gestion de l'eau, des milieux aquatiques et du risque d'inondation
 - Milieux naturels et équilibres écologiques
 - Qualité de l'aménagement.
- La Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne demandant la complétude des parties qui traitent de l'activité Agricole dans l'étude d'impacts, il a été jugé que le dossier présenté répondait au sujet agricole et que les compléments demandés étaient inadaptés.

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

L'Ae indique que le tracé retenu n'y est pas superposé et que les informations données mériteraient d'être détaillées.

- ⇒ Le Maître d'ouvrage joint en annexe n°3 un plan regroupant ces informations.

En effet, le plan joint en annexe propose une superposition du projet avec en particulier l'emplacement réservé n°1. Le principe de prolongation retenu au PLU (Cf art 3.3.3.3 de l'étude d'impact) correspond également au tracé de la déviation sur la partie d'aménagement prévue sur ce secteur (ZAC Lamasquère).

B3 – Etat initial – milieux naturels (Art 2.1.6 de l'avis):

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

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

- ⇒ Le MOA rappelle qu'une liste des espèces de faune se trouve en annexe n°2 de l'étude d'impact. D'un enjeu moindre, les espèces de flore rencontrées sur le secteur sont identifiées à l'article 3.2.5 de l'étude d'impact.

B4 - Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu – A l'échelle de l'opération présentée (Art 2.2.1 de l'avis):

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

L'AE indique qu'en revanche l'hypothèse d'un creusement à une profondeur réduite, compatible avec les véhicules légers et les modes actifs n'est pas évoquée.

- ⇒ Le MOA explicite ci-après les raisons pour lesquelles les solutions « pont rail » et « pont rail à gabarit réduit » ont été écartées.

La solution « pont-rail » a été écartée lors de l'étude préliminaire de Réseau Ferré de France pour des raisons techniques et financières. Le Conseil départemental de la Haute-Garonne avait alors été désigné comme Maître d'ouvrage de l'opération.

Par la suite des études, la solution « pont-rail » a été reprise au niveau des premières études d'avant-projet, ces dernières ayant confirmé l'abandon de cette solution.

Pour information, l'ouvrage en passage inférieur a été estimé entre 8 et 20 M€ HT selon la technique de construction envisagée. (Pour comparaison, le passage supérieur est estimé à 2,1 M€ HT). De plus, ce type d'ouvrage nécessite aussi la mise place d'un poste de relevage des eaux pluviales et donc des coûts d'exploitation plus élevés.

L'hypothèse de mise en place d'un passage inférieur à gabarit réduit avec une limitation de 3,50 m n'a fait l'objet d'aucune étude, car il n'est pas envisageable de limiter cette nouvelle voie aux seuls véhicules légers. Cette situation ne permettrait pas la suppression du passage à niveau sans mettre en place de lourdes déviations pour les PL.

En effet, la RD16 est interdite aux poids lourds en transit sur la traversée de LABEGE. Côté Sud, le seul axe franchissant la voie ferrée serait alors situé, soit au niveau du RD31 (passage à niveau n°200) à environ 5 km, soit au niveau du RD24 à MONTGISCARD (en passage supérieur) à environ 7 km ce qui impliquerait des allongements de parcours trop importants.

L'analyse des variantes met en avant cinq enjeux environnementaux: population et santé humaine, biodiversité, sol, eau, patrimoine et paysage, et des critères fonctionnels et économiques (trafic à l'échelle du quartier à l'horizon 2023 et 2033). Ils sont qualifiés selon trois niveaux d'impact: moindre impact, moyen et majeur.

L'Ae s'interroge, compte tenu des éléments dont elle dispose à la lecture du dossier, sur la qualification de l'impact retenu pour la variante courte «impact moyen» pour l'enjeu «population et santé» alors même que le dossier indique que celle-ci ne modifie pas les trafics des carrefours par rapport à ce que serait une situation «sans aménagement» et n'a aucun «effet induit».

⇒ **Le MOA confirme ci-après que la variante courte est classée avec un impact moyen sur le critère « Population et santé »**

Concernant l'enjeu "population et santé" (p200 de l'étude d'impact), la variante courte a un impact moyen car elle ne modifie pas les conditions de circulation vis-à-vis des riverains du tronçon 1 (actuelle RD 79 entre l'avenue de la gare et le carrefour de la Cousquille) par rapport à une situation sans aménagement.

En effet, comparativement, les variantes longues 1 et 2 obligent à un report du trafic de ce tronçon sur la RD16 et la circulation sur cette voie sera alors fortement limitée à des déplacements riverain et en provenance de la gare.

C'est la raison principale pour laquelle « impact moyen » a été donné à ce critère.

B5 – analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu – A l'échelle du projet d'ensemble (Art 2.2.2 de l'avis):

La décision de l'Ae du 3 avril 2018 visait à conduire le maître d'ouvrage à changer la perspective de son raisonnement et à considérer le projet routier constitué de la suppression du PN196, du prolongement de la RD916 et du pont-route sur la RD94.

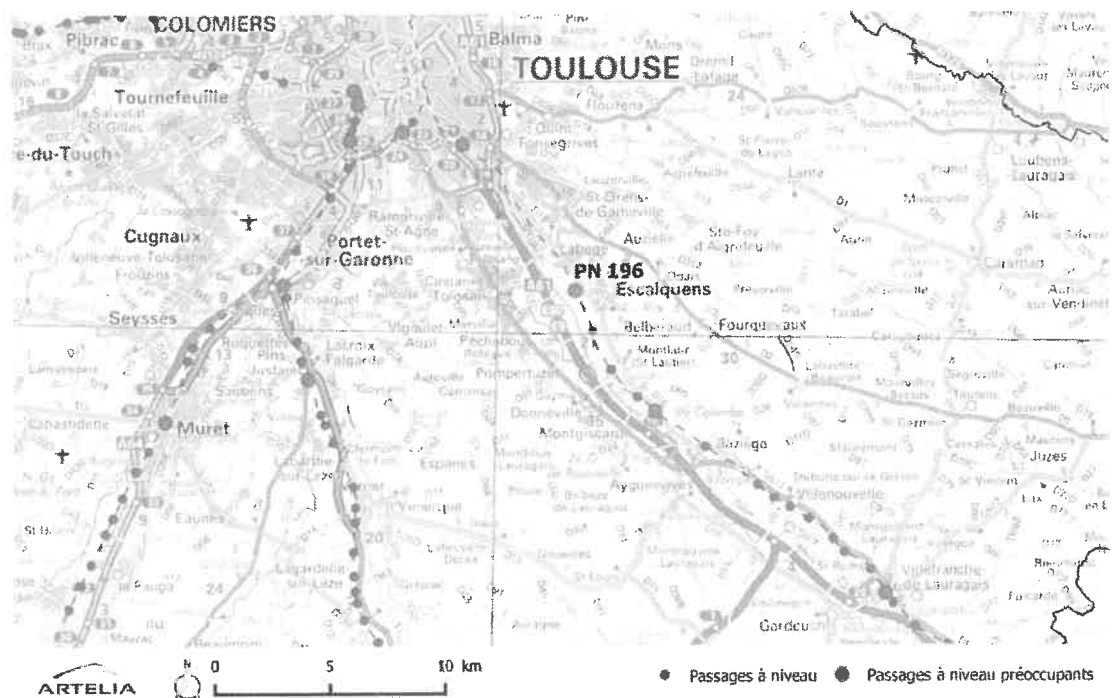
À cette échelle, la redirection des flux routiers vers ce nouveau franchissement de la voie ferrée, exonéré des difficultés de trafic et de sécurité connues par un passage à niveau, pourrait constituer une option d'évitement forte en réponse aux enjeux environnementaux du projet (destruction des sols, notamment). Il ne peut en conséquence être écarté qu'une telle option, accompagnée d'une réflexion complémentaire sur la création d'un ouvrage dédié au seul franchissement piétons-cycles, soit de nature à constituer une solution de substitution raisonnable au regard des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

L'Ae relève qu'un dossier dont elle est également saisie, la ZAC du Rivel, sur la commune de Baziège-et-Montgiscard à une dizaine de kilomètres au sud d'Escalquens, est associée à la sécurisation d'un troisième passage à niveau (PN201), et constate que ces différentes opérations sur le secteur sont présentées isolément. Une note de mise en perspective globale permettrait de comprendre les rationalités des choix de développement proposés, notamment au regard des modifications d'infrastructures occasionnées.

L'Ae recommande de conduire l'analyse des variantes dans la perspective du projet d'ensemble constitué de la suppression du PN196, du prolongement de la RD916 et du pont-route sur la RD94, et d'examiner à cette échelle l'hypothèse d'une redirection de l'ensemble des flux routiers vers ce dernier.

- ⇒ Hormis la proximité de ces opérations, le MOA a volontairement séparé ces deux opérations, chacune d'elles répondant à des objectifs différents : la suppression du PN196 pour l'une, des objectifs économiques, démographiques et sécuritaires pour le prolongement de la RD916. Il avait déjà conduit des études de trafic communes sur les deux opérations.
- ⇒ Les résultats des études du trafic (jointes en annexe n°4) à plusieurs échéances démontrent une redirection des flux routiers sur la RD916.

Les passages à niveau (PN) classés préoccupants mobilisent l'essentiel des moyens humains et financiers que SNCF Réseau et l'Etat allouent à l'amélioration de la sécurité au croisement des voies routières et ferroviaires. En particulier, la politique de suppression est concentrée sur ces passages à niveau « préoccupants ». La composante « Midi-Pyrénées » de la Région « Occitanie » compte à ce jour 16 PN préoccupants dont le PN 196 situé sur le territoire de la commune d'Escalquens.

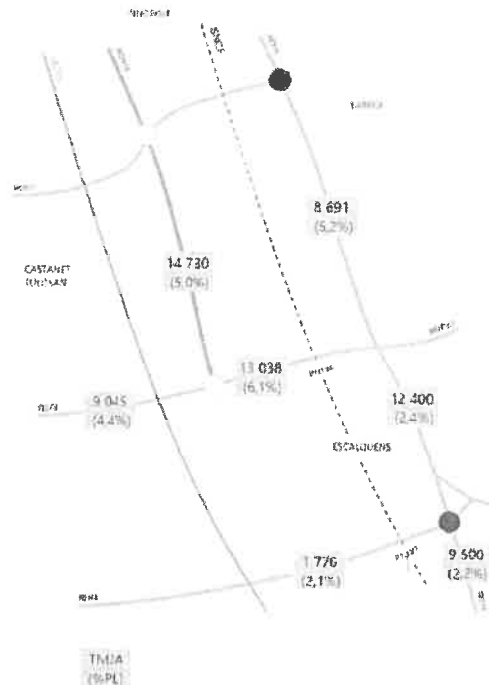


Le projet de suppression du Passage à Niveau 196 est jugé prioritaire et urgent compte tenu du développement de la zone (ZAC de la Masquère) et de la future ouverture du collège d'ESCALQUENS prévue en septembre 2020.

Comparativement, la suppression du PN196 est normalement actée à l'été 2022 alors que le projet de la RD 916 avec une possible solution alternative de franchissement de la voie ferrée par la future RD 94 ne pourrait se faire qu'à une échéance plus lointaine, soit au plus tôt en 2026.

Au-delà de ce décalage temporel, le Maître d'Ouvrage a, pour les études de trafic liées à l'aménagement de la RD916, tenu compte de la réalisation de ces deux opérations.

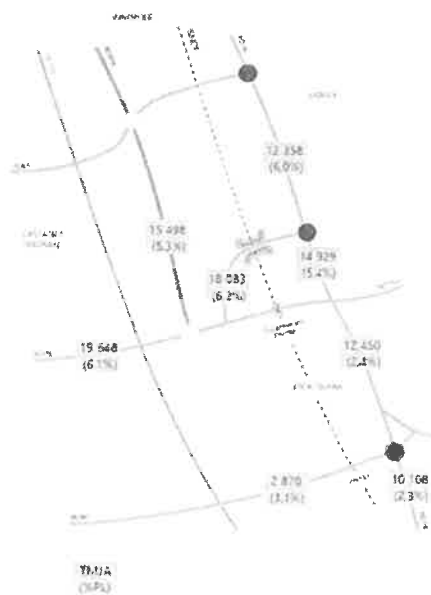
En effet, basée sur les comptages actuels, la situation actuelle montre une forte proportion de trafic sur la RD916 et des taux de PL élevés ($\geq 5\%$).



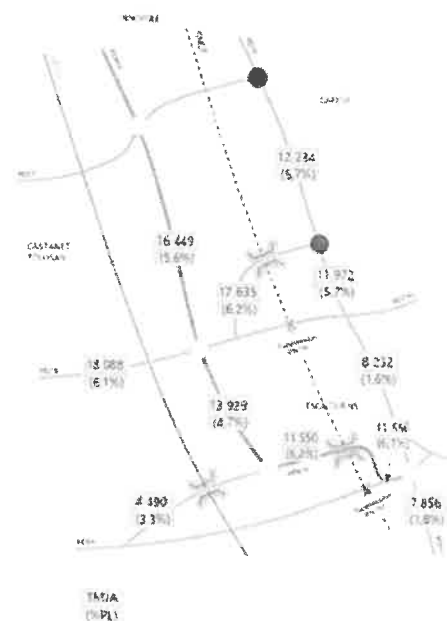
L'étude d'impact prenait d'ores et déjà des hypothèses de fort report de trafic sur ce prolongement de la RD916. (Cf. 4.1.6 p190 de l'étude d'impact)

Sur une échéance à 2045, cette nouvelle étude montre des données de trafic sur la base de deux configurations : avec ou sans l'aménagement du prolongement de la RD916.

Situation Projet
(Suppression Pn196)
Horizon 2045



Situation Projet
(Suppression Pn196 et Prologement RD916)
Horizon 2045



Ces deux expressions schématiques des trafics montrent une baisse significative de la circulation sur la RD79 avec la mise en service du prolongement de la RD916.

Toutefois, les deux opérations restent, chacune d'elles, indispensables au vu des améliorations et de sécurisation apportées sur la circulation des usagers. En particulier, il ressort, qu'à la mise en service des deux opérations, le maintien d'un trafic important sur la RD79 rendant indispensable l'aménagement prévu sur cet axe.

B6 – analyse des incidences de l'opération et des mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensations (ERC) – Incidences temporaires pendant la période des travaux (Art 2.3.1 de l'avis):

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

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

- ⇒ La provenance des matériaux n'est globalement connue qu'au démarrage du chantier. Aussi, à ce stade, les hypothèses prises ne permettent au maître d'ouvrage de calculer avec précision les émissions GES générées par le transport des matériaux chantier. Un critère « environnemental » est intégré lors de la consultation.

Néanmoins on peut toujours faire une estimation sur la base d'hypothèses plus ou moins réalistes. Pour information, le projet nécessite l'approvisionnement sur le site de 62 000 m³ de matériaux terreux (70 000 m³ de remblai diminués de 8 000 m³ de matériaux du site réutilisables), de 3 500 m³ de matériaux graveleux (couche forme) ainsi que de 2 300 m³ de matériaux bitumineux.

Pour information, le projet nécessite l'approvisionnement sur le site de 62 000 m³ de matériaux terreux (70 000 m³ de remblai diminués de 8 000 m³ de matériaux du site réutilisables), de 3 500 m³ de matériaux graveleux (couche forme) ainsi que de 2 300 m³ de matériaux bitumineux.

La production d'un camion peut être estimée à 1,04 kg de CO² par kilomètre pour les camions.

Pour les remblais

La zone d'emprunt peut très bien se situer à proximité immédiate du chantier (zone du Lauragais). En prenant une distance de 15km et l'approvisionnement de 62 000 m³ (4900 camions), l'émission de GES serait alors de : $4900 \times 30 \times 1,04 = 152\,880$ kg de CO²

Pour les matériaux de couche de forme

Ces matériaux proviendront certainement des gravières situées dans la plaine de la Garonne. En prenant une distance de 40 km et 3 500 m³ à transférer avec 250 camions, l'émission de GES serait alors de : $250 \times 80 \times 1,04 = 20\,800$ kg de CO²

Pour les matériaux bitumineux

Provenance d'une des centrales d'enrobé de la périphérie de TOULOUSE, on peut retenir une distance de 35 km et 2 300 m³ à acheminer avec 130 camions. L'émission de GES serait alors de : $130 \times 70 \times 1,04 = 9\,464$ kg de CO² (Il est à noter que les approvisionnements de la centrale d'enrobé en granulats et bitume ne sont pas compris dans ce calcul)

Pour les approvisionnements principaux les émissions totales de GES seraient alors de l'ordre de 183 144 kg CO² soit 183 Tonnes.

Concernant les autres matériaux nécessaires au chantier, l'entreprise peut potentiellement faire appel à la centrale à béton située à 200 mètres du chantier ou, comme pour certains autres matériaux (cas des ouvrages béton préfabriqués, dispositifs de sécurité....), à des entreprises françaises voire étrangères (Espagne, Italie,...). Les productions en GES des engins de mise en œuvre sur le chantier (niveleuse, compacteur, pelles mécaniques, grues....) sont également à ajouter.

Au vu des hypothèses prises, les émissions totales de GES pourraient être estimées dans une fourchette comprise entre 250 et 300 tonnes même si ces valeurs ne constituent que des ordres de grandeur compte tenu des incertitudes mentionnées ci-dessus.

* * * * *

L'étude d'impact présente une série de fiche-mesures «Chantier à faibles nuisances pour le voisinage», «Bonnes pratiques pour la préservation ou le dévoiement des réseaux», « Limitation du risque de pollution accidentelle en phase de chantier», « Mesures liées aux travaux en cours d'eau » et « Limitation des risques liés au chantier en zone inondable ». Claires et synthétiques, elles récapitulent l'ensemble des dispositions qui seront imposées aux entreprises, conformément aux bonnes pratiques attendues sur des chantiers de cette ampleur. Il est indiqué qu'un contrôle de la bonne mise en œuvre de ces mesures «sera réalisé régulièrement».

L'Ae indique qu'il serait utile que la fréquence de cette présence régulière soit précisée, compte tenu de son rôle d'alerte.

- ⇒ Maître d'œuvre en régie de l'opération, le Conseil départemental de la Haute-Garonne précise que ses agents seront présents en continu sur le chantier. Par ailleurs, sur la base d'un accord cadre, le Conservatoire des Espaces Naturels est assistant technique du Moe sur les questions environnementales et sera sollicité par la maîtrise d'œuvre aussi souvent que les enjeux le nécessiteront.

B7 – Incidences permanentes – trafics routiers, nuisances sonores et émissions polluantes (Art 2.3.2 de l'avis):

L'Ae relève néanmoins des faiblesses dans le raisonnement méthodologique, pouvant s'avérer défavorables aux riverains des axes existants, et notamment de la RD16:

- l'horizon 20 ans après la mise en service de l'infrastructure n'est pas étudié. La nécessité de sa prise en compte est bien indiquée par l'étude d'impact mais il est alors mentionné qu'«il est proposé d'abaisser les seuils de 2 dB(A) afin de tenir compte de l'horizon d'étude proche (2023)». Un tel palliatif ne correspond à aucune méthode réglementaire, ni connue de l'Ae. Rien ne permet donc de confirmer que l'effet des travaux sur la RD916, qui

serait donc effectivement positif à la mise en service du prolongement en 2033, ne serait pas contrebalancé vingt ans plus tard par l'augmentation de trafic prévue, de +2,5% par an;

- les résultats ne sont pas présentés à une échelle permettant de connaître les trafics sur tous les axes où des évolutions de trafic sont attendues;
- l'analyse des trafics démontre que la déviation de la RD79 et le prolongement de la RD916 ont des effets sur les mêmes axes. Ces deux opérations ne peuvent en conséquence être considérées isolément, sous peine d'un «saucissonnage» de leurs effets. La notion de modification significative des voies existantes pour l'analyse des nuisances sonores ne prend sens qu'au regard de l'ensemble des modifications engendrées par le projet composé de ces deux opérations; la note de l'Ae sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire rappelle que l'article R.571-45 du code de l'environnement indique qu'«est considérée comme significative [...] la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs[...]» . Cette conception est à rapprocher de la notion de projet définie par le dernier alinéa du III de l'article L.122-1 du même code.
- on constate que si de nombreux tronçons connaissent effectivement des baisses de trafic en 2033, certains connaissent des hausses; un raisonnement favorable aux riverains serait en conséquence d'examiner chaque tronçon aux trois horizons 2023, 2033, et 2043, et de prendre la situation la plus défavorable pour identifier l'existence ou non de modifications significatives pour le bruit.

L'Ae recommande de:

- **reprendre les analyses de trafic à l'échelle globale du projet constitué des deux opérations routières (déviation RD79 et prolongement RD916), aux horizons de mise en service de la déviation (2023), de mise en service du prolongement, et vingt ans après cette dernière;**
- **vérifier l'absence de modification significative pour l'horizon le plus défavorable pour chacun des tronçons connaissant une hausse des trafics;**
- **définir le cas échéant, les mesures de protection acoustique adaptées en cas de dépassement des seuils réglementaires.**

⇒ Dans les éléments de réponse portés précédemment à l'art. B5, le MOA a présenté ses analyses de trafics sur ces 2 opérations et sur les échéances demandées. Il en ressort un important report de trafic sur le prolongement de la RD916 et par conséquent des nuisances sonores moindres sur les riverains du présent projet.

⇒ Par ailleurs, le MOA rappelle avoir pris en compte l'hypothèse la plus défavorable concernant les nuisances sonores. L'étude d'impact concluait (Art 5.8.3.3 p242) qu'aucune habitation n'était concernée par des dépassements de seuils du fait de la contribution de la voie nouvelle. Ce projet ne fera pas l'objet de mesures de protection contre les nuisances sonores.

B8 – Incidences permanentes – trafics routiers, nuisances sonores et émissions polluantes - ZAC du Rivel (Art 2.3.2 de l'avis):

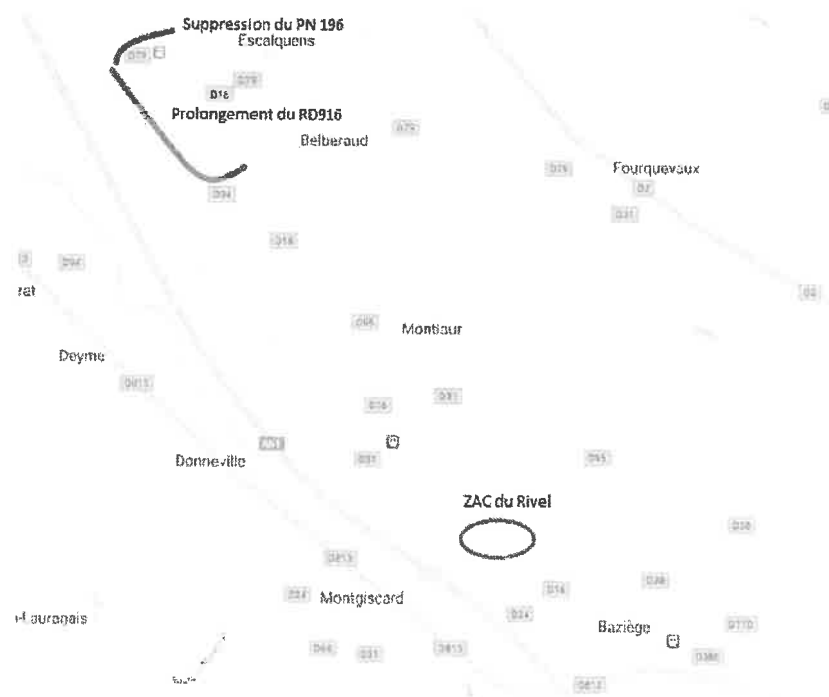
Bien que le dossier de la ZAC du Rivel précédemment évoqué ne permette pas de connaître les augmentations de trafics sur la RD16 susceptibles d'être générées à hauteur d'Escalquens, il n'est pas impossible que les mêmes tronçons soient affectés également de manière significative, au-delà des 2,5% par an forfaitairement attendus du fait du développement économique d'ensemble du secteur.

L'Ae recommande:

- **de vérifier les effets de la ZAC du Rivel sur les voiries autour de la déviation de la RD79;**

- **si des augmentations de trafic significatives sont modélisées notamment sur la RD 16 au-delà des 2,5% par an prévus forfaitairement, de prendre en compte la ZAC du Rivel, la déviation de la RD79 et le prolongement de la RD916 pour déterminer si la modification due à l'ensemble de ces aménagements est significative en matière de bruit et de traiter alors les impacts sonores dans leur ensemble.**

- ⇒ Au vu du plan ci-après, le report de trafic généré par l'activité de la ZAC du Rivel sur le présent projet est difficilement quantifiable, d'autant que les projets se situent à plus de 7km l'un de l'autre et que la ZAC du Rivel se situe à proximité d'un échangeur autoroutier sur l'A61, itinéraire de desserte principal de cette future zone.
- ⇒ En effet, à cette échelle, le CD31 ne peut pas évaluer l'impact de l'activité sur le secteur concerné et les différents axes routiers (RD31, RD24, échangeur de Montgiscard,...) potentiellement utilisés autour de la ZAC en dehors de l'axe autoroutier.
- ⇒ Aussi, le MOA ne pourra pas prendre en compte la création de la ZAC du Rivel dans les modélisations de trafics du projet de suppression du PN196.



B9 – Incidences permanentes – émissions polluantes - (Art 2.3.2 de l'avis):

L'analyse des coûts collectifs de la pollution de l'air apparaît d'ailleurs contredire cette conclusion en indiquant que « les coûts liés à la pollution atmosphérique augmentent entre 2016 et 2023 du fait de l'augmentation du trafic sur l'aire d'étude et ce malgré le renouvellement du parc automobile. À l'état futur, les coûts liés à la pollution atmosphérique augmentent par rapport au scénario fil de l'eau du fait de la création de la nouvelle voirie ».

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

- ⇒ Le MOA ne prévoit pas de reprendre les prévisions d'émissions de polluants atmosphériques étant donné que les prévisions d'évolution du trafic seront équivalentes voire inférieures après la mise en service du prolongement de la RD916.

B10 – Incidences permanentes – trafics routiers, nuisances sonores et émissions polluantes – mobilités actives (Art 2.3.2 de l'avis):

L'intention de faciliter les mobilités actives, piétons et cycles est traduite dans le projet par la création en bordure de la déviation et sur le tronçon de la RD79 mis à sens unique, de voies dédiées de configuration variable: bandes multi-usages et mono-directionnelles de 1,5m à l'ouest, de 1,25m assorties d'un trottoir piéton en section principale, et de 3,4m assortie d'un trottoir entre la gare et le carrefour de la Cousquille. La voie secondaire ne dispose pas de voie dédiée. L'accès sécurisé des piétons et personnes à mobilité réduite n'est pas garanti sur la totalité des tracés, considérant les questions de pente et la nécessité de disposer de voies différenciées pour les piétons et pour les cycles.

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

- ⇒ Pour les raisons explicitées ci-après, le MOA confirme ne pas apporter de modifications à son projet en terme de mobilités actives. En particulier, le profil en travers de la section ne sera pas complété pour la prise en compte des circulations piétonnes.

Le projet initial prévoyait deux bandes multi-usages de 1.5 m de large de part et d'autre de la future RD79. Lors de la concertation publique de novembre 2017, il a été demandé de modifier, à largeur équivalente, le profil en travers du Projet en créant une piste cyclable de 3m.

Il est à noter que la prise en compte dans le projet des modes doux se traduit par la réalisation de cette piste cyclable sur la quasi-totalité du projet :

- Le long de la RD79 déviée (entre les giratoires du chemin de Lamasquère et du Collège)
- Le long de la voie secondaire et sur le chemin de la gare
- Le projet intègre également une emprise foncière qui facilitera l'aménagement ultérieur par les collectivités d'une piste en direction du Canal du midi.

La largeur de la piste cyclable bidirectionnelle proposée est conforme aux recommandations en la matière. Compte tenu de la hauteur du Projet au droit de la voie SNCF et des échanges routiers imposés au niveau des giratoires de Lamasquère et de la Gare, les pentes routières sont :

- Côté commune d'Escalquens, de l'ordre de 3.5% avec une valeur maximale de 5% sur une longueur de 33.75m.
- Côté Commune Castanet, de l'ordre de 5,5% avec une valeur maximale de 7% sur une longueur de 23.71m.

Ces dernières, relevées sur des linéaires relativement courts et hors agglomération, restent pour des cyclistes tout à fait acceptables.

B11 – Incidences permanentes – trafics routiers, nuisances sonores et émissions polluantes – impacts sur les milieux naturels (Art 2.3.2 de l'avis):

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

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

⇒ **Le MOA confirme ses engagements de mise en œuvre de mesures compensatoires au regard de la maîtrise foncière des terrains.**

Comme indiqué par l'Ae, le renvoi à la carte n°4 est une erreur matérielle qui sera rectifiée dans le dossier présenté à l'enquête publique.

Le dossier d'enquête parcellaire prévoit l'acquisition totale des parcelles nécessaires au Projet y compris la prairie contenant la mare ainsi que la partie située entre le projet et le Berjean. Le CD31 envisage également la possibilité de conventionner avec les propriétaires, leur permettant de conserver la jouissance de la parcelle mais avec obligation de réaliser un entretien programmé et suivi (maintenir ces terrains dans un état compatible avec les mesures édictées dans l'étude d'impact) sur les 30 prochaines années.

Par ailleurs, des mesures compensatoires liées à la destruction de la ripisylve du Berjean sont également prévues. Elles consistent en la réhabilitation de la ripisylve de ce même ruisseau, quelques centaines de mètres en aval. Après plusieurs réunions de travail avec le SICOVAL, gestionnaire du présent ruisseau, le CD31 envisage de conventionner avec le SICOVAL pour leur confier, à sa charge, les aménagements adéquats. Le SICOVAL a déjà confirmé son accord pour la mise en place de ces mesures.

Le cumul des effets entre la déviation et le prolongement de la RD916 permet de conclure à l'absence d'effets négatifs et, pour la biodiversité, à un effet qualifié de «négligeable», sans justification argumentée et alors que chacun des projets fractionne un peu plus les espaces.

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

⇒ **Le MOA confirme que les impacts cumulés potentiels en phase d'exploitation peuvent être considérés comme faible, en raison des mesures environnementales mises en œuvre et/ou de la distance entre les deux projets.**

En effet de manière générale, les impacts négatifs de la suppression du PN196 ne se cumuleront pas avec ceux du prolongement de la Rd916, soit parce que les impacts bruts sont nuls ou négligeables, soit parce qu'ils font l'objet de mesures Evitement/Réduction/compensation, avec un impact résiduel négligeable.

En matière de biodiversité, les habitats impactés pour les deux projets correspondent à des fourrés, des jardins urbains, des prairies ou des terrains en friche. Les oiseaux se verront impactés par les projets étant donné que les fourrés sont favorables à la nidification et les prairies représentent des terrains d'alimentation. D'autre part, le dérangement des reptiles représente un impact sur les deux sites. En raison des faibles superficies impactées des habitats et des espèces communes dérangées, les impacts cumulés des deux projets sont donc considérés faibles.

Concernant le paysage, les projets sont distants d'environ 500 mètres et sont séparés par la RD79. Les points de vue concomitants aux deux projets semblent peu probables.

Enfin, la suppression du Pn196 va fortement améliorer la situation acoustique pour certaines habitations et légèrement la dégrader pour d'autres. Pour ces dernières, l'augmentation n'est toutefois pas significative. A terme, le prolongement de la Rd916 va entraîner une diminution des trafics sur la RD16 et donc des niveaux sonores associés. Il en est de même pour les émissions de polluants.

B12 – Incidences permanentes – trafics routiers, nuisances sonores et émissions polluantes – perceptions visuelles (Art 2.3.2 de l'avis):

Le projet est situé en dehors de la zone tampon du canal du Midi, ce qui ne crée pas de prescription spécifique. Toutefois, un soin particulier devra être apporté au choix des essences végétales du remblai routier afin que la stratification arborée implantée se rapproche de celle de la ripisylve.

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

- ⇒ Le MOA s'engage à prendre en compte ces observations lors de la définition du projet de plantation des remblais.

B13 – Incidences permanentes – trafics routiers, nuisances sonores et émissions polluantes – Rétablissements des écoulements naturels et gestion des eaux pluviales (Art 2.3.2 de l'avis):

Les écoulements de trois fossés qui collectent les eaux du secteur seront repris par ces mêmes installations, sans que l'étude d'impact ne fournisse d'indication sur les débits ainsi récupérés, ni ne justifie la nécessité de mélanger ces eaux à priori non souillées avec les eaux de chaussée.

- ⇒ La MOA précise que les trois fossés interceptés sont rétablis dans leurs écoulements existants à l'aide de canalisations passant par transparence sous le futur projet, il n'y a pas de mélange entre ces eaux de fossé et les eaux récupérées par la voie nouvelle.

Le dimensionnement des bassins est calculé pour une pluie décennale, ce qui est acceptable en milieu non urbanisé, la valeur n'est toutefois pas fournie.

⇒ **Le MOA précise que le dimensionnement est calculé sur la base d'une pluie décennale d'intensité de 20 mm/h pendant deux heures.**

L'étude d'impact relativise cette conclusion pour trois motifs: l'analyse considère la fraction particulaire (alors que le bon état ne s'attache qu'à la fraction dissoute), les seuils de potabilité ne sont pas atteints pour ces paramètres, et la voirie actuelle qui sera remplacée ne dispose d'aucun dispositif d'assainissement.

Ce troisième argument n'est pas recevable, la concentration des rejets en un point n'étant pas toujours plus favorable qu'un dispositif plus rustique permettant l'infiltration des eaux.

Le dossier ne précise d'ailleurs pas si un dispositif par bassins d'infiltration n'était pas envisageable.

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

⇒ **Le MOA précise que le projet se situe dans une zone d'alluvions avec la présence d'une nappe alluviale à proximité. La vulnérabilité des eaux souterraines est donc importante. Il a été décidé de privilégier un rejet dans les fossés existants afin de maintenir une évacuation des eaux par écoulement de surface, et par conséquent de limiter l'infiltration dans le sol.**

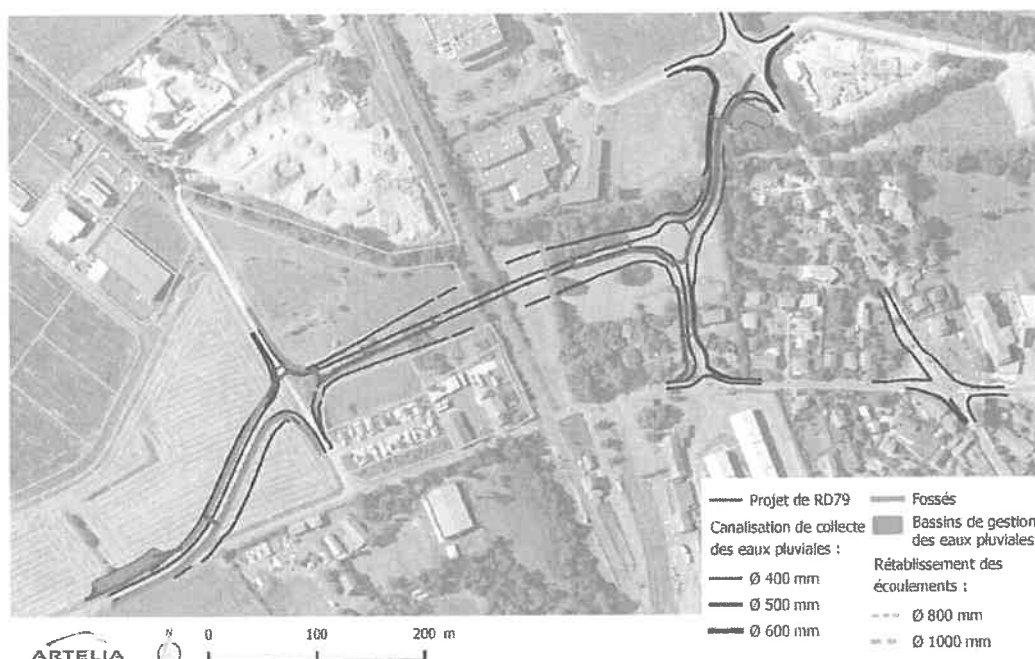
Les bassins de rejet prévu seront revêtus en matériaux argileux peu perméables.

En effet, à l'ouest de la voie ferrée, la collecte des eaux pluviales de la voirie se fait par deux moyens :

- Sur la partie en remblai (entre le chemin de la Masquère et la voie ferrée), des caniveaux de type T2/CS2 seront mis en place en bordure de voirie. Ils seront munis d'avaloirs permettant de diriger les eaux vers des canalisations de diamètre 400 à 600 mm selon les cas.
- Sur la partie qui ne sera pas surélevée (à l'ouest du chemin de la Masquère) la collecte se fera par des fossés en bord de route. Ces fossés reprendront également les eaux issues des canalisations mentionnées précédemment afin de les acheminer vers le bassin. Le rejet dans l'Hers mort à partir de ce bassin se fera via le réseau existant de fossés.

A l'est de la voie ferrée, la collecte et l'acheminement se fait de la même façon que pour la partie entre le chemin de la Masquère et la voie ferrée. Les canalisations amènent directement les eaux pluviales au bassin.

Un fossé sera créé pour acheminer les eaux en sortie de bassin vers le fossé existant en bordure de RD16, qui se rejette dans le Berjean.



Nous proposons ci-après un tableau récapitulatif d'effectuant une synthèse préalable et relative à la sensibilité ainsi qu'à la vulnérabilité des milieux traversés.

Domaines		Synthèse de sensibilité
Eaux superficielles	Quantité	Risque non significatif au profit du projet ou en cas d'urgence
	Qualité	Risque significatif du Berjean et de l'Hers potentiellement évitable
	Usage	Risque d'usage faible (pas de captage à proximité)
Eaux souterraines	Quantité	Régime hydrologique potentiellement sensible aux apports d'eau du projet
	Qualité	Sensibilité aux rejets hydrographiques en cas de crues majeures sur le secteur
	Usage	Risque d'usage faible (pas de captage à proximité)
Personnes de sensibilité à protéger à adopter	Quantité	Régulation des débits (régime d'urgence)
	Qualité	Traitement de la pollution chronique
	Usage	Risque

Dans le cas présent, il convient de rappeler la sensibilité relative des milieux récepteurs (Berjean et Hers) en regard des usages et enjeux existants. Il paraît ainsi opportun de prévoir des ouvrages de rétention et traitement de la pollution chronique des eaux de la voirie.

Le taux de poids lourds est par contre faible sur le secteur (de l'ordre de 5% en état actuel et à l'horizon 2023), ce qui réduit les risques de pollution accidentelle. Il est prévu un dispositif de fermeture des bassins.

Notons que du fait des caractéristiques du projet (présence d'un point haut au franchissement de la voie ferrée), deux exutoires distincts doivent être envisagés pour le rejet des eaux de la voirie. Deux bassins seront donc créés.

Rappelons également qu'il est d'usage, voire nécessaire en matière d'assainissement pluvial routier, de disposer de réseaux longitudinaux séparatifs (double réseau de collecte) permettant de dissocier les eaux "routières" des eaux "naturelles", et ce dès lors que l'on souhaite intégrer au dispositif des ouvrages d'écroulement, voire de traitement et de confinement.

Sauf configuration exceptionnelle conduisant à une quasi nullité des apports externes (cas d'une infrastructure en crête de bassin versant par exemple), l'absence d'un double dispositif conduit en effet :

- soit à surdimensionner de façon très conséquente les ouvrages de stockage de sorte à garantir un débit de fuite donné y compris en cas d'apport externe ;
- soit à admettre des dépassements de capacité fréquents des ouvrages de stockage (et donc leur non fonctionnement) si ceux-ci sont dimensionnés en regard des seuls impluviums routiers desservis.

Au vu des considérations précédentes, pour le projet, nous prévoyons les principes suivants en termes d'assainissement :

- double réseau de collecte : les eaux de voirie seront collectées en haut de plateforme entre les deux giratoires et en pied de talus avant le giratoire 1 ;
- 2 bassins de rétention des eaux de voirie dimensionnés pour une pluie décennale et traitement de la pollution chronique pour une pluie annuelle ; à noter que le bassin se rejetant dans le Berjean reprendra également une partie des eaux de la chaussée ouest de la RD16 (2 420 m²) ;
- possibilité de fermeture des bassins en cas de pollution accidentelle

B14 – Suivi du Projet, de ses incidences, des mesures et de leur effet (Art 2.4 de l'avis):

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

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

- ⇒ Pour contrôler les données estimées lors de l'étude, le MOA s'engage à vérifier à l'issue de la fin des travaux le niveau des nuisances sonores. Une campagne d'étude acoustique sera donc faite à cette échéance.

B15 – Suivi du Projet, de ses incidences, des mesures et de leur effet (Art 2.4 de l'avis):

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

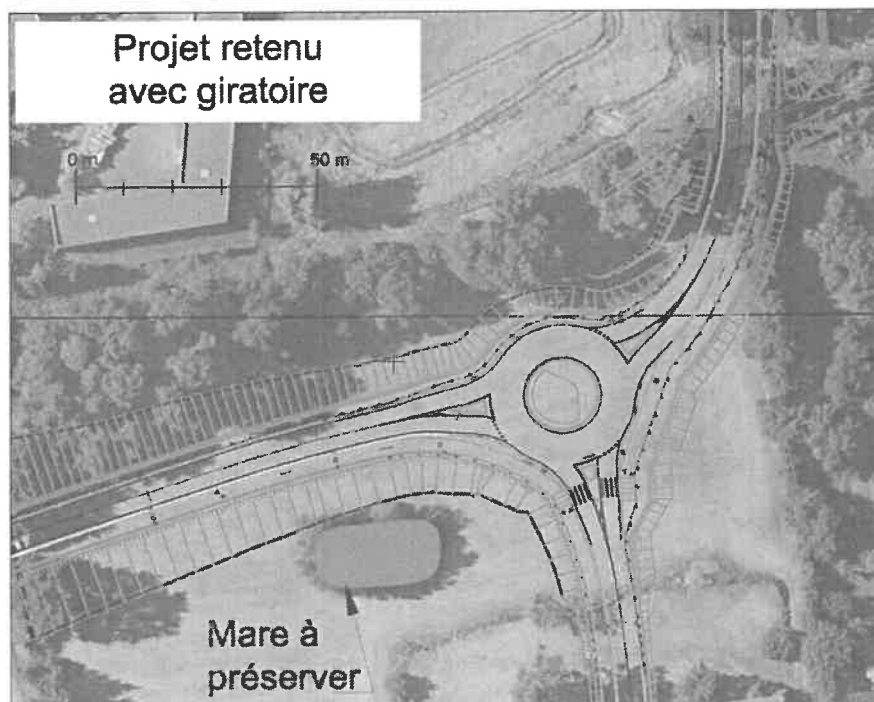
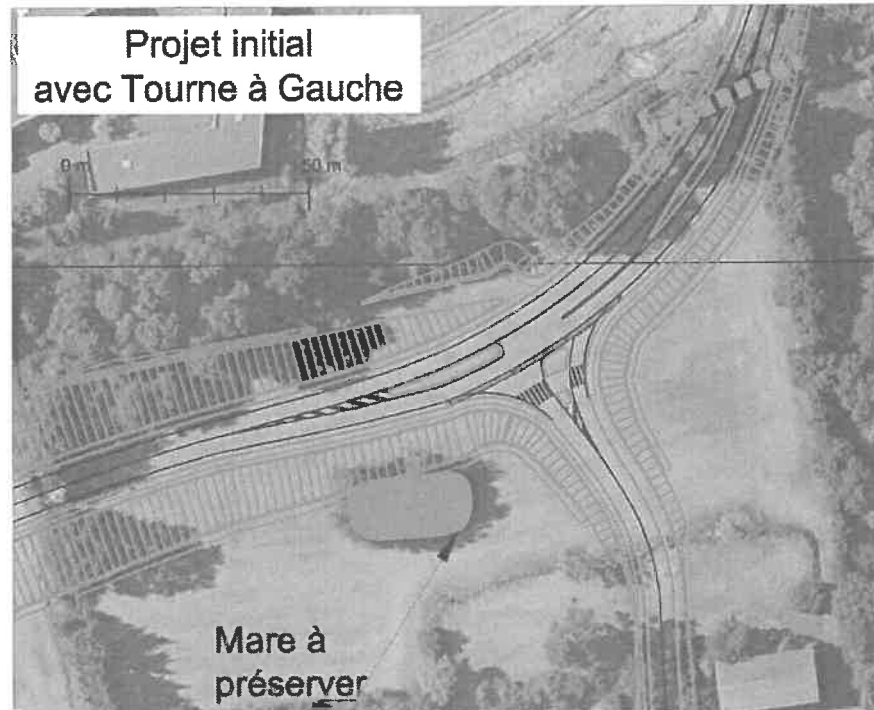
L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis et de compléter celui-ci par la description des mesures ERC.

- ⇒ Le MOA propose ci-après de compléter ce résumé non technique de l'étude d'impact par la description des mesures ERC en amendement l'article 1.5 – Incidences du projet et mesures associées – par les mesures qui ont conduit le maître d'ouvrage à retenir progressivement des mesures d'Evitement, de Réduction et enfin de Compensations

Le texte est complété de la manière suivante :

« 1.5 Incidences du projet et mesures associées :

Au stade des études, un des premiers impacts identifié sur ce projet concerne la présence d'une mare. Même si les enjeux en matière d'espèces et de leur habitat étaient considérés modérés, le projet impactait fortement dès les premiers tracés cette mare, amenant au départ le maître d'ouvrage à envisager son déplacement. Une première mesure d'Évitement a consisté en une modification majeure du tracé ; en effet, la création d'un giratoire en lieu et place du tourne-à-gauche (RD79 vers la gare) tel que défini ci-après ont conduit à décaler le tracé de la déviation vers le Nord et éviter totalement cette mare.



Le Maître d'Ouvrage s'est également engagé à pérenniser cette mesure par la gestion de la prairie dans laquelle se trouve cette mare, soit au travers d'une convention passée avec le propriétaire, soit par l'acquisition de cette partie de terrain.

Par contre, l'acquisition de cette partie de parcelle s'étend jusqu'aux berges du ruisseau du Berjean. Ce choix permet au maître d'ouvrage de prendre en compte les impacts du Projet sur la faune présente à cet endroit (amphibiens, oiseaux, mammifères,...) et d'en préserver leur espace de vie.

Des mesures liées à la restauration de corridors, la mise en place d'un dispositif de barrière en pied de talus de l'ouvrage pour les amphibiens viennent réduire l'impact du projet sur les espèces présentes.

De la même manière, il est à noter que le tracé évite également un gîte en ruine de la ferme, habitat privilégié par les chiroptères.

Par ailleurs, des mesures de réduction voire d'accompagnement essentiellement prévues durant le chantier complètent ce processus : la mise en œuvre de filets autour de l'emprise des travaux, calages des travaux suivant la période de reproduction et d'élevage des jeunes (amphibiens, oiseaux,...)

Enfin, le projet traverse le ruisseau du Berjean pour permettre la connexion de la déviation de la RD79 vers la RD16. Compte tenu que ce ruisseau est aussi un corridor biologique majeur du site, le MOA a prévu l'aménagement d'une banquette passage faune dans l'ouvrage du franchissement du ruisseau (Mesure réduction).

Toutefois, l'impact résiduel du projet sur la ripisylve du Berjean classé à fort enjeu reste très important mais localisé sur une longueur de l'ordre de 60m.

Dans ce cadre, il est proposé d'engager une mesure de Compensation visant à restaurer à hauteur de 5 fois la longueur impactée, la ripisylve du Berjean.

Il a été identifié, en aval sur le ruisseau du Berjean, une zone sur laquelle la ripisylve est fortement dégradée. Une mesure de compensation a été retenue pour répondre à cette attente.

Les services du Conseil Départemental de la Haute-Garonne travaillent en relation avec le SICOVAL, compétent dans la gestion des berges de ce ruisseau, pour définir précisément cette intervention.

Les incidences du projet et les mesures associées sont résumés dans les tableaux suivants ».

Les tableaux indiqués ci-avant sont ceux déjà insérés pages 41 à 45 de l'étude d'impact.

C – Conclusions :

Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne s'est attaché ci-avant à répondre point par point à l'ensemble des observations portées par l'Autorité environnementale dans son avis du 31 juillet 2019.

Des réponses ou compléments d'information ont été donnés sur les sujets particuliers.

D – Annexes au présent mémoire :

- Annexe n°1 : Plan regroupant les aménagements « PN196 » et « prolongement de la RD916 »
- Annexe n°2 : Courrier du CD31 à l'attention de la Préfecture en réponse aux observations faites par les services de l'Etat dans le cadre de la CIA.
- Annexe n°3 : Plan « Projet – PLU »
- Annexe n°4 : Etudes trafics des opérations PN196 et Aménagement de la Rd916.

**D – Annexes au mémoire
en réponse à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale**

ANNEXE 1

Plan

regroupant les aménagements

P.N.196 et

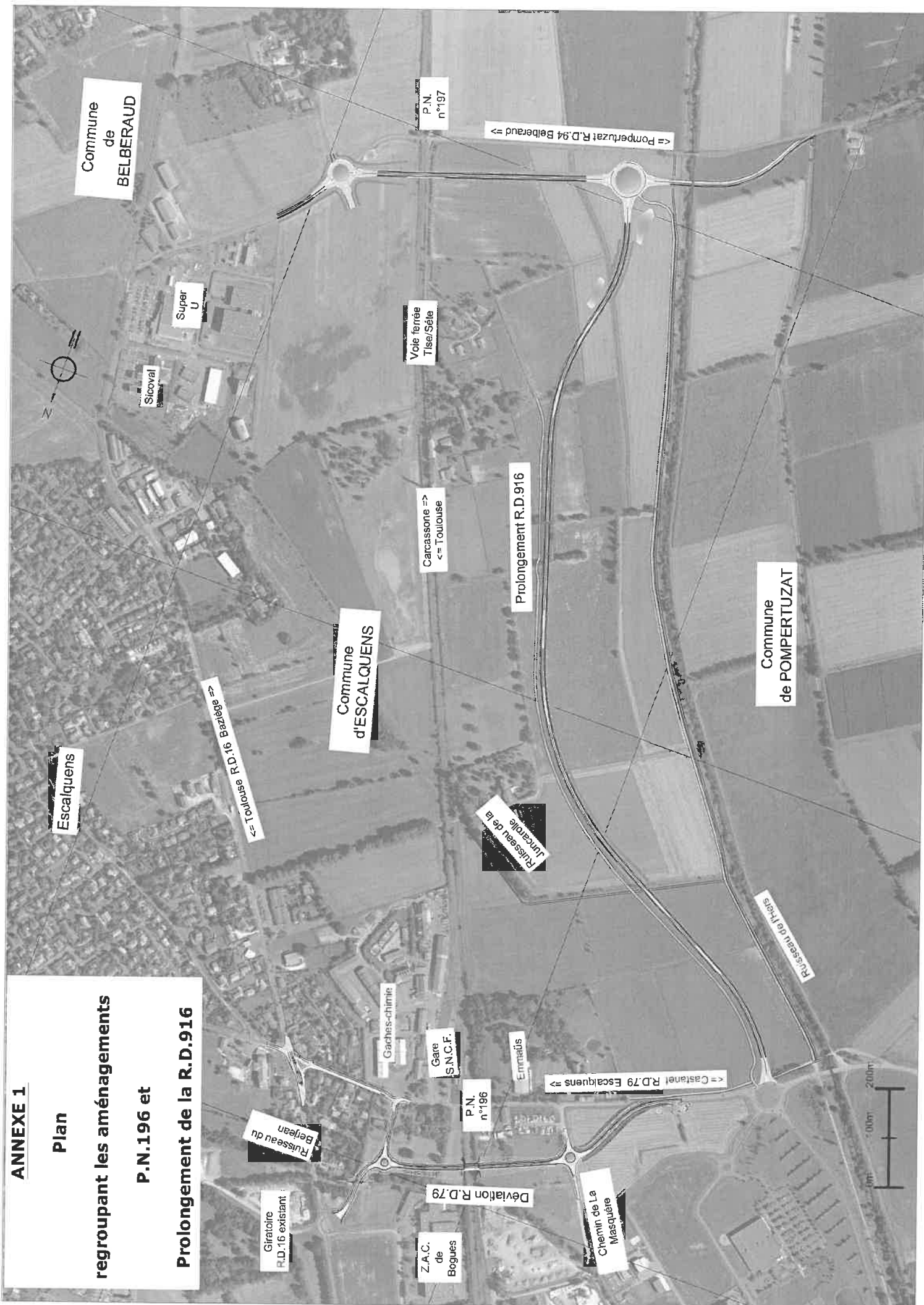
Prolongement de la R.D.916

Plan

regroupant les aménagements

P.N.196 et

Prolongement de la R. D. 916





**DIRECTION
DES ROUTES**

Dossier suivi par :
Fabrice CHICOTTE
Tél : 05 34 33 49 22
Fax : 05 34 33 45 30
Réf. à rappeler :
RD79supPN196/PDT/Préfet_consult
CAB 18/8812

Toulouse le **17 DEC. 2018**

Monsieur Etienne GUYOT

Préfet de la Région Occitanie
Préfet de la Haute-Garonne
1 Place Saint Etienne

31038 TOULOUSE CEDEX 9

Monsieur le Préfet,

Par courrier du 10 octobre 2018, vous m'avez fait part de l'ensemble des avis recueillis dans le cadre de la consultation administrative préalable à la mise en œuvre des décisions d'autorisation ou d'approbation nécessaires à la suppression du passage à niveau n°196 sur le territoire de la commune d'Escalquens.

Vous trouverez ci-joint une note exprimant les premiers éléments de réponse aux observations formulées par la Direction Départementale des Territoires et la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne. Mes services restent à votre disposition pour expliciter toutes précisions nécessaires à l'instruction de ce dossier.

En complément, je me permets de joindre à la présente lettre le dossier de Déclaration d'Utilité Publique qui vous permettra de consulter l'autorité Environnementale (CGEDD) sur cette opération.

Par ailleurs, par délibération du 8 novembre 2018, la Commission Permanente du Conseil départemental de la Haute-Garonne a approuvé l'avant-projet relatif à suppression du passage à niveau n°196 sur le territoire de la commune d'Escalquens. Elle a également décidé d'engager conjointement la procédure visant à la déclaration d'utilité publique de l'opération et la procédure d'enquête parcellaire. En conséquence, je vous demande de bien vouloir procéder à l'ouverture de ces deux enquêtes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression des mes salutations distinguées.

Georges MERIC

Président du Conseil départemental

RD 79 – Commune d'ESCALQUENS Suppression du passage à niveau n°196

Cette note a pour objet d'apporter des éléments de réponse à l'avis donné par la Direction Départementale des Territoires et par la chambre d'Agriculture à l'issue de la consultation administrative menée sur l'opération de suppression du PN 196.

A – Observations de la Direction Départementale des Territoires :

La DDT a conclu sur les pistes d'amélioration suivantes :

- Qualité de l'aménagement :

Améliorer l'intégration des cheminements doux au projet ainsi que la prise en compte des règles d'accessibilité

- Gestion de l'eau, des milieux aquatiques et du risque d'inondation :

Développer la démonstration de conformité du projet au PPRI approuvé sur l'Hers mort et procéder au réexamen de l'installation des remblais en zone inondable.

- Milieux naturels et équilibres écologiques :

Prendre en compte l'ensemble de la faune impactée par le projet afin de réduire son impact sur la continuité écologique (trame verte identifiée dans le SCOT).

La maîtrise d'œuvre Etude a analysé avec attention ces 3 thématiques et y apporte ci-après, pour chacune, les explications des choix faits par la Collectivité, les éventuelles corrections et/ou éléments complémentaires nécessaires, en particulier, à la prise en compte des enjeux environnementaux du secteur :

- Qualité de l'aménagement :

Le projet initial prévoyait deux bandes multi-usages de 1.5 m de large de part et d'autre de la future RD79. Lors de la concertation publique de Novembre 2017, il a été demandé de modifier, à largeur équivalente, le profil en travers du Projet en créant une piste cyclable de 3m.

Il est à noter que la prise en compte dans le projet des modes doux se traduit par la réalisation de cette piste piétons-cycle sur la quasi-totalité du projet :

- Le long de la Rd79 déviée (entre giratoires du chemin de Lamasquère et du Collège)

- Le long de la voie secondaire et sur le chemin de la gare
- Le projet intègre également une emprise foncière qui facilitera l'aménagement ultérieur par les collectivités d'une piste en direction du Canal du midi.

La largeur de la piste cyclable bidirectionnelle proposée est conforme aux recommandations en la matière. Compte tenu de la hauteur du Projet au droit de la voie SNCF et des échanges routiers imposés au niveau des giratoires de Lamasquère et de la Gare, les pentes routières sont :

- Côté commune d'Escalquens, de l'ordre de 3.5% avec une valeur maximale de 5% sur une longueur de 33.75m.
- Côté Commune Castanet, de l'ordre de 5,5% avec une valeur maximale de 7% sur une longueur de 23.71m.

Ces dernières, relevées sur des linéaires relativement courts, restent pour des cyclistes tout à fait acceptables.

- Gestion de l'eau, des milieux aquatiques et du risque d'inondation :

Au niveau de la zone d'étude, les berges du ruisseau du Berjean sont très abruptes et mesurent 2.5 à 3m de hauteur pour une largeur de lit de fond de l'ordre de 1.5m et une largeur en crête comprise entre 8 et 12m.

Dans le cadre du dossier de déclaration « loi sur l'eau » présenté, les rubriques 3.1.1.0 « obstacle à l'écoulement des crues » et 3.2.2.0 « remblai en zone inondable » n'ont pas été retenues.

En effet, l'ouvrage sur le Berjean (pour rappel, dalot de 4m de largeur pour hauteur de 3.5m) est suffisamment dimensionné pour laisser passer, sans impact significatif la crue centennale (sans augmentation sensible des niveaux d'eaux en amont de l'ouvrage, < 5cm, et en conservant un tiran d'air de 90 cm par rapport au haut du cadre).

D'autre part, une analyse plus approfondie du BE Artélia des données topographiques du secteur a montré qu'au droit du projet, le lit est capable d'évacuer la crue centennale sans débordement.

Comme demandé, toutes les hypothèses et détails de calculs établis par le BE Artélia seront jointes en annexe du dossier de déclaration « loi sur l'eau ».

- Milieux naturels et équilibres écologiques :

Les réponses apportées aux différentes observations tenues par la Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne sur la thématique environnementale sont les suivantes :

- « La mise en place d'une dérogation à la destruction d'espèces protégées paraît nécessaire et que le dossier présenté n'est pas conclusif sur ce point. Elle demande également que le maître d'ouvrage se rapproche de la DREAL pour valider les attendus liés à cette procédure » :

En réponse sur ce sujet, le dossier d'étude d'impact conclut, dans son article n°6.2.4.5 que les impacts résiduels du projet sur les espèces protégées du site sont très faibles voire négligeables et ne justifient pas la rédaction d'une demande de dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées, sachant qu'aucune de ces espèces ne présente des enjeux de conservation importants en région. Par ailleurs, il est acté que ces dossiers doivent être transmis officiellement pour instruction via la Préfecture à l'autorité environnementale, le CGEDD.

- « des compléments sont attendus sur la précision des essences qui seront utilisées pour les plantations des haies et sur les continuités écologiques de la moyenne et grande faune, la route étant construite en remblai » :

Dans le cadre des mesures « R2 – Restauration de corridors bocagers interceptés par l'ouvrage », « R5 – Plantation de haie de haut talus » (PE1 et PE2 respectivement pour les effets hop over et anti-éblouissement) et la mesure de compensation « Comp1 – restauration de la rypisylve du ruisseau du Berjean », les essences des arbres ne sont effectivement pas définies. Ces dernières seront complétées à l'avancement des études PRO du dossier. La DDT pourra être consultée à ce stade sur ce point précis si elle le souhaite.

- « Un ouvrage avec une banquette et continuité terrestre semble mieux répondre à la réduction de l'impact sur la continuité écologique » :

Les dossiers présentés précisent que le périmètre d'étude est situé dans un secteur péri-urbain avec nombreuses voies de communication très circulées, peu favorable aux mammifères. Cinq espèces de mammifères terrestres ont été contactées dont deux protégées : l'écureuil roux, qui fréquente les formations arborées hautes en rypisylve du ruisseau de Berjean, et le hérisson bien adapté aux milieux péri-urbains avec mélange de parcs, jardins, friches et prés. Le lapin de Garenne est fréquent et abondant avec de nombreux terriers creusés dans les berges du ruisseau de Berjean. Concernant les mammifères les principaux habitats à enjeux sont les rypisylves du Berjean (abri et corridor de déplacement) ainsi que les haies arborées.

Aussi, la mesure « R3 – Aménagement de banquettes suspendues sous l'ouvrage de franchissement du ruisseau du Berjean » répond à restaurer partiellement la continuité écologique du corridor du Berjean pour les petits mammifères. Ces dalettes suspendues sous ouvrage et fixées sur les murs en retour de l'ouvrage hydraulique permettent d'assurer la continuité des 2 berges.

- « Concernant le site Natura 2000, l'évaluation d'incidence aurait du s'attacher à regarder d'un peu plus près les impacts sur les espèces d'intérêt communautaire du groupe des chiroptères, et ce, même si le site Garonne n'est pas à proximité immédiate. Une analyse proportionnée à l'éloignement et l'enjeu serait donc judicieuse » :

Le projet est distant de plus de 9 km des zones Natura 2000 les plus proches, liées au cours de la Garonne et de l'Ariège. La seule connexion du projet à ces sites se fait via le réseau hydrographique : ruisseau du Berjean puis Hers Mort (confluence avec la Garonne près de 35 km plus au Nord).

Le dossier d'impact présenté conclut qu'il n'y aurait pas d'incidences significatives sur ces sites, compte tenu de l'éloignement suffisant de ces sites ainsi que des mesures d'évitement et de réductions proposées sur les espèces potentiellement impactées.

B – Observations de la Chambre de l'Agriculture :

La Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne demande la complétude des parties qui traitent de l'activité Agricole dans l'étude d'impacts.

La demande de la chambre d'agriculture correspond à une étude préalable agricole au titre de l'article L-112-1-3 du Code Rural.

L'article D112-1-18 du Code Rural stipule :

" Font l'objet de l'étude préalable prévue au premier alinéa de l'article L112-1-3 les projets de travaux, ouvrages ou aménagements publics et privés soumis, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, à une étude d'impact de façon systématique ".

Les projets d'infrastructures routières soumis à une étude d'impact systématique sont listés dans le tableau annexé à l'article R 122-2 du Code de l'Environnement il s'agit :

- des travaux de création, d'élargissement, ou d'allongement d'autoroutes, voies rapides y compris échangeur,
- modification ou extension substantielles d'autoroutes et voies rapides y compris échangeurs
- travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ou modification d'une route existante pour en faire une route à 4 voies ou plus
- toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres

Le présent projet ne rentre pas dans ce cadre, il a fait l'objet d'un examen au cas par cas.

D'autre part, leur requête va bien au-delà de ce qui est attendu dans l'étude d'impact pour notre projet étant donné ses caractéristiques (faible linéaire de voirie créée) et la nature des parcelles dites agricoles (en réalité principalement de simples friches agricoles fauchées afin de les entretenir et de toucher des aides de la PAC, et parcelles déjà vouées à disparaître du fait de la ZAC). De plus la surface prélevée de manière définitive sur les zones mentionnées au premier alinéa de l'article D112-1-18 du code rural est bien inférieure au seuil par défaut fixé au deuxième alinéa de ce même article soit 5 ha.

Au sujet de la taille des exploitations (écrits p138), on passe d'une SAU moyenne de 24,9ha en 1988 (petite exploitation) à 44,4 ha (assez petite exploitation) en 2010. Il y avait en 1988 plus d'exploitations pour une SAU totale identique à 2010 et une SAU moyenne bien inférieure, avec une plus grande proportion de moyennes et grandes exploitations : cela signifie donc qu'il y avait en 1988 des exploitations de taille très disparate avec des grandes exploitations d'une part, et d'autres très petites.

Il y avait en 2010 moins d'exploitations pour une SAU quasi-identique à 1988 et une SAU moyenne un peu supérieure, et une plus faible proportion de grandes et moyennes exploitations : cela signifie donc qu'il y avait en 2010 des exploitations de taille un peu plus homogène qu'en 1988 et assez petites.

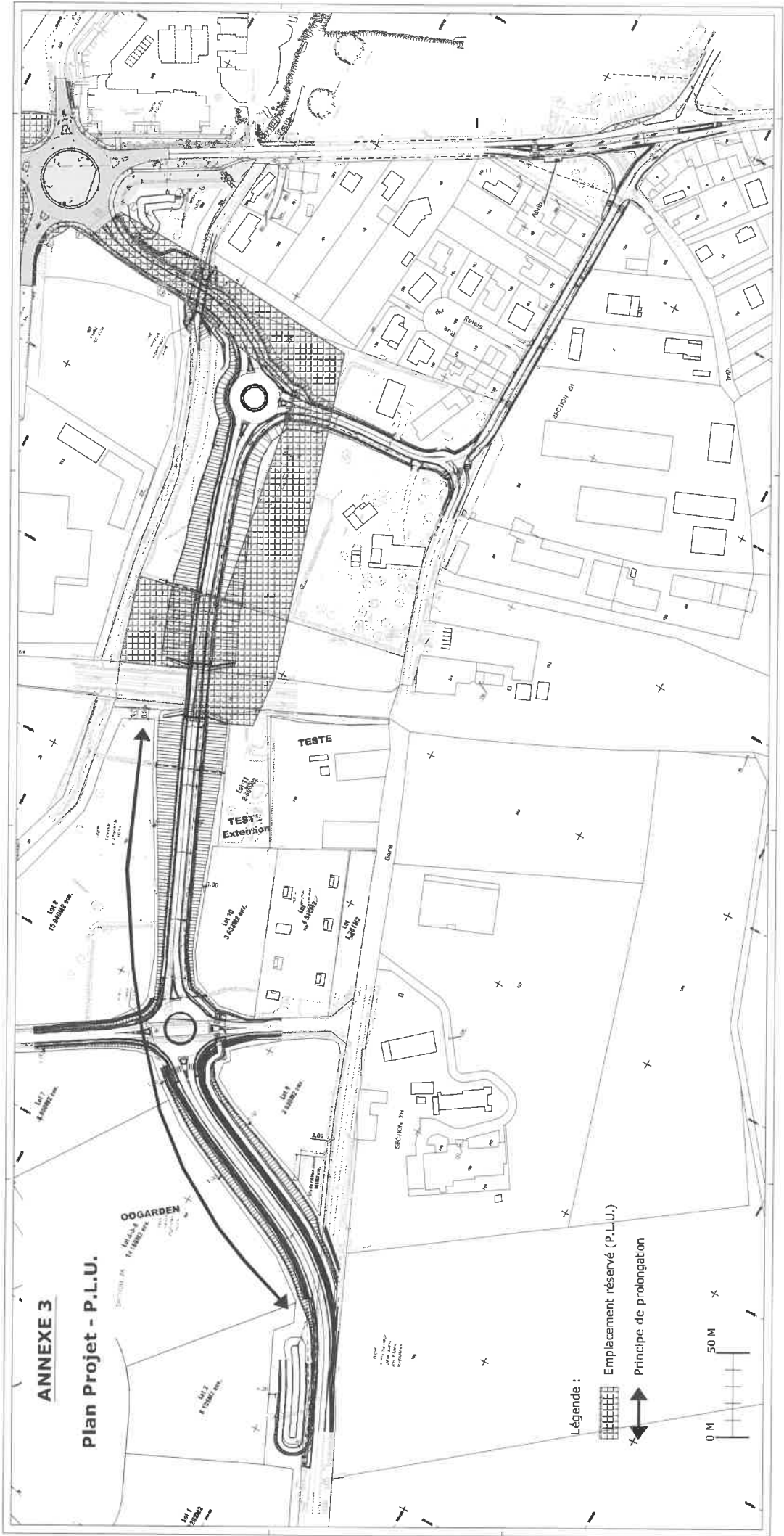
En résumé, ces deux informations montrent donc entre 1988 et 2010 une tendance pour les exploitations ayant leur siège à Escalquens à une harmonisation des tailles, vers des exploitations en moyenne de taille modeste.

Sur ce même point, la Chambre d'Agriculture demande au Cd31 de se rapprocher du SICOVAL afin de prendre connaissance d'une étude récente, le diagnostic agricole établi dans le cadre de la révision du PLU d'Escalquens. Après analyse, le document proposé ne présente pas de conclusions différentes de celles de notre bureau d'études sur la tendance des exploitations agricoles. La seule différence entre chacune des analyses concerne la présente étude basée sur les données du RGA (statistiques des exploitations ayant leur siège sur la commune) alors que l'étude pour le compte du Sicoval présente celles du RPG (exploitations qui exploitent des terres sur la commune).

Enfin, les parcelles impactées par le projet sont celles à l'est de la voie ferrée. Parmi celles-ci, une seule est cultivée (au nord du Berjean, environ 0,9 ha), et les autres sont des friches plus ou moins entretenues, déclarées à la PAC en gels/jachères ou prairies temporaires afin de toucher des subventions.

De plus, on constate également que les parcelles de la ZAC de la Masquère à l'ouest de la voie ferrée, pour lesquelles dans son avis, la Chambre d'Agriculture demande d'étudier les impacts, ne figurent pas non plus dans l'étude réalisée dans le cadre du PLU. Cela s'explique par le fait qu'elles ne sont déclarées par aucune exploitation.

En conclusion, les observations formulées par la Chambre d'Agriculture ne nous paraissent pas adaptées aux enjeux du projet présenté.

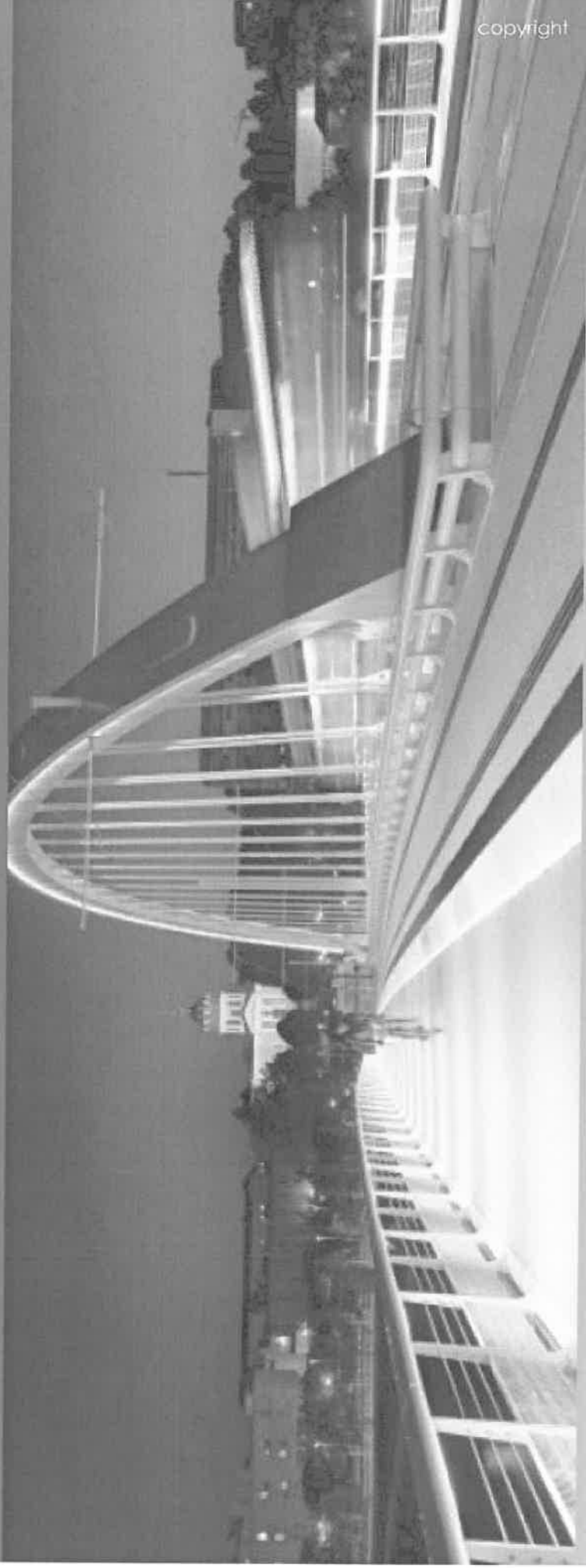


Annexe n°4 :

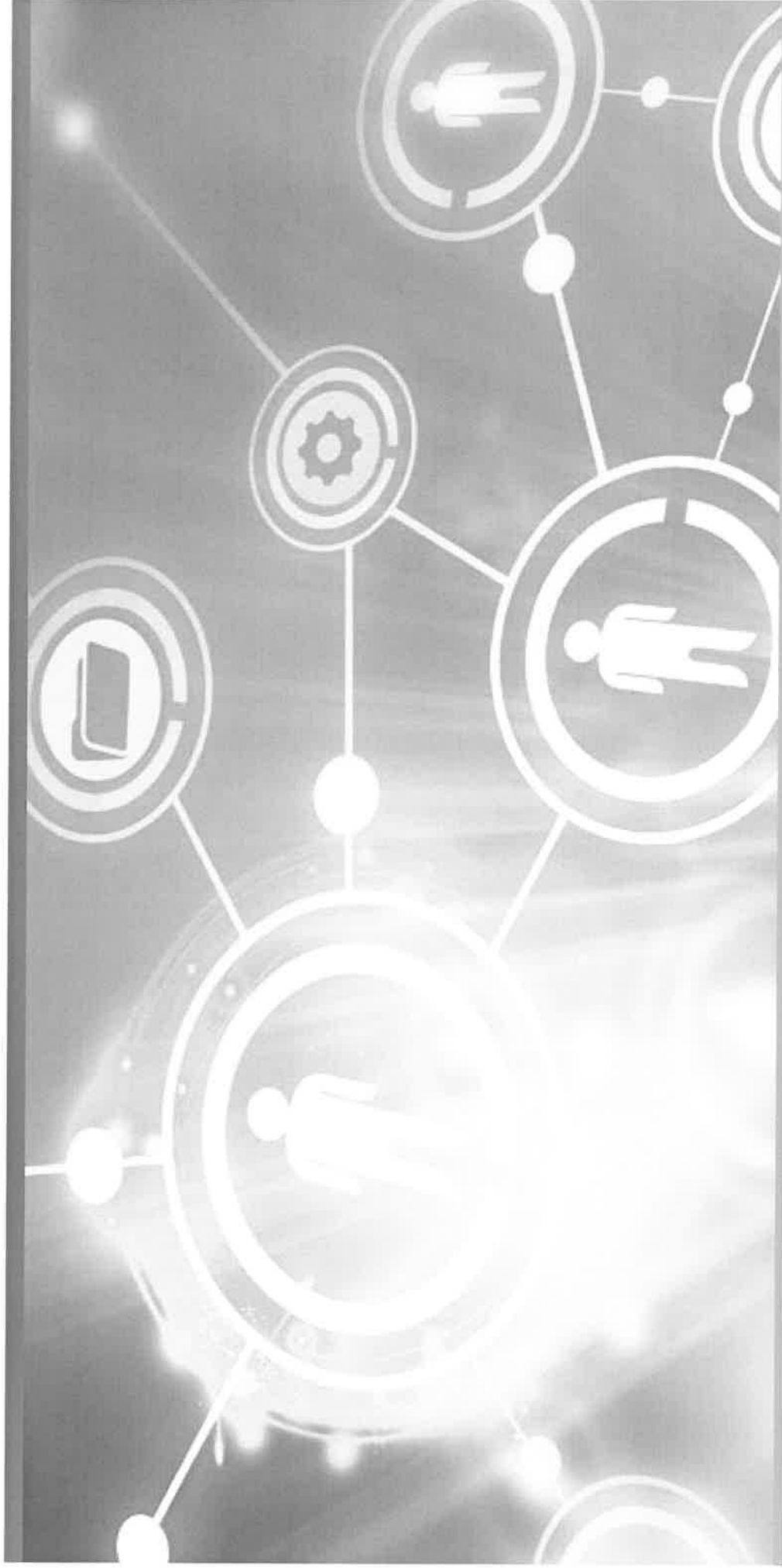
Etudes trafics des opérations PN196 et Aménagement de la Rd916

PROLONGEMENT DE LA RD916 ENTRE RD79 ET RD94

Calculs des TMJA et Pourcentages PL
01/04/2019



—RÉSULTATS—

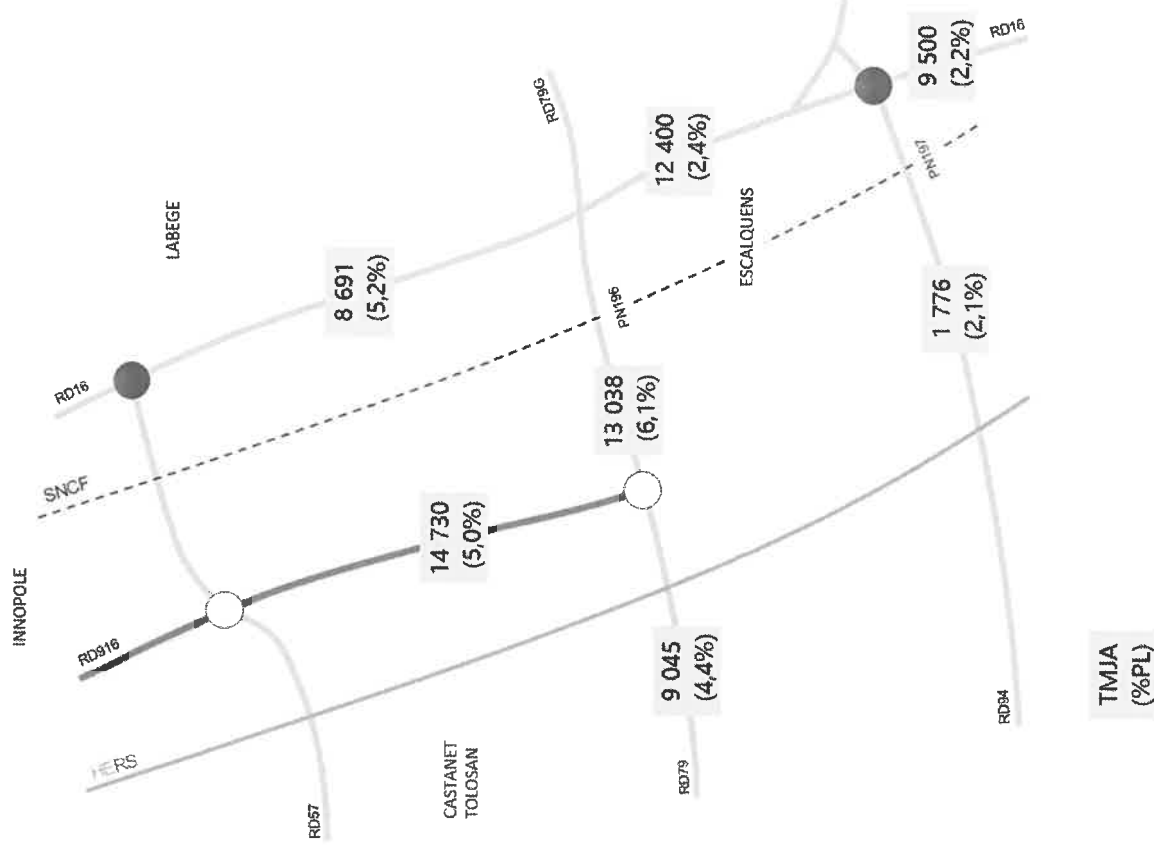


SITUATION ACTUELLE

Basée sur les comptages actuels

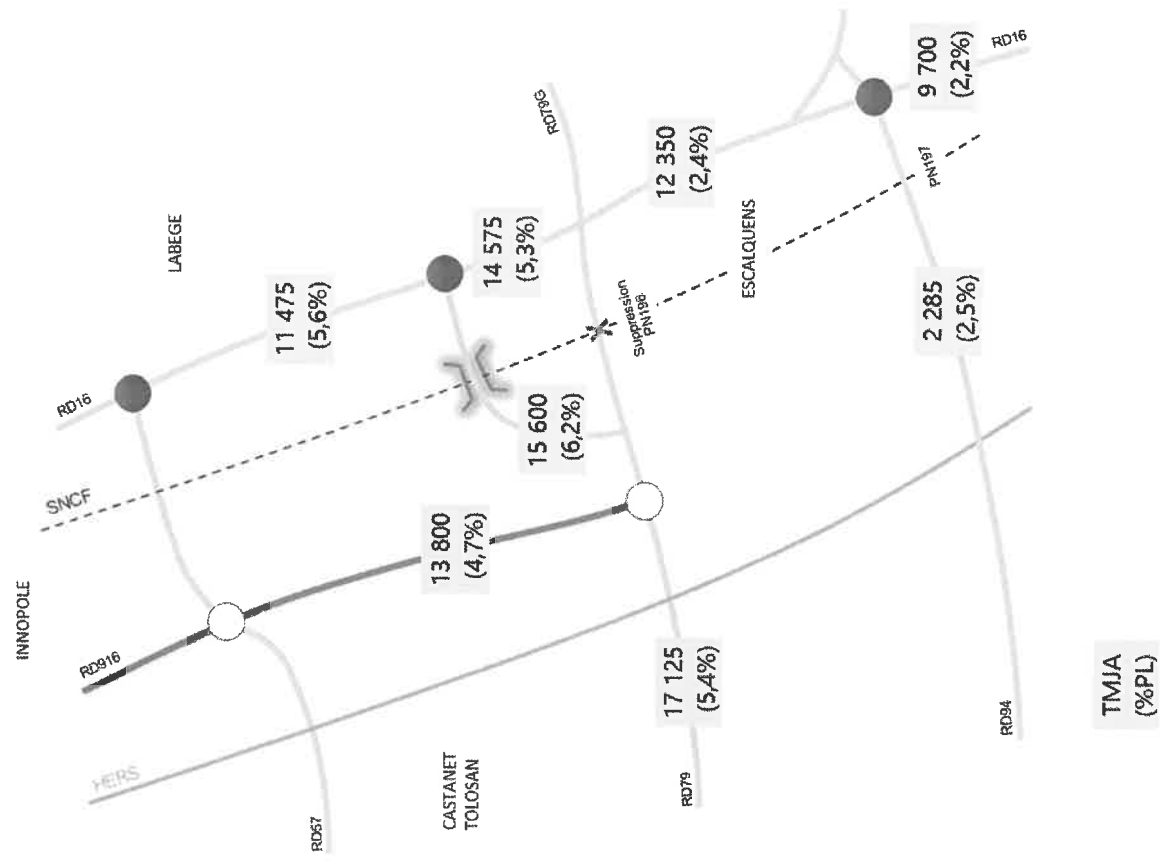
Forte proportion de trafic sur la RD916

Des taux de PL élevés (RD916 et RD79) supérieurs ou égaux à 5%



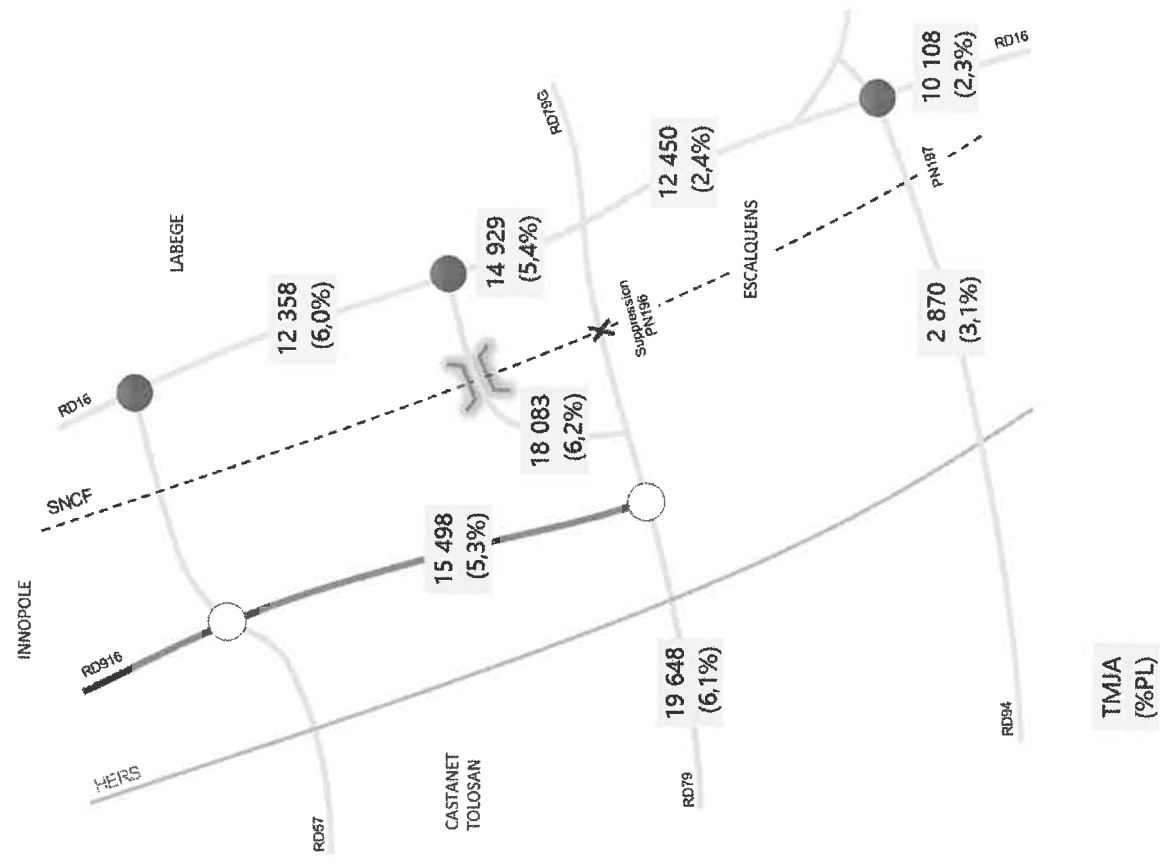
SITUATION PROJET

- Suppression du PN196
- Horizon 2025
- Forte proportion de trafic sur la RD916 et RD79
- Des taux de PL élevés (RD79 et RD16) supérieurs ou égaux à 5%



SITUATION PROJET

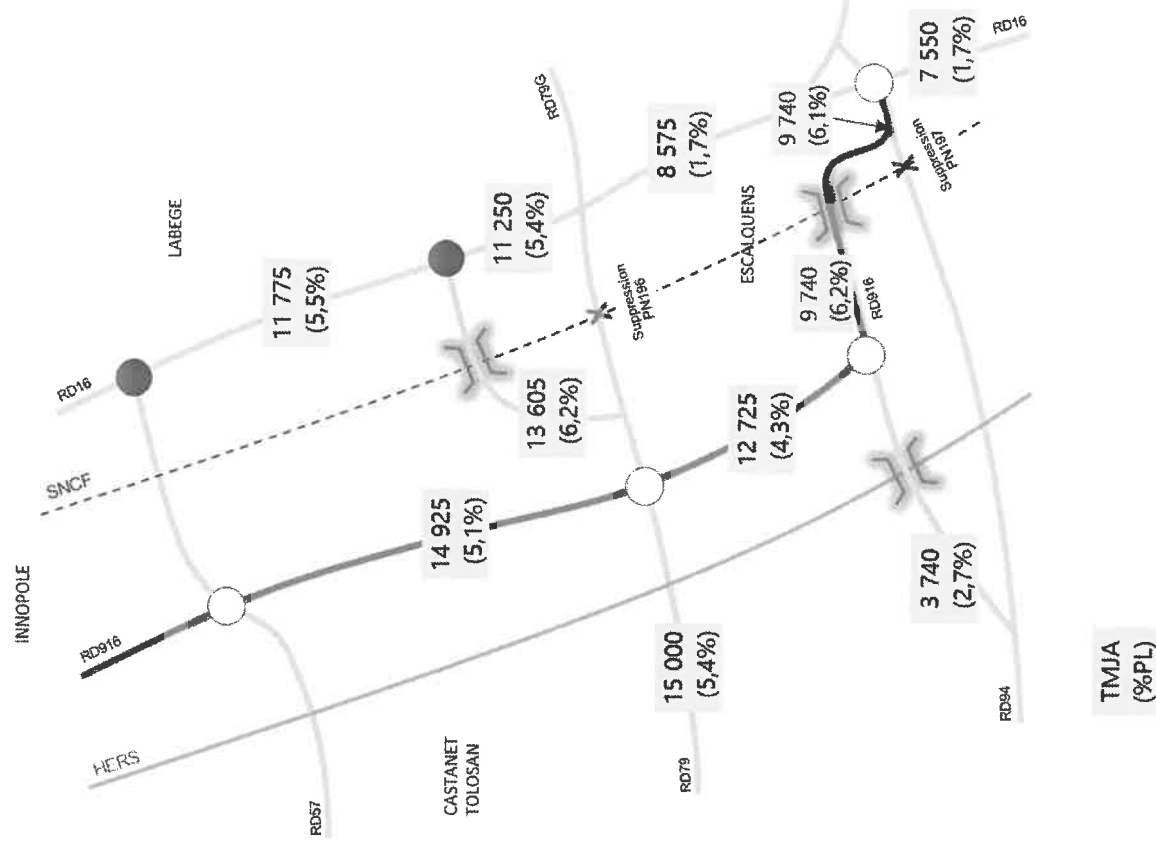
- Suppression du PN196
- Horizon 2045
- Augmentation des trafics par rapport à la situation précédente (horizon 2025)
- Légère augmentation du taux de PL



SITUATION PROJET

- Suppression du PN196
- Suppression du PN197
- Prolongement de la RD916
- Horizon 2025

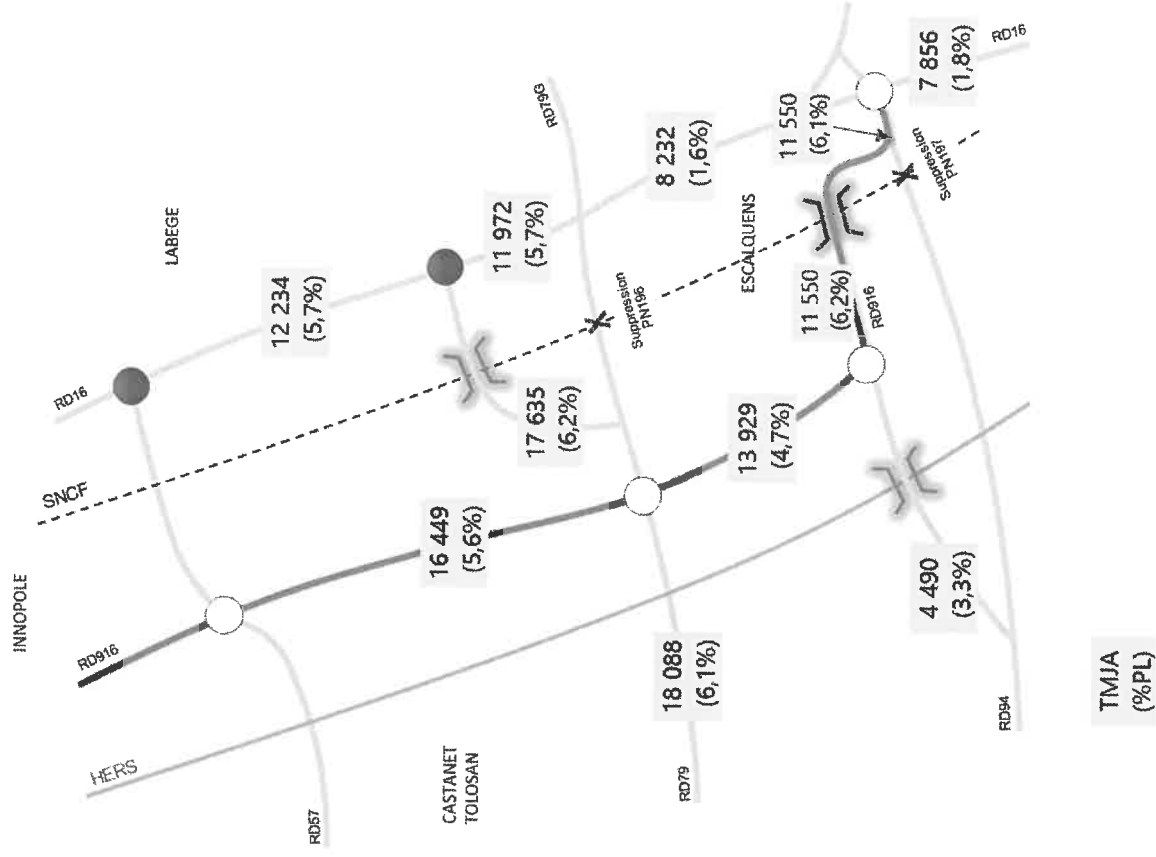
- Forte proportion de trafic sur la RD916 à niveau quasi équivalent avec la RD79
- Légère augmentation des trafics sur la RD94
- Des taux de PL relativement élevés supérieurs ou égaux à 5%



SITUATION PROJET

- Suppression du PN196
- Suppression du PN197
- Prolongement de la RD916
- Horizon 2045

- Augmentation des trafics par rapport à la situation précédente (horizon 2025)
- Légère augmentation du taux de PL



III) Délibération de la commission permanente du conseil départemental de la Haute-Garonne n° 271650 du 27 février 2020, portant déclaration de projet pour l'opération de suppression du passage à niveau n° 196



Commission Permanente

Extrait du Procès-verbal de la séance du 27/02/2020

N°: 271650

Objet : Déclaration de Projet sur l'intérêt général de l'opération "RD 79 - Suppression du passage à niveau n° 196 et déviation de la RD 79, commune d'ESCALQUENS"

La Commission Permanente du Conseil départemental,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu les délibérations du Conseil départemental portant élection de la Commission Permanente, lui donnant délégation de compétence et fixant ses plafonds d'intervention ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique ;

Vu la circulaire du 21 octobre 1971 relative à la suppression des passages à niveau ;

Vu la délibération de la Commission permanente du 29 septembre 2016 décidant la réalisation des études d'avant-projet pour la suppression du passage à niveau n°196, commune d'ESCALQUENS ;

Vu les délibérations des 22 juin 2017 et 1^{er} février 2018 par lesquels la Commission permanente du Conseil départemental a défini les modalités de concertation du public puis a pris acte du bilan de cette concertation réalisée le 9 novembre 2017 ;

Vu la délibération de la Commission permanente du 8 novembre 2018 autorisant Monsieur le Président du Conseil départemental à effectuer les démarches utiles à la mise en œuvre des procédures préalables à la réalisation de l'opération « RD 79 - Suppression du passage à niveau n°196 et déviation de la RD 79, commune d'ESCALQUENS » ;

Vu la décision E19000083/31 du 7 mai 2019 par laquelle Madame la Présidente du Tribunal Administratif de TOULOUSE a désigné le Commissaire-enquêteur, Monsieur MARCHIONI Jean-Paul, chargé de conduire l'enquête préalable ;

Vu l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable du 31 juillet 2019, sollicité par Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne, sur l'étude d'impact ;

Vu l'arrêté préfectoral du 14 août 2019 pour ouverture d'une enquête publique unique préalable portant sur :

- la Déclaration d'Utilité Publique du Projet,
- la détermination des parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération,
- la décision de suppression du passage à niveau n°196;

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du 14 octobre au 15 novembre 2019 ;

Vu le rapport et les conclusions du Commissaire-enquêteur en date du 25 décembre 2019 ;

Considérant qu'il y a lieu de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération « RD 79- Suppression du passage à niveau n°196 et déviation de la RD 79, commune d'ESCALQUENS » ;

Vu le rapport de M. le Président du Conseil départemental et sur proposition de son Rapporteur,

Décide

Article 1 : d'adopter la Déclaration de Projet sur l'intérêt général de l'opération "RD 79 - Suppression du passage à niveau n°196 et déviation de la RD 79, commune d'ESCALQUENS", annexée à la présente décision.

Article 2 : de déclarer l'intérêt général du projet d'aménagement de la suppression du passage à niveau n°196 et de déviation de la RD 79.

Article 3 : de transmettre la présente décision à Monsieur le Préfet de la Région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne en vue de l'intervention de la Déclaration d'Utilité Publique.

Article 4 : d'autoriser M. le Président du Conseil départemental à signer tous les actes à intervenir.

Signé

Christian SANS

Pour le Président du Conseil départemental,
et par délégation,
le Vice-Président chargé des Routes, des
Infrastructures et Réseaux



Direction des Routes

DECLARATION DE PROJET

**Sur l'intérêt général du projet de suppression du passage à niveau
n° 196 sur la commune d'ESCALQUENS préalable à la Déclaration
d'Utilité Publique**

Déclaration d'utilité publique de l'opération
Détermination des parcelles à déclarer cessibles
Suppression du Passage à Niveau n° 196

Exposé :

Conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, le Conseil Départemental a sollicité, auprès de Monsieur le Préfet, la mise en œuvre d'une enquête publique unique réglementaire comprenant trois objets :

- La déclaration d'Utilité Publique du Projet
- La détermination des parcelles nécessaires à la réalisation de l'Opération,
- La décision de suppression du passage à niveau n°196

L'enquête publique, prescrite par arrêté du 14 août 2019 de Monsieur le Préfet de la Région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne, s'est déroulée pendant 33 jours entiers et consécutifs du 14 octobre au 15 novembre 2019.

À la suite de cette enquête, la Commission d'enquête a émis un avis favorable sur l'utilité publique du projet, assorti d'une recommandation.

Ainsi, après enquête et remise des conclusions rendues par la Commission d'enquête, Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne a, par courrier du 9 janvier 2020, sollicité le Président du Conseil Départemental afin qu'il se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération dans les conditions prévues à l'article L126-1 du Code de l'Environnement.

La déclaration de Projet reprend les éléments essentiels figurant dans le dossier soumis à l'enquête publique, auquel elle ne saurait se substituer. Les copies du rapport d'enquête et des conclusions du Commissaire Enquêteur sont tenues à disposition du public au siège du Conseil Départemental, pendant un an.

Elle se décompose de la manière suivante :

- I. Rappel du projet
- II. Les modalités de l'enquête publique unique
- III. La fréquentation du public et les observations relevées pendant l'enquête :
- IV. Les réponses motivées du maître d'ouvrage et de la collectivité au rapport et aux conclusions de la commission d'enquête
- V. L'étude d'impact et l'avis de l'Autorité Environnementale
- VI. Les modifications apportées au projet
- VII. La déclaration de projet

I. Rappel du projet

Le passage à niveau n°196, situé sur la commune d'Escalquens et à proximité de la gare, est classé dans les passages à niveau préoccupants, dont la suppression est considérée prioritaire. Il est inscrit au programme de sécurisation national de SNCF Réseau.

La RD 79 qui traverse la ligne assure la jonction entre la RD 916 vers Toulouse au trafic très important et la RD 16 qui dessert les communes environnantes.

Le projet de déviation de la RD 79 et de suppression du passage à niveau n° 196 permettra de supprimer les risques de collision trains-véhicules, de fluidifier le trafic et de le sécuriser, notamment par la création d'itinéraire doux piétons/cycles insuffisant dans le secteur. L'objectif principal de l'opération consiste à supprimer le PN 196 par une dénivellation du croisement des deux infrastructures. Cette dénivellation n'étant pas possible sur place, l'opération consiste en la création d'une voie nouvelle. Par ailleurs, de par sa situation en limite de la zone agglomérée d'Escalquens, des objectifs secondaires sont à prendre en considération :

- Accès à la gare ferroviaire ;
- Accès au site de « Gaches Chimie » ;
- Circulation des modes doux.

PRÉSENTATION DU PROJET

1. Aménagement retenu :

Trois variantes ont été étudiées, qui ont en commun leur tracé à l'ouest de la voie ferrée.

On distingue à l'est de la voie ferrée :

- Une variante courte, pour laquelle la voie nouvelle se reconnecte sur l'avenue de la gare ;
- Des variantes longues pour lesquelles la voie nouvelle traverse le ruisseau du Berjean et se connecte à la RD16 au futur giratoire du collège (hors projet) :
 - o Variante longue 1 : une voie secondaire permet la desserte de la gare et de Gaches Chimie, avec la mise en impasse de l'avenue de la gare ;
 - o Variante longue 2 : une voie secondaire permet de se connecter à l'avenue de la gare qui sera mise en sens unique, permettant la mise en place de circulations douces.





C'est la variante longue 2 qui a été retenue. En effet, elle apparait comme la seule variante qui permet un fonctionnement satisfaisant du quartier (trafic) et qui évite les nuisances acoustiques fortes pour les riverains. Ce n'est toutefois pas la variante de moindre impact environnemental car elle traverse le ruisseau du Berjean, qui reste l'un des principaux enjeux de biodiversité relevés sur la zone d'étude, bien qu'à relativiser du fait d'un état localement dégradé et d'un intérêt écologique assez faible.

Le projet retenu reprend les caractéristiques de la variante longue 2 avec une voie piétons/cycles. La modification principale réside dans la construction d'un giratoire au croisement de la voie nouvelle RD 79 et de la voie desservant le secteur de la gare.

Le nouveau tracé permet :

- d'éviter une mare à fort enjeu écologique,
- de limiter la largeur de l'ouvrage d'art permettant le franchissement du ruisseau du Berjean,
- de conserver un arbre remarquable au Nord du franchissement du ruisseau.

• **Incidences du projet et mesures associées :**

a) Eaux souterraines et superficielles :

En phase de chantier, un risque de pollution accidentelle de la nappe souterraine ou des eaux superficielles n'est pas à exclure.

C'est pourquoi des mesures d'évitement ou de limitation de pollution sont envisagées telles que :

- formation du personnel aux risques de pollution et enjeux environnementaux
- aires de stockage équipées de dispositifs étanches et/ou de confinement,
- engins stationnés en dehors du lit du ruisseau,
- ravitaillement et entretien du matériel en dehors du chantier sur un lieu dédié,
- excavation et stockage des éventuelles terres souillées suivi de leur traitement, récupération et traitement des eaux issues des centrales à béton, etc.
- travaux sur le cours d'eau réalisées en période d'étiage, batardeaux, dispositifs de récupération des matières en aval des travaux, etc.

Pour ce qui concerne l'ouvrage de franchissement du ruisseau du Berjean, il est prévu de positionner le fond de l'ouvrage à 40 cm sous le substrat et de construire un gabarit suffisant pour le transit de la crue centennale.

b) Milieu naturel :

- Impact permanent du projet sur le ruisseau du Berjean, à savoir:
 - 30 mètres du ruisseau, composante de la trame verte et bleue du SRCE désignée comme corridor linéaire à préserver,
 - destruction de la ripisylve du ruisseau sur 30 mètres également à hauteur de l'ouvrage, etc.
- Mesures adoptées pour éviter, réduire et compenser les impacts :
 - relatives aux impacts permanents : protection de la mare, évitement du chêne remarquable, création de passages amphibiens et de haies-corridors, barrières de protection, etc.
 - relatives aux impacts en phase de chantier : filets de protection, programmation d'un calendrier des travaux adapté, etc.
 - plantations en bordure du ruisseau sur 300m, hors zone des travaux.

II. Les modalités de l'enquête publique unique

1. Le lancement de l'enquête

En date du 14 août 2019, Monsieur le Préfet prenait l'arrêté portant ouverture de l'enquête publique unique, suite au courrier de sollicitation présenté par le Président du Conseil Départemental de la Haute-Garonne dans le cadre de la présente opération.

2. Le déroulement de l'enquête

- Période de l'enquête publique :

L'enquête s'est déroulée pendant 33 jours entiers et consécutifs du 14 octobre au 15 novembre 2019 sous la conduite d'un commissaire enquêteur, M. Marchioni, désigné par le Président du Tribunal Administratif.

- Lieux de consultation :

Le dossier d'enquête unique a été déposé sur support papier pendant toute la durée de l'enquête,

dans les administrations suivantes :

- Mairie d'Escalquens ;

Une version dématérialisée a été mise à disposition du public à la mairie d'Escalquens depuis un poste informatique en libre accès.

Ce dossier a été également consultable sur les sites internet de la Préfecture et du Conseil Départemental.

- Modalités d'affichage et de communication :

Cette enquête a fait l'objet d'un affichage réglementaire (A2 sur fond jaune), selon les délais fixés par l'arrêté du 14 août 2019, soit 15 jours avant le début de l'enquête et pendant sa durée.

Cet affichage (sur 34 panneaux municipaux et 18 panneaux aux abords du Projet) a été posé par les services de la Mairie (certificat d'affichage du 1^{er} octobre 2019 signé de M. le Maire) et du Conseil Départemental et constaté par huissier les 26/09, 14/10, 4/11 et 18/11/2019.

L'avis d'enquête publique a fait l'objet de 2 insertions réglementaires dans la presse locale (annonces locales) :

- La Dépêche ; 26/09 et 15/10
- Le Journal Toulousain ; hebdomadaires du 26/09 au 2/10 et du 17 au 24/10/2019.

S'agissant de l'enquête parcellaire conduite en vue d'acquiescer les terrains nécessaires à l'opération, le Conseil Départemental, l'expropriant, a notifié individuellement aux propriétaires et usufruitiers présumés intéressés, par lettre recommandée avec accusé de réception, l'avis d'ouverture de l'enquête parcellaire et le dépôt du dossier aux lieux d'enquête avec la référence des parcelles cadastrales concernées pour chaque propriétaire et l'emprise devant être acquise.

- Les permanences de la commission d'enquête :

Le commissaire enquêteur précité a tenu les permanences suivantes :

- Lundi 14 octobre 2019 de 9h00 à 12h00 à la mairie d'Escalquens ;
- Jeudi 24 octobre 2019 de 14h00 à 17h00 à la mairie d'Escalquens
- Mercredi 6 novembre 2019 de 9h00 à 12h00 à la mairie d'Escalquens
- Vendredi 15 novembre 2019 de 14h00 à 17h00 à la mairie d'Escalquens

III. La fréquentation du public et les observations relevées pendant l'enquête :

Les observations du public pouvaient être déposées sur les registres papier ou sur le registre dématérialisé.

Pendant la durée de l'enquête, aucune observation écrite n'a été portée sur le registre d'enquête. Le public a déposé dix lettres ou observations sur le registre et 32 contributions ont été postées sur le site Internet du conseil départemental.

Ces dernières concernent essentiellement les points suivants :

- Quelques riverains de l'avenue de la Gare (côté Est du passage à niveau) voudraient pouvoir emprunter cet axe à contre sens pour rejoindre la RD 79. Ces mêmes personnes demandent également la mise en place d'un écran anti-bruit le long de la nouvelle voie qui relie la RD 79 à l'avenue de la Gare.
- La responsable de la communauté Emmaüs souhaite un aménagement des trottoirs avenue de la Gare (côté Ouest du passage à niveau), la mise en place d'une signalétique pour faciliter l'accès à ses locaux puis demande que soit étudiée la possibilité d'un passage

permettant le franchissement de la voie ferrée aux piétons et deux roues à hauteur de l'actuel passage à niveau. Cette proposition est également faite par une autre personne.

- Certains contributeurs souhaiteraient que la construction d'une piste cyclable soit envisagée afin de pouvoir accéder à la zone du Vic à Castanet depuis Escalquens. D'autres s'interrogent sur les dangers de faire cohabiter les piétons et les cycles dans un même espace.
- Est-ce que la suppression du PN 196 serait toujours d'actualité si une étude conjointe du prolongement de la RD 916 et de ce projet avait été menée avec un déplacement de la gare d'Escalquens vers le Sud ?
- Quels sont les aménagements prévus au carrefour de la Cousquille pour réduire les perturbations liées à l'augmentation du trafic routier ?
- Pourquoi ne pas limiter la vitesse à 50 Km/h sur la déviation de la RD 79 ?
- Une personne s'interroge sur l'importance de l'emprise de deux parcelles. La ZK53 qui borde le ruisseau au Nord et la ZK 52 qui s'étend du ruisseau au Nord jusqu'à la mare au Sud. Cette même personne pense que le projet aurait pu intégrer dans son emprise (ZK 53) l'emplacement réservé n° 16 destiné à l'aménagement d'un parking proche de la gare.
- Un contributeur demande à ce que soit précisé le coût approximatif d'un ouvrage pont-rail pour VL. Il estime que cette solution permettrait de supprimer l'impact visuel d'un ouvrage pont-route et pense qu'en matière de protection de l'environnement (impact carbone) la diminution du parcours des VL compenserait le rallongement de celui des PL. Par ailleurs, il s'interroge sur la pertinence de l'étude d'évolution du trafic évoquée dans le dossier alors que des études récentes démontrent qu'il faudra réduire de moitié le recours aux véhicules légers.

IV. Les réponses motivées du maître d'ouvrage et de la collectivité au rapport et aux conclusions de la commission d'enquête

Sur les bases des réponses apportées par le Conseil Départemental en date du 23 décembre 2019, le commissaire enquêteur a remis son rapport à Monsieur le Préfet de Haute-Garonne, avec en conclusion générale des avis favorables pour les trois sujets de l'enquête publique unique de l'opération, assortis pour celle relative à la suppression du PN196 d'une recommandation dont les détails et les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage sont exposés ci-après :

Recommandation :

« Comme cela a été évoqué et, si la nécessité l'impose en fonction du volume des besoins, les partenaires associés à la réalisation de ce projet pourraient étudier la création d'une passerelle afin de permettre le passage des piétons au droit de l'actuel passage à niveau. »

Réponse :

SNCF Réseau a confirmé la suppression complète du passage à niveau, y compris pour les piétons et les cycles, par mesure de sécurité. La continuité cycles et piétons a été étudiée et est assurée le long de la nouvelle RD 79 par le nouveau franchissement dénivelé de la voie ferrée.

À ce stade, l'étude de création d'une passerelle piétonne au droit de l'actuel passage à niveau n'est pas envisagée par les différents partenaires de l'opération.

V. L'étude d'impact et l'avis de l'Autorité Environnementale

Par courrier, le Préfet de la Haute-Garonne a sollicité l'avis de l'Autorité Environnementale, pour cette opération, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD).

Les observations et recommandations du CGEDD datant du 31 juillet 2019 portent en synthèse sur :

- recommande de conduire l'analyse des variantes dans la perspective du projet d'ensemble constitué de la suppression du PN 196, du prolongement de la RD 916 et du pont-route sur la RD 94,
- estime que l'étude d'impact mériterait d'être actualisée et qu'elle présente une structuration confuse qui rend la lecture complexe,
- recommande de produire une analyse plus étayée des effets négatifs cumulés avec le prolongement de la RD 916 sur la fragmentation des espaces et la biodiversité et souhaite qu'un soin particulier soit accordé aux plantations sur les remblais afin d'améliorer l'insertion visuelle du projet,
- recommande de reprendre l'analyse des impacts (trafics et nuisances) dans la perspective globale des opérations prévues dans le secteur.

Le maître d'ouvrage a répondu à l'ensemble des observations de l'Autorité Environnementale par courrier du 7 octobre 2019.

VI. Les modifications apportées au projet

Une seule modification a été apportée au Projet à l'issue de cette enquête. Elle fait suite à une des remarques formulées par des riverains au Projet et relevées par le Commissaire Enquêteur.

Par courrier du 23 décembre dernier, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne a répondu à chacun des points relevés par le Commissaire Enquêteur concernant les différentes observations des contributeurs portées dans le cadre de l'enquête publique de l'opération et en particulier sur le sujet suivant :

« La responsable de la communauté Emmaüs souhaite un aménagement des trottoirs avenue de la Gare (côté Ouest du passage à niveau), la mise en place d'une signalétique pour faciliter l'accès à ses locaux puis demande que soit étudiée la possibilité d'un passage permettant le franchissement de la voie ferrée aux piétons et deux roues à hauteur de l'actuel passage à niveau. Cette proposition est également faite par une autre personne ».

La réponse du CD31 :

Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne répond favorablement à cette demande.

En effet, l'aménagement de trottoirs côté voie ferrée de la voie de Lamasquère entre le nouveau giratoire et l'ancienne RD79 sera prévu dans l'opération. Cela permettra ainsi de renforcer la sécurité des cheminements piétons sur cette voie communale. En ce qui concerne une signalétique spécifique d'entreprise, cette dernière pourra être rajoutée a posteriori par les services de la Mairie d'Escalquens.

La modification apportée au Projet se traduit donc par la réalisation d'un trottoir continu (bord gauche) entre l'aménagement du giratoire de Lamasquère et le passage à niveau, y compris la reprise de l'assainissement correspondant sur cette zone.

VII. La déclaration de projet

Conformément à l'article L 126-1 du Code de l'Environnement et de l'article L122-1 du Code de l'Expropriation, le Conseil Départemental doit se prononcer sur l'intérêt général de cette opération dans un délai de 6 mois après la clôture de l'enquête au regard des avis émis par la population à l'occasion de l'enquête publique et des conclusions du commissaire enquêteur transmis par courrier au Préfet.

À ce titre, la confirmation de l'intérêt général de l'opération doit être exprimée par une déclaration de projet dans le cadre d'une délibération.

Bien que les statistiques ne signalent aucun accident ou incident depuis ces dernières années on ne peut conserver en l'état un point du réseau routier qui présente potentiellement des dangers pour les usagers. Cela irait en l'encontre des mesures gouvernementales visant à améliorer la sécurité routière. Il s'agit d'un principe de précaution auquel on ne peut déroger.

Ce passage à niveau, situé dans une zone très fréquentée et semi-urbanisée, est emprunté par des véhicules mais également par des piétons et des deux roues.

Chaque arrêt en gare d'Escalquens implique la fermeture prolongée des barrières ce qui génère une gêne importante pour les automobilistes et favorise la commission d'actes d'incivilité se traduisant par des passages forcés par les piétons et les deux roues. Ces comportements à risque ne peuvent être que générateurs d'accidents. Il est indéniable que la fermeture de ce passage à niveau permettra de supprimer les risques de collision train-véhicules ou train-piétons/cycles. Le projet choisi à partir des trois variantes initiales est le mieux adapté. À ce stade, le projet a bien un intérêt public même si sa réalisation ampute des propriétés privées.

Sur ce dernier point, les limites de l'emprise retenues par le maître d'ouvrage et présentées sur le plan parcellaire, épousent le tracé des nouvelles voies de circulation ainsi que des deux ouvrages d'art. Les extensions signalées aux extrémités Est et Ouest de la déviation sont destinées à des bassins de gestion qui recueilleront les eaux pluviales de la voirie avant de les diriger vers les ruisseaux du Berjean à l'Est et l'Hers mort à l'Ouest. Leur présence est essentielle.

Les autres extensions qui débordent les limites du tracé ont pour seul objectif la protection de l'environnement, plus particulièrement une mare à fort enjeu écologique et son environnement prairial. Les deux parcelles concernées, cadastrées ZK52 et ZK53, longent également la ripisylve du ruisseau du Berjean ce qui favorisera sa protection.

Un avis favorable à la détermination des parcelles à déclarer cessibles pour réaliser le projet routier a été donné.

Aussi, il est estimé que le projet correspond aux orientations de SNCF Réseau en matière de sécurisation des passages à niveau dangereux et accidentogènes. Également il améliorera les conditions de circulation dans le secteur tant pour les véhicules que pour les deux roues et piétons.

Enfin, la réalisation de la déviation de la RD 79 liée à la suppression du passage à niveau entraînera des incidences sur l'environnement lors de la phase travaux ainsi que lors de la phase exploitation. Ces impacts sont incontournables, ils sont abordés et détaillés dans l'étude d'impact en prenant en compte les milieux physique, naturel et humain. A chaque incidence une mesure de réduction, d'évitement ou de compensation a été proposée.

Sur le milieu physique, elles concernent les véhicules de chantier (stationnement, entretien, ravitaillement), les personnels (formation, équipements de sécurité), et le calendrier des travaux qui sera adapté aux cycles des animaux.

Sur le milieu naturel, le projet évite la mare, protège une prairie et un arbre remarquable et conserve une ruine qui sert de refuge aux chiroptères. Des passages et obstacles sont créés pour faciliter et sécuriser le déplacement des animaux (oiseaux, animaux terrestres), des corridors bocagers sont restaurés ainsi que 300 m de ripisylve pour compenser sa destruction au niveau du franchissement du ruisseau du Berjean.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage a étendu l'emprise du projet afin de protéger une mare à fort enjeu écologique et son environnement prairial. L'écoulement des eaux pluviales est contenu et dirigé vers deux bassins de gestion situés en début et fin de la RD 79.

Sur le milieu humain, le maître d'ouvrage s'engage à assurer une information continue des riverains sur l'avancement du chantier. Il incitera les entreprises à limiter la production de boues et l'émission de poussières durant les travaux.

Le site Natura 2000 le plus proche n'est pas impacté par le projet. Les effets cumulés avec d'autres projets connus sont faibles.

Un suivi environnemental lors des phases chantier et exploitation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts est programmé et sera contrôlé par un écologue.

Ce projet n'aura pas d'incidence sur le développement des abords, les accès aux différentes zones d'activités ou d'habitat existantes seront maintenus.

Les mesures prises pour éviter, réduire et compenser les incidences du projet sur l'environnement sont adaptées et témoignent de la volonté du maître d'ouvrage de limiter les impacts de cette réalisation sur les milieux naturels, humain et physique.

VIII. CONCLUSION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET POURSUITE DU PROJET

A l'issue de l'Enquête publique, Monsieur le Commissaire-enquêteur a émis en date du 25 décembre 2019 un avis favorable à la déclaration d'utilité publique des travaux de suppression du Passage à niveau n°196 sur le territoire de la Commune d'Escalquens.

Considérant que ce projet permettra d'améliorer la sécurité des usagers, de garantir la protection de l'environnement et propose des mesures adaptées pour réduire, supprimer ou compenser les incidences, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne déclare que ce projet présente un caractère d'intérêt général.

Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne déclare souhaiter poursuivre la réalisation des travaux et demande à Monsieur le Préfet de bien vouloir déclarer l'opération d'utilité publique.