



Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

RD 820 – Déviation du hameau de Salvayre – communes de Bonnac et Pamiers
Avril 2021

Pièces B C D E F G H

Département de l'Ariège



MAITRE D'OUVRAGE

RAISON SOCIALE	Conseil Départemental de l'Ariège
COORDONNÉES	5, Rue du Cap de la Ville 09000 FOIX Tél : 05.61.02.09.09 Fax : 05.61.02.78.41
INTERLOCUTEUR (Nom et coordonnées)	Monsieur Thibault JOLIVARD Direction des Routes Départementales - Service Etudes routières Tél. : 05.34.09.78.10 Mail : tjolivard@ariego.fr

SCE

COORDONNÉES	ZI du Palays – 13 Rue André Villet - PERISUD 2 31400 TOULOUSE Tel : 05 67 34 04 40 - Fax : 05 62 24 36 55 Mail : toulouse@sce.fr	
INTERLOCUTEURS SCE	Chef de projet Audrey LEMAIRE Tél : 05.67.34.04.40 Mail : audrey.lemaire@sce.fr	Chargée d'études Jennifer TECHER Tél. 05.67.34.04.40 Mail : jennifer.techer@sce.fr
	Ingénieur acousticien Jérôme GALVEZ	Ingénieure air et santé Agnès RAYMOND
	Ingénieure paysagiste Marion GIRARDI	Ingénieur hydraulique Yann COMEAUD
	Cartographe Véronique ROUAUD	Betty MENIER

ECOTONE

COORDONNÉES	4065 route de Baziège 31670 LABÈGE Tel : 05 61 73 22 74 - Fax : 05 61 73 89 19 Mail : ecotone@ecotone.fr	
INTERLOCUTEURS	Directrice technique Marie WINTERTON, Chargée d'études Lucile TIRELLO, Naturaliste - Faune François LOIRET,	Chef de projets flore et habitats, naturels Ophélie ROBERT Chiroptérologue, Elsa FERNANDES

RAPPORT

TITRE	RD 820 – Déviation du bourg de Salvayre Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Pièces B C D E F G H
REFERENCE	190091
NOMBRE DE PAGES	43

HISTORIQUE DU DOCUMENT

DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ	VALIDATION
10.02.2021	Édition 1	Version finale	JTC	LPR	ALM
15.03.2021	Edition 2	Retour du CD 09	JTC	ALM	ALM
30.04.2021	Edition 2	Retour du CD 09 et version définitive	JTC/ALM	ALM	ALM

Sommaire

Auteurs du dossier d'enquête publique	7
Pièce B - Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives ...	9
1. Objet et conditions de l'enquête	9
1.1. Objet de l'enquête publique	9
1.1.1. But de l'enquête publique	9
1.2. Mention des textes qui régissent la présente enquête publique	9
2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative	10
2.1. Le projet avant l'enquête	10
2.2. Procédure de déclaration d'utilité publique	10
2.2.1. Examen de la complétude du dossier et avis de l'autorité environnementale.....	10
2.2.2. Déroulement de l'enquête publique	11
2.2.3. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme	11
2.2.4. Classement/ déclassement de la voirie concernée.....	12
2.2.5. La déclaration de projet	12
2.2.6. La déclaration d'utilité publique	12
2.3. Au-delà d'une déclaration d'utilité publique	13
3. Décisions et autorités compétentes	13
4. L'autorisation environnementale	14
4.1. Situation réglementaire vis-à-vis du Code de l'Environnement	14
4.2. Situation réglementaire vis- à-vis de la Loi sur l'eau	14
4.3. Situation réglementaire vis-à-vis des espèces protégées	16
4.4. Situation réglementaire vis-à-vis du défrichement	16
4.5. Les étapes des procédures dossier Loi sur l'eau et autorisation environnementale	17
 Pièce C – Plans de situation	 19
 Pièce D – Notice explicative	 22
1. Le contexte du projet	22
1.1. Objectifs de l'opération	22
1.2. Diagnostic de l'état actuel de la RD 820	22
2. Présentation des variantes envisagées et justification de la solution retenue	23
3. Présentation du projet	23
4. Bilan coûts/ avantages	24
4.1. Synthèse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité	24
4.1.1. Pollution atmosphérique.....	24
4.1.2. Effet de serre.....	25
4.1.3. Avantages induits pour la collectivité.....	25
4.2. Coûts du projet	25
4.3. Bilan environnemental du projet	25
 Pièce E – Plan général des travaux	 28
 Pièce F – Caractéristiques principales des ouvrages	 32
1. Caractéristiques générales du projet	32
2. Profils en long et en travers du site	33
3. Dispositifs de traitement des eaux	35
3.1. Gestion des eaux pluviales	35
3.1.1. Identification du milieu récepteur.....	35
3.1.2. Collecte des eaux pluviales	35
3.1.3. Dimensionnement et débit d'infiltration.....	35
3.2. Gestion des eaux usées	35
 Pièce G – Estimation sommaire des dépenses	 37

Pièce H – Bilan de la concertation 41

Table des figures

<i>Figure 1 : Présentation du projet sur la partie au nord de la route de Trémège</i>	33
<i>Figure 2 : Présentation du projet sur la partie au sud de la route de Trémège.....</i>	33
<i>Figure 3 – Variante retenue du projet (indice 2C) et aménagement paysager</i>	34
<i>Figure 4 : Caractéristiques principales des noues d'infiltration</i>	35
<i>Figure 5 : Caractéristiques principales des puits d'infiltration</i>	35
<i>Figure 6 : Caractéristiques principales des zones d'infiltration.....</i>	35

Préambule

Auteurs du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique a été réalisé pour le compte du Conseil Départemental de l'Ariège, **Maitre d'ouvrage**



5, Rue du Cap de la Ville
09000 FOIX
Tél : 05.61.02.09.09
Fax : 05.61.02.78.41

Par la société SCE,



Agence de Toulouse
Périsud – 13 rue André
Villet
31400 TOULOUSE
Tél. 05 67 34 04 40
Courriel :
toulouse@sce.fr

Agence de Nantes
4 rue Viviani – CS 26220
44262 NANTES CEDEX
2
Tél. 02 51 17 29 29
Courriel :
nantes@sce.fr

UP+, Agence de Toulouse
Périsud – 13 rue André
Villet
31400 TOULOUSE
Tél. 05 67 34 04 40
Courriel :
toulouse@sce.fr

Rédaction SCE :

- ▶ Jennifer TECHER, chargée d'études environnement et agriculture

Pièce B - Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives

Pièce B - Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives

1. Objet et conditions de l'enquête

1.1. Objet de l'enquête publique

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers concernés par le projet de déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre dans la mesure où ce projet fait l'objet d'une évaluation environnementale (étude d'impact), conformément à l'article L123-2 du code de l'environnement.

L'enquête publique porte également sur :

- La demande de déclaration d'utilité publique des travaux du projet ;
- L'enquête parcellaire

1.1. But de l'enquête publique

Le but de l'enquête publique est d'informer la population sur la nature du projet et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître ses remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'intérêt général et de l'utilité publique de ce projet.

L'opération sera ensuite déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social ou écologique qu'elle implique ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Si la maîtrise foncière des terrains d'emprise de l'opération ne peut être menée uniquement à l'amiable, une procédure d'expropriation sera nécessaire.

L'expropriation ne pourra être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Une procédure d'expropriation se déroule en deux phases :

- La phase administrative de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle correspond à la décision de recourir à l'expropriation et à la détermination des biens concernés. Elle est fondée sur deux procédures, la procédure de déclaration d'utilité

publique et la procédure de cessibilité, aboutissant à deux actes successifs fondamentaux : la déclaration d'utilité publique et l'arrêté de cessibilité,

- La phase judiciaire de l'expropriation pour cause d'utilité publique. La phase judiciaire confère au juge judiciaire les pouvoirs de prononcer le transfert de propriété, d'une part, et de fixer le montant des indemnités dues par l'expropriant, d'autre part. Elle s'articule donc, le cas échéant, autour de deux procédures : la procédure de transfert de propriété et la procédure de fixation judiciaire du prix.

Il est précisé que dans le cadre de l'enquête environnementale préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, les documents soumis à l'enquête ont pour objet de permettre aux intéressés de connaître la nature et la localisation des travaux, ainsi que les caractéristiques principales des ouvrages et leurs impacts sur l'environnement.

1.2. Mention des textes qui régissent la présente enquête publique

En application de l'article L110-1 du code de l'expropriation, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

En application de l'article L123-2 du code de l'environnement, l'enquête publique est également régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

En application de l'article R131-3 et suivants du code de l'expropriation, l'enquête parcellaire menée conformément aux articles R11-19 et suivants du code de l'expropriation.

Le projet étant soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, il est procédé, conformément aux dispositions de l'article L123-6 et R123-7 du code de l'environnement, à une enquête publique unique.

L'enquête publique unique est régie par les articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement.

Le dossier d'enquête publique comprend :

- Les pièces exigées par l'article R123-6 du code de l'environnement ; Pièce J – Etude d'impact et Pièce I - Résumé non technique de l'étude d'impact,
- Les pièces exigées par l'article R112-4 du code de l'expropriation (Pièces B à H – Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique).
- Les pièces exigées par l'article R131-3 du code d'expropriation (Pièce M – Dossier d'enquête parcellaire).

2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative

2.1. Le projet avant l'enquête

Le conseil départemental de l'Ariège souhaite réaliser une déviation de l'axe RD 820 au niveau du bourg de Salvayre sur la commune de Bonnac. Le projet concerne la section de la RD 820 comprise entre la route de Jau, au Nord de Salvayre et la zone d'activités de Gabriélat au Sud et traverse les communes de Bonnac et de Pamiers.

Ce projet avait déjà fait l'objet d'une étude d'impact portée par l'Etat et d'un dossier d'enquête publique en 1988 qui n'a pas abouti. Le Conseil Départemental s'est saisi du projet de déviation lors du transfert de la RN 20 (reclassée en RD 820) au Département le 1^{er} Janvier 2006.

L'arrivée de l'A66 en 2002 permettant de relier Toulouse au Département ariégeois, ne permet pas de compenser le transit sur la RD 820 qui reste important. A l'heure actuelle, la RD 820 porte un trafic moyen journalier légèrement supérieur à celui de l'A 66 ainsi qu'une proportion de poids lourds équivalente.

La densité du trafic existant sur la RD 820 a plusieurs conséquences : cela engendre une impatience des usagers des véhicules légers et le constat de dépassements réguliers des vitesses autorisées dans le hameau de Salvayre rendant la traversée du hameau non sécuritaire. Cela entraîne aussi des accidents de la route – la RD 820 est classée point noir du réseau routier départemental. Le bruit routier pour les habitations du hameau situées le long de la RD 820 entrave de manière importante la qualité de vie des usagers. Une association de défense des habitants et riverains de Salvayre, usagers de la RD 820 s'est créée en 2008 pour souligner la dangerosité de cette route. Par ailleurs, la configuration actuelle de la RD 820 au sein du hameau accentue l'insécurité routière des usagers.

Pour répondre à la demande des usagers et des élus locaux, le Département a donc décidé de réactualiser le projet de déviation qui comprend la création d'une déviation linéaire à l'est de Salvayre s'accompagnant de deux carrefours giratoires au nord et au sud de la déviation. Le projet de déviation fait suite aux autres actions déjà menées par la commune de Bonnac pour réduire l'insécurité et les nuisances sonores au sein du hameau.

Les aménagements prévus pour la déviation ont évolué suite à l'analyse de l'état initial et en lien avec l'importance du contexte agricole et les résultats des inventaires faune-flore milieux naturels réalisés entre 2019 et 2020 et les retours des usagers de Bonnac suite à des réunions publiques. Sur la base de ces éléments, plusieurs variantes ont été tour à tour proposées et affinées par le Conseil Départemental de l'Ariège pour retenir la variante de moindre impact environnemental. Il a ainsi décidé de ne pas réaliser le rétablissement du chemin agricole de

Cagarrot de Briolo initialement prévu au projet en raison des enjeux naturalistes présents. Il a par ailleurs souhaité limiter l'emprise du projet sur les terres agricoles en supprimant toute contre-allée agricole ou mode actifs au nord du chemin de Trémège et en créant au sud du chemin de Trémège une voie modes actifs. Les avis des habitants de Salvayre ont été pris en compte pour permettre via un passage inférieur le rétablissement d'un accès modes actifs du hameau vers les espaces bocagers à l'est au niveau du chemin de Trémège.

2.2. Procédure de déclaration d'utilité publique

2.2.1. Examen de la complétude du dossier et avis de l'autorité environnementale

Les services de la préfecture de l'Ariège ont vérifié que le dossier était complet (avec l'avis de ses services associés). Les articles L.122-1 et suivants du Code de l'environnement prévoient la consultation des autorités « ayant des responsabilités en matière d'environnement ». Le projet a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale compétente.

L'avis de l'autorité environnementale est joint au dossier d'enquête (Pièce K). Il porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

Ces articles prévoient également la consultation des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés sur l'étude d'impact.

2.2.2. Déroulement de l'enquête publique

Le préfet lance, par arrêté, une enquête publique visant à recueillir l'avis de toutes les personnes intéressées. Le préfet prend un seul arrêté portant ouverture d'enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique de travaux et parcellaire.

L'enquête est annoncée par voie de presse et d'affichage. Le président du tribunal administratif désigne un commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête) sous la responsabilité duquel (de laquelle) sera menée l'enquête publique.

Depuis le 1er janvier 2017, de nouvelles modalités de dématérialisation des enquêtes publiques ont été mises en place. En parallèle des dépôts en mairie, la mise en ligne du dossier d'enquête publique unique sur le site internet des services de l'Etat permet la participation du public et lui offre la possibilité d'y déposer ses observations et lire les avis des autres concitoyens.

Le dossier d'enquête publique sera ainsi accessible sur le site Internet de la préfecture de l'Ariège. Les observations, propositions du public peuvent donc être faites soit directement lors des permanences du commissaire enquêteur, soit par voie numérique sur le site mis en ligne. Elles peuvent aussi être consignées dans les registres officiels disponibles dans les lieux d'enquête, et envoyées en mairie au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête.

Il existe deux registres d'enquête : un pour l'enquête publique et un pour l'enquête parcellaire.

Le commissaire enquêteur, ou la commission d'enquête, clôt les registres d'enquête. Dans les huit jours, une réunion est organisée entre le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) et le responsable du projet. Ce dernier dispose de 15 jours pour présenter ses observations. Puis le commissaire enquêteur établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il consigne, dans un rapport séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération.

La transmission au préfet du dossier de l'enquête avec le rapport et les conclusions personnelles et motivées se réalise dans un délai de 30 jours après la clôture de l'enquête. En l'occurrence, l'avis du commissaire enquêteur est transmis avec l'ensemble du dossier et des registres et avis au préfet du département de l'Ariège chargé de centraliser les résultats de l'enquête. Une copie du rapport est adressée par le préfet au président du tribunal administratif et au maître d'ouvrage.

Le rapport du commissaire enquêteur reste à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, au conseil départemental de l'Ariège, aux mairies de Bonnac et Pamiers ainsi qu'à la préfecture de l'Ariège.

Par ailleurs, les personnes intéressées peuvent obtenir communication du rapport et de ses conclusions, dans les conditions prévues au titre de la loi du 17 juillet 1978 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques.

2.2.3. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

La présente opération est située sur les territoires des communes de Bonnac et Pamiers.

A la date de l'enquête publique, la commune dotée d'un document d'urbanisme opposable au projet est : Pamiers. Une partie du projet de déviation est implantée sur la commune de Bonnac où le Règlement National d'Urbanisme (RNU) s'applique.

Sur Bonnac, une procédure d'élaboration du PLU de la commune a été lancée le 31 décembre 2015 mais n'a pas abouti. Le PLU n'a donc pas pu être approuvé avant le 26 mars 2017. Il en résulte donc que le Plan d'Occupation des Sols, ancien document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Bonnac, a été rendu caduc. La commune de Bonnac est donc retournée au RNU depuis le 27 mars 2017.

Le projet est classé en zonage agricole (zonage A) sur la commune de Bonnac, donc en dehors des espaces urbanisés. Pour que le projet soit autorisé, une délibération du conseil municipal de Bonnac doit être réalisée en motivant l'intérêt général et autorisant la dérogation à la règle d'urbanisation limitée. À l'issue de l'enquête publique, l'arrêté préfectoral validant la déclaration d'utilité publique viendra alimenter cette justification.

La commune de Pamiers dans son PLU en vigueur du 09 Juillet 2009 n'a pas prévu d'emplacement réservé sur l'emprise de la zone d'étude, l'emprise est toutefois classée en zone non aedificandi. En revanche, elle prévoit dans le cadre de la révision du PLU arrêté le 28 juin 2019 d'inscrire un emplacement réservé sur l'emprise de la zone d'étude afin de prévoir les acquisitions foncières nécessaires au sein d'une zone agricole (A).

En l'absence de précision dans le règlement écrit du PLU en vigueur, la servitude non aedificandi doit s'entendre comme l'interdiction de toute construction, que celle-ci se situe sur le sol, en surplomb du terrain ou en sous-sol. Ainsi, le propriétaire n'a ni le droit de construire, ni le droit de dresser des plantations. Le PLU avait défini cette servitude non aedificandi afin de préserver les terrains envisagés pour la déviation de toute construction. Il convient, maintenant que l'emprise exacte du projet de déviation est connue de lever cette inconstructibilité.

Si le PLU de 2009 reste en vigueur au moment de l'instruction du dossier de déviation, celui-ci s'avère incompatible avec le projet. En effet, la servitude non aedificandi interdit toute construction, il convient donc de lever cette inconstructibilité par le biais d'une mise en compatibilité.

Dans ce contexte, un **Dossier de Mise en Compatibilité du Plan Local de l'Urbanisme de Pamiers** a été réalisé, ce dernier constitue une pièce du Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

2.2.4. Classement/ déclassement de la voirie concernée

La traversée de Salvayre (RD820) reste classée route départementale, malgré l'ouverture de la déviation. Le Département continuera à en assurer l'entretien.

Le projet s'accompagne d'une coupure de l'accès pour les véhicules aux voiries communales du chemin de Barris et de la Route de Trémège. Un accès aux piétons et cycles restera possible sur la Route de Trémège par la mise en place d'un passage inférieur.

L'accès aux véhicules vers les habitations à l'est de la déviation, pouvant initialement se faire par le chemin du Barris et la route de Trémège, sera désormais possible via les giratoires Nord (chemin de jau et chemin du Ticoulet) et Sud (voie nouvelle du Chasselas et route de Trémège au sud de la ZAC Gabriélat).

Le projet nécessite donc une procédure de déclassement des voies concernées. L'enquête préalable d'utilité publique tient lieu d'enquête de déclassement. La déclaration d'utilité publique emporte déclassement des voiries concernées. La décision de déclassement des voies communales fera l'objet d'une délibération du conseil municipal.

2.2.5. La déclaration de projet

A l'issue de l'enquête, et au vu des résultats de celle-ci, le Conseil Départemental de l'Ariège se prononcera, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, conformément aux dispositions de l'article L126-1 du code de l'environnement.

La déclaration de projet mentionnera alors l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comportera les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle indiquera, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. La déclaration du projet tiendra compte de l'étude d'impact, de l'avis de l'Autorité Environnementale, des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés, du mémoire en réponse du conseil départemental de l'Ariège et du rapport du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête).

La déclaration de projet sera publiée conformément aux modalités prévues à l'article R.126-2 du Code de l'environnement. Elle sera notamment affichée dans les communes de Bonnac et de Pamiers ainsi qu'au siège du conseil départemental de l'Ariège. Les lieux où le public pourra consulter la déclaration de projet seront mentionnés.

2.2.6. La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique (DUP) est une décision administrative qui permet d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet par la voie de l'expropriation. La DUP est obtenue à l'issue de l'enquête publique.

L'acte déclarant l'utilité publique ou la décision refusant de la déclarer interviendra au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Un arrêté portant déclaration d'utilité publique sera pris par le préfet, celui-ci fixe le délai dans lequel l'expropriation devra être réalisée (5 ans).

2.3. Au-delà d'une déclaration d'utilité publique

2.3.1. Les études de détails

Le conseil départemental de l'Ariège continuera d'engager sous sa propre responsabilité et en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, les études de détail techniques nécessaires à la définition précise du projet et tenant compte de ses évolutions.

Le projet qui sera réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Si des modifications substantielles en résulteraient, une nouvelle enquête pourra s'avérer nécessaire.

2.3.2. La procédure d'expropriation

La procédure d'expropriation, conduite selon les dispositions du Code de l'expropriation, est précédée obligatoirement d'un arrêté de cessibilité du préfet. Cet arrêté de cessibilité fait suite à l'enquête parcellaire menée dans le cadre de la présente enquête.

La procédure d'enquête parcellaire est menée en application des articles L131-1 et suivants du Code de l'expropriation et a pour objet de permettre aux propriétaires de s'assurer de l'exactitude des informations dont dispose l'Administration.

A défaut d'accord amiable dans le délai d'un mois à compter de la notification de la proposition d'acquisition foncière du maître d'ouvrage, le dossier est transmis, par le préfet, au juge de l'expropriation qui prononce l'ordonnance d'expropriation, qui emporte transfert de propriété des parcelles.

Le maître d'ouvrage pourra faire à nouveau une proposition d'indemnisation au propriétaire de la parcelle. En cas de désaccord ou de silence pendant plus d'un mois, la partie la plus diligente peut saisir le juge de l'expropriation, afin qu'il fixe le montant des indemnités d'expropriation par jugement motivé. La prise de possession ne peut intervenir qu'après paiement ou consignation de l'indemnité.

3. Décisions et autorités compétentes

A l'issue de la procédure d'enquête publique, en application de l'article L122-1 du code de l'expropriation, le Conseil Départemental de l'Ariège se prononcera, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

Le préfet prendra ensuite, en application de l'article R.121-1 du Code de l'expropriation, un arrêté portant déclaration d'utilité publique de la déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre.

A l'issue de la procédure d'enquête parcellaire, le préfet, par arrêté, déclarera cessibles les propriétés ou parties de propriétés dont la cession est nécessaire (articles L.132-1 et R.132-1 du Code de l'expropriation).

L'article R132-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit la possibilité de prendre un arrêté unique de déclaration d'utilité publique et de cessibilité. En effet, l'article précité stipule « *Lorsque l'acte déclarant l'utilité publique est pris postérieurement à l'enquête parcellaire et qu'il est établi conformément aux prescriptions de l'article R.132-2, il vaut arrêté de cessibilité* ».

4. L'autorisation environnementale

4.1. Situation réglementaire vis-à-vis du Code de l'Environnement

L'autorisation environnementale unique est un dispositif qui a pour but de fusionner les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumises au régime de l'autorisation. Ce dispositif est entré en vigueur le 1er mars 2017.

L'autorisation environnementale unique est cadrée par l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 codifiées au titre 8 du code de l'environnement et deux décrets d'application (n°2017-81 et n°2017-82 du 26 janvier 2017) dont l'un précise le contenu du dossier de demande d'autorisation et l'autre liste les pièces que celui-ci doit contenir, en fonction du type d'installation prévue.

Le projet de déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre est concerné par 3 procédures au titre du Code de l'Environnement :

- ▶ **L'évaluation environnementale** au titre de l'article R.122-52 du Code de l'environnement. Le projet ayant une longueur inférieure à 10 km, il a été soumis à la procédure d'examen au cas par cas (cf. annexe de l'article R.122.2 du Code de l'environnement). La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement a délivré une décision de soumission à étude d'impact le 24 septembre 2018. Le projet est donc soumis à étude d'impact
- ▶ La **déclaration au titre des installations, ouvrages et aménagement soumis à la loi sur l'eau (IOTA)** ;
- ▶ **L'autorisation au titre de la législation sur les espèces protégées** ;

Suite à la réunion du 26 février 2021, la Direction Départementale des Territoires de l'Ariège a précisé qu'elle instruirait le dossier de déclaration Loi sur l'eau complété de l'étude d'impact et ses annexes. La saisine de l'autorité environnementale compétente sera faite par la préfecture pour donner son avis sur le projet de déviation de la RD 820. Le dossier de dérogation aux espèces protégés sera instruit par la DREAL Occitanie.

Une enquête publique unique sera effectuée au titre du Code de l'Environnement et du Code de l'expropriation.

4.2. Situation réglementaire vis-à-vis de la Loi sur l'eau

Le projet doit respecter les grands principes des articles L.210-1 et L.211-1 du Code de l'Environnement (articles 1 et 2 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 dite « Loi sur l'Eau »). Ceux-ci affirment la nécessité d'une conciliation des usages économiques légitimes de l'eau et de la protection des milieux aquatiques, qu'ils déclarent d'intérêt général.

Article L.210-1 : « L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général ».

Afin de mettre en œuvre cette gestion équilibrée de la ressource en eau, certains travaux, activités ou ouvrages sont soumis à autorisation ou à déclaration "suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques" (articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement).

Les projets ayant une incidence significative sur les eaux doivent faire l'objet d'un document répertoriant ces incidences sur la ressource en eau, le milieu récepteur ainsi que sur l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, en précisant, s'il y a lieu, les mesures compensatoires ou correctives envisagées.

D'après le tableau annexé à l'article R214-1 du Code de l'Environnement, les rubriques de la Nomenclature visées par le **projet de déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre** sont les suivantes :

Déclaration au titre des IOTA Installations, Ouvrages, Travaux et Activités soumis à la loi sur l'eau		
Conformément au Code de l'environnement Livre II milieu physique, articles L.214-1 et suivants et articles R.214-1 et suivants, le projet est soumis à déclaration et fera l'objet d'un dossier de déclaration « Loi sur l'eau » .		
Titre II : Rejets		
N° Rubrique	Désignation des installations, ouvrages, travaux, activités	Caractéristiques du projet
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :	
	1° Supérieure ou égale à 20 ha (A*)	Superficie totale interceptée : 14.7 ha < 20 ha
	2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D*)	Le projet prévoit la gestion des eaux pluviales d'un bassin versant total d'environ 14.7 ha dont 11.4 ha de bassin versant

		naturel intercepté. ⇒ Projet soumis à Déclaration
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :	
	1° Supérieure ou égale à 1 ha (A)	Le projet n'est pas concerné par la présence de zones humides
2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D)		

*A : Autorisation ; D : Déclaration

4.3. Situation réglementaire vis-à-vis des espèces protégées

Autorisation au titre des espèces protégées

Le projet impacte plusieurs espèces protégées. Aussi, il nécessitera l'obtention d'une autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées, conformément à l'article L.411-2 du Code de l'environnement.

Habitats et espèces concernées

Plusieurs espèces protégées justifient la réalisation du dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégées et d'habitats d'espèces protégées :

- ▶ **Crassule mousse** : enlèvement de spécimen d'espèce végétale protégée sur 50 m linéaire
- ▶ **Aigle botté, Chardonneret élégant, Effraie des clochers (1 couple), Linotte mélodieuse, Alouette lulu, Chouette hulotte, Faucon crécerelle, Faucon hobereau, Grand-duc d'Europe (1 couple), Milan noir, Milan royal, Moineau friquet, Pic vert, Verdier d'Europe** : destruction et dégradation de l'habitat d'alimentation indispensable, 2.4 ha détruits et 5.4 ha en fonctionnalité dégradée
- ▶ **Pie-grièche écorcheur (1 couple), Cisticole des joncs (1 couple), Bruant proyer, Bruant zizi, Fauvette grisette, Pouillot de Bonelli, Tarier pâtre** : destruction et dégradation d'habitat de reproduction indispensable, 2 ha détruits et 5,3 ha en fonctionnalité dégradée
- ▶ **55 espèces d'oiseaux, 13 espèces de chiroptères, 1 espèce mammifère (hérisson d'Europe)** : risque de destruction d'individus par collision ou écrasement
- ▶ **4 espèces de reptiles et 4 espèces d'amphibiens (Crapaud calamite, Crapaud épineux, Grenouille agile, Triton palmé)** : risque de destruction d'individus par collision ou écrasement et demande d'autorisation de capture pour la sauvegarde

4.4. Situation réglementaire vis-à-vis du défrichage

Le projet implique la réalisation d'abattage de certains arbres. La superficie concernée est inférieure à 0.5 ha, ainsi le projet n'est pas concerné par une demande d'autorisation de défrichage au titre du Code forestier.

4.5. Les étapes des procédures dossier Loi sur l'eau et autorisation environnementale

▶ Le dépôt des dossiers :

Les services de la Direction Départementale des Territoires de l'Ariège vérifient que le dossier nécessaire à la déclaration Loi sur l'eau est complet. La préfecture saisit l'autorité environnementale DREAL Occitanie en charge de l'instruction de l'étude d'impact. L'autorité compétente saisit la DREAL Occitanie – Service Biodiversité pour l'instruction du dossier CNPN.

▶ Examen du dossier :

Le dossier du projet de la déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre fait l'objet d'une instruction interservices. Le dossier Loi sur l'eau est soumis à l'avis de la Direction Départementale des Territoires. Le dossier d'autorisation environnementale est soumis à l'avis de l'autorité environnementale DREAL Occitanie. Le dossier CNPN autoportant est soumis à l'avis de la DREAL Occitanie – Service Biodiversité.

▶ Les enquêtes publiques :

Le dossier est soumis à enquête publique. Dans le cas présent, il s'agit d'une seule enquête publique unique qui porte sur :

- L'utilité publique des travaux de déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre et l'enquête parcellaire
- La demande d'autorisation environnementale ;

▶ L'arrêté d'autorisation :

Après consultation facultative du CODERST (Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques) ou de la CDNPS (Commission départementale de la nature, des paysages et des sites), le préfet du département rédige un projet de décision, soumis pour avis contradictoire au Département de l'Ariège et à la DREAL Occitanie puis délivre un arrêté d'autorisation. Cet arrêté fait l'objet d'une publicité.

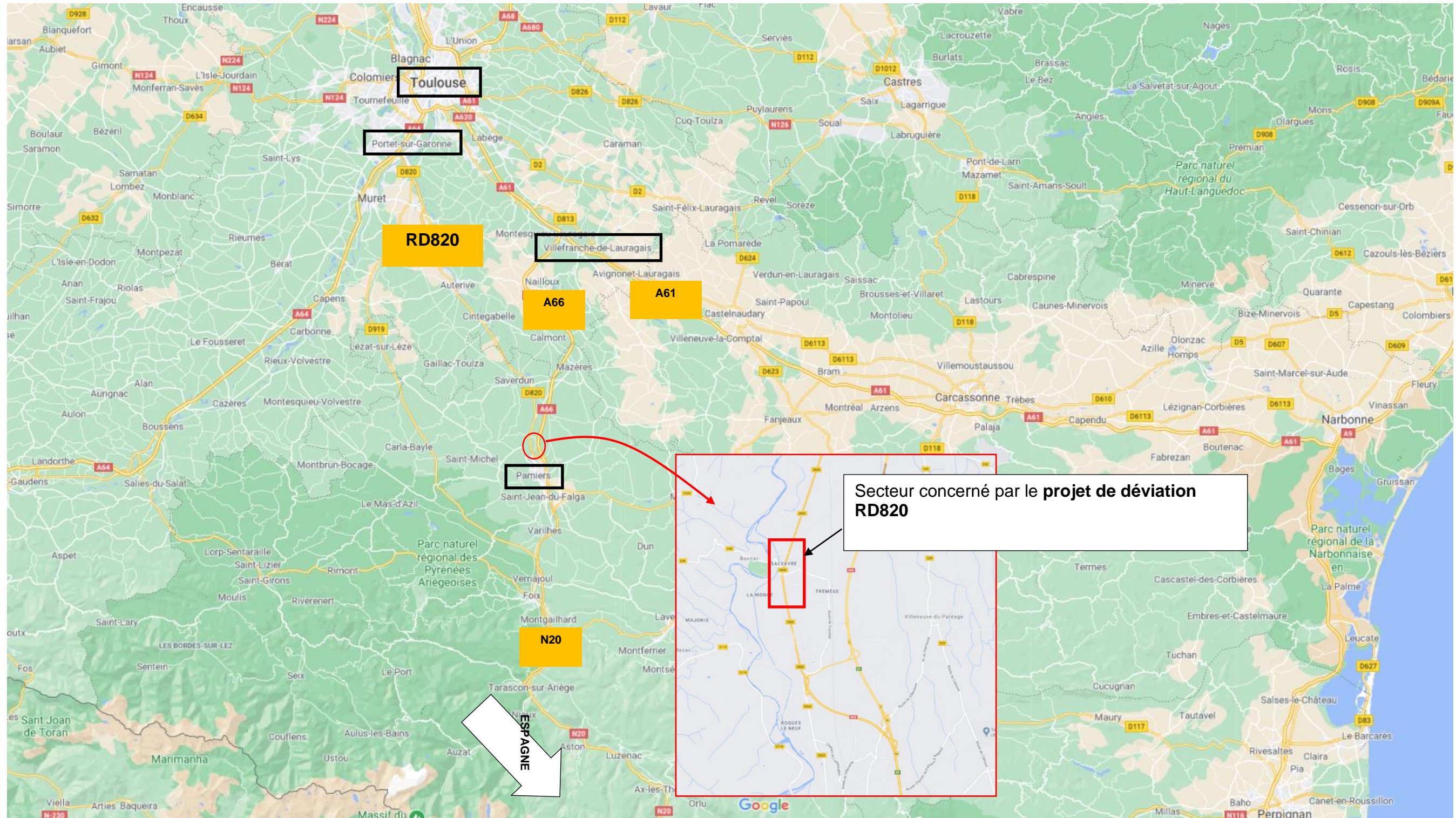
L'arrêté préfectoral fixe les prescriptions techniques auxquelles doit satisfaire le projet, les moyens de suivi des travaux, de surveillance des effets sur les milieux aquatiques, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident.

L'arrêté d'autorisation fixe la durée de validité de celle-ci.

L'arrêté d'autorisation est publié au recueil des actes administratifs à la préfecture et une copie est déposée en mairie des communes concernées.

Pièce C : Plans de situation

Pièce C – Plans de situation



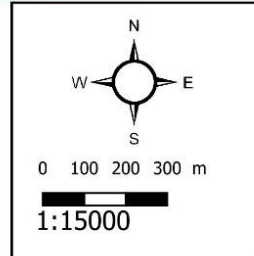
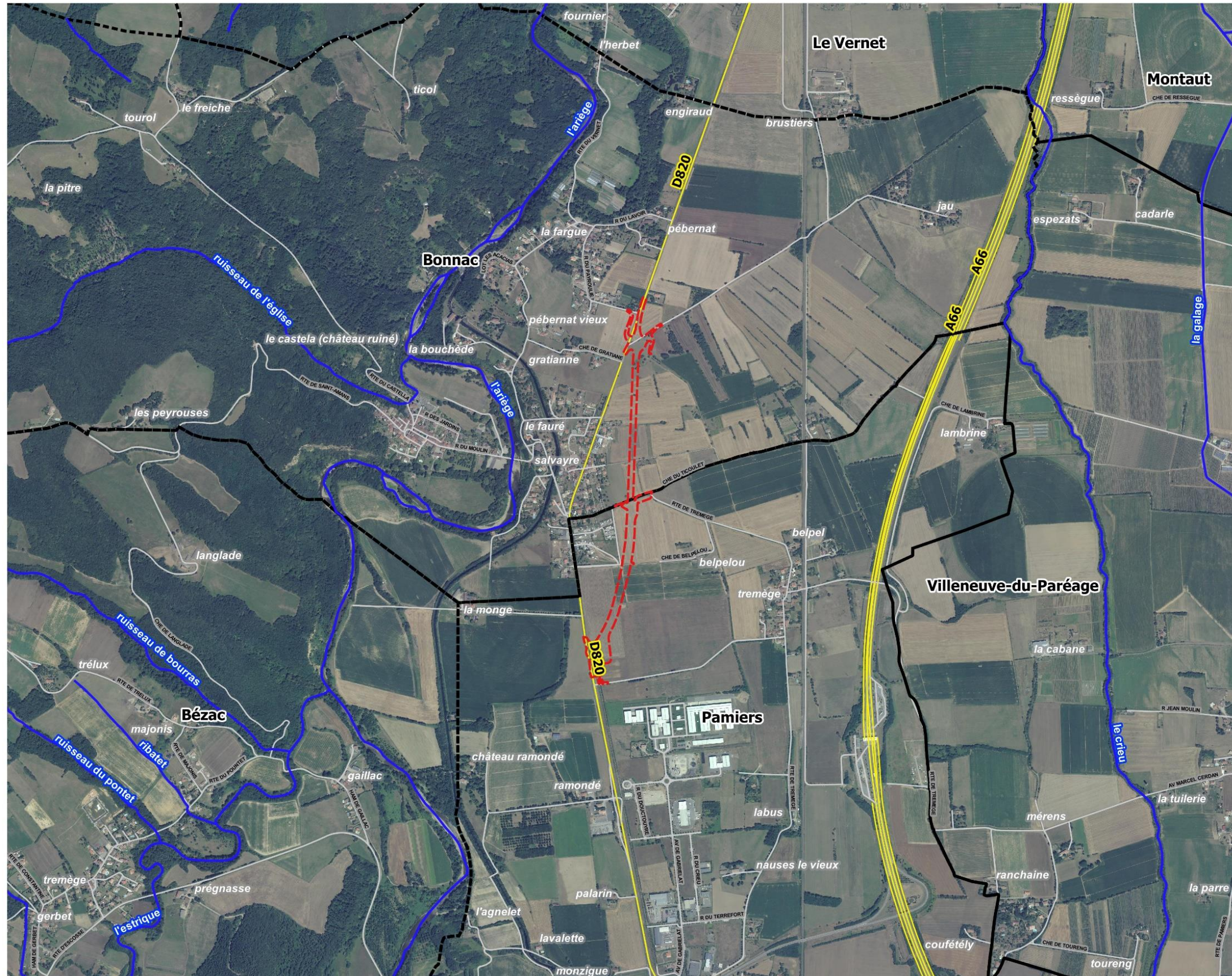
**RD820 - Etude
préalable pour la
déviation de Salvayre**

**Communes de Bonnac
et Pamiers (09)**

Secteur d'étude

Légende :

- Périmètre du projet
- Cours d'eau principaux
- Routes principales**
- A66
- D820
- Routes secondaires
- Limite communale



Pièce D : Notice explicative

Pièce D – Notice explicative

1. Le contexte du projet

1.1. Objectifs de l'opération

Au cœur du réseau routier ariégeois, la RN 20 (reclassée en RD 820) constitue un itinéraire de transit important entre la Haute-Garonne et l'Ariège. La création de l'A66 en 2002, reliant Toulouse au Département ariégeois, initialement prévue pour délester une partie du trafic transitant sur la RN20 n'a pas permis de soulager véritablement le trafic sur l'ancienne nationale.

A l'heure actuelle, la RD 820 porte un trafic moyen journalier légèrement supérieur à celui de l'A 66 ainsi qu'une proportion de poids lourds équivalente.

La densité du trafic existant sur la RD 820 a plusieurs conséquences : cela engendre une impatience des usagers des véhicules légers et le constat de dépassements réguliers des vitesses autorisées dans le hameau de Salvayre rendant la traversée du hameau non sécuritaire. Cela entraîne aussi des accidents de la route – la RD 820 est classée point noir du réseau routier départemental. Le bruit routier pour les habitations du hameau situées le long de la RD 820 entrave de manière importante la qualité de vie des usagers. Une association de défense des habitants et riverains de Salvayre, usagers de la RD 820 s'est créée en 2008 pour souligner la dangerosité de cette route. Par ailleurs, la configuration actuelle de la RD 820 au sein du hameau accentue l'insécurité routière des usagers.

Pour répondre à la demande des usagers et des élus locaux, le Conseil Départemental a décidé de réaliser une déviation linéaire à l'est du hameau de Salvayre et deux carrefours giratoires aux extrémités nord et au sud de la déviation.

Les objectifs de cet aménagement sont les suivants :

- ▶ Sécuriser la traverse de l'agglomération au niveau du hameau de Salvayre
- ▶ Améliorer la qualité de vie des résidents du hameau par la réduction des nuisances sonores
- ▶ Offrir un itinéraire de délestage du trafic de transit
- ▶ Limiter l'imperméabilisation et minimiser les impacts sur les terres agricoles environnantes
- ▶ Limiter les impacts sur les milieux naturels et les espèces présentes

Le projet trouve son origine dans la reprise d'un projet déjà initié par l'Etat en 1988 et repris par le Conseil Départemental en 2006 suite au déclassement de la RN 20 en RD 820. Il fait suite aux autres actions déjà menées par la commune de Bonnac pour réduire l'insécurité et les nuisances sonores au sein du hameau.

Il permettra d'adapter la Départementale aux enjeux actuels de sécurité, d'accessibilité et de mobilité du territoire

1.2. Diagnostic de l'état actuel de la RD 820

La route RD 820 est une ancienne route nationale qui voit passer un trafic de plus de 12000 véhicules/jour au niveau de Saverdun et du Vernet, en amont du hameau de Salvayre. A titre d'exemple, depuis plus de 10 ans, le trafic sur la RD 820 au Vernet est supérieur au trafic de l'A 66 entre Nailloux et Mazères.

Les poids-lourds représentent une part non négligeable de ce trafic, avec environ 5% du trafic journalier soit plus de 600 poids-lourds/jour. Les comptages réguliers sur la RD 820 montrent que le trafic n'a cessé d'augmenter (+ 42% en 16 ans)¹.

La RD 820 a été évaluée comme point noir du réseau routier Départemental ariégeois. L'accidentologie recensée de 2010 à 2018 dans Salvayre, fait état de quatre accidents (1 tué – 3 blessés graves – 4 blessés légers), dont 1 accident en agglomération et 3 accidents hors agglomération mais situés dans l'emprise de la RD 820 à dévier.

La RD 820 dans sa configuration actuelle présente plusieurs composantes à risque :

- ▶ Ses caractéristiques au sein du hameau rendent sa traversée dangereuse et peu sécurisée : les accotements des entrées et sorties du hameau de Salvayre sont très étroits, les trottoirs sont peu présents et le dégagement le long des propriétés riveraines est très réduit.
- ▶ Cet axe Haute-Garonne - Pamiers traversant Salvayre reste un itinéraire très emprunté par les véhicules et régulièrement emprunté par les poids-lourds. Les comptages de trafic récents, réalisés en mars 2019 durant la campagne acoustique confirment 12 371 véhicules dont 346 poids lourds en entrée du hameau de Salvayre et 13 697 véhicules dont 397 poids lourds en sortie de Salvayre.
- ▶ Le parcours d'arrivée sur le hameau est une longue ligne droite qui favorise les vitesses élevées. Malgré les limitations de vitesse à 50km/h dans le hameau de Salvayre, la vitesse des véhicules reste souvent plus élevée : 7 219 VL/jour sont en infraction, soit 65% trafic journalier et 535 VL/jour dépassent la vitesse de 70 km/h.
- ▶ La densité du trafic routier engendre des nuisances sonores importantes pour les riverains de la RD 820. Une partie de l'enrobé de chaussée de la RD820 depuis l'entrée du hameau jusqu'à la route de Trémège a fait l'objet d'une réfection : l'enrobé phonique posé a permis de réduire une partie du bruit routier mais la campagne de mesures acoustiques réalisée en mars 2019 a montré que l'environnement sonore à proximité immédiate de la RD 820 et au Nord du hameau de Salvayre était très bruyant (niveaux sonores situés entre 65 dB(A) et 75 dB(A) pour des habitations situées à moins de 20 mètres).

¹ Données entre 2002 et 2018

La RD 820 actuelle a une vitesse limitée à 50 km/h. Le trafic moyen journalier comptabilisé pendant la campagne acoustique 2019 révèle plus de 12 000 véhicules en entrée de hameau et plus de 13000 en sortie avec entre 350 et 400 poids-lourds quotidien.

2. Présentation des variantes envisagées et justification de la solution retenue

La **variante d'aménagement 1** consiste au contournement du hameau de Salvayre par l'est. Le projet consiste en la construction d'une route bidirectionnelle à deux voies, sur une longueur totale de 1 320 mètres, avec deux giratoires de raccordement à la RD820 au nord et au sud, permettant à la fois une desserte sécurisée de l'agglomération de Bonnac et de ses hameaux, ainsi qu'un deuxième accès à la zone d'activités de Gabriélat. Suite à la fermeture de l'accès au hameau de Trémège depuis la RD820, un rétablissement de cet accès est prévu par le chemin Cagarrot de Briolo.

Cette solution a été remise en cause suite à l'importance des enjeux naturels identifiés sur le chemin Cagarrot de Briolo, lors de l'état initial et a conduit à proposer la variante 2.

La **variante d'aménagement 2** conserve la même voie de contournement du hameau de Salvayre par l'Est et les deux giratoires, initialement prévus à la variante « 1 ». S'y ajoutent en parallèle du tracé de la déviation une voie modes actifs permettant à la fois la desserte agricole - circulation des véhicules légers et la circulation des piétons et cyclistes. Du giratoire Nord jusqu'à l'intersection avec le chemin de Trémège, les voies de desserte agricole et modes actifs sont individualisées, la première longeant la déviation à l'est et la seconde à l'ouest. Ces voies (desserte agricole et modes actifs) sont ensuite mutualisées dans la partie sud. Un passage inférieur au niveau du chemin de Trémège assure la continuité de la voie pour les modes actifs.

Elle entraîne une fermeture de l'accès au hameau de Trémège depuis la RD820. Le chemin Cagarrot de Briolo n'est pas relié au giratoire Nord et est laissé en l'état. Le rétablissement aux hameaux (dont le hameau de Trémège) situés à l'est se fait par la voie de desserte agricole/véhicules légers via les giratoires nord et sud.

Cette variante d'aménagement 2 permet :

- ▶ Le rétablissement des accès aux parcelles agricoles situées le long de la déviation via la voie de desserte agricole,
- ▶ Le maintien de l'accès véhicules légers aux hameaux directement depuis la déviation,
- ▶ La création d'une voie douce pour un accès piétons/cycles qui relie le hameau au Nord à la voie verte longeant la zone d'activité de Gabriélat au sud,
- ▶ La mise en place d'une traversée piétonne souterraine pour permettre le maintien des itinéraires de promenade vers les paysages agricoles et bocagers à l'est de Salvayre.

La variante d'aménagement 2 maintient le chemin Cagarrot de Briolo en l'état. Les voies de desserte agricole et modes actifs induisent une consommation de foncier supplémentaire sur des terres agricoles et classées en réservoir de biodiversité dans la partie au nord du chemin de Trémège.

L'importance des enjeux de préservation agricole et naturel ont orienté le Conseil Départemental vers le choix d'une troisième variante.

La **variante d'aménagement 3** consiste au contournement du hameau de Salvayre par la même voie de contournement à l'est avec les deux giratoires initialement prévus dans les variantes précédentes. Une voie mode actifs est maintenue uniquement sur la partie sud entre le chemin de Trémège et le giratoire sud. Un passage inférieur au niveau du chemin de Trémège assure la jonction piétons/cycles avec le centre du hameau et la voie modes doux. La voie nouvelle du Chasselas (maîtrise d'ouvrage CCPAP) desservira le hameau de Trémège depuis le giratoire sud et assurera ainsi un deuxième accès au nord de la zone d'activité de Gabriélat.

Le chemin Cagarrot de Briolo est laissé en l'état.

Cette variante d'aménagement 3 permet :

- ▶ De limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels sur des secteurs à enjeux au nord du chemin de Trémège
- ▶ De créer une voie modes actifs pour les piétons/cycles en reliant le centre du hameau à la voie verte longeant la zone d'activité de Gabriélat et aux chemins ruraux de promenade vers les paysages agricoles et bocagers à l'est de Salvayre
- ▶ De conserver les accès aux parcelles agricoles au sud du chemin de Trémège ; les accès existants concernant les parcelles au nord du chemin ne sont globalement pas impactés par la déviation.

C'est cette variante d'aménagement 3 qui a été retenue par le Conseil Départemental.

3. Présentation du projet

Le projet se caractérise par la construction d'une route à 2x1 voie, sur une longueur de 1320m, avec deux giratoires de raccordement à la RD 820 aux extrémités Nord et Sud permettant à la fois une desserte sécurisée de l'agglomération de Bonnac et de ses hameaux, ainsi qu'un deuxième accès à la zone d'activités de Gabriélat.

La plateforme routière aura une largeur totale de 12 m avec une chaussée de 7m et deux accotements de 2,50 m de largeur chacun. Elle constituera l'itinéraire privilégié pour les transports exceptionnels de catégorie 1. La déviation est raccordée à la RD820 par un giratoire au nord à 5 branches, avec rétablissement des voies d'accès au chemin de Jau et au chemin

de Lafargue (rue de Payroulie) et un giratoire au sud à 4 branches, avec raccordement de la voie nouvelle d'accès à Gabriélat (nouvelle route du Chasselas).

Une voie modes actifs longera la déviation, à l'est depuis la route de Trémège jusqu'au carrefour giratoire sud. Cette voie aura 3 m de large et 1 mètre d'accotement de part et d'autre. Cette voie privilégiera l'accès aux piétons et cycles; l'accès aux véhicules légers vers les habitations à l'est de la déviation se fera depuis les giratoires nord et sud.

En dehors du linéaire de voie modes doux, le projet prévoit :

- ▶ Pour les modes actifs :
 - Une section qui traverse la déviation par un passage inférieur à gabarit réduit (PIGR), situé sur la route reliant Bonnac à Trémège.
 - Le raccordement qui traverse le carrefour giratoire sud au niveau de la voie nouvelle du Chasselas, et qui relie la voie verte existante longeant la ZA de Gabriélat à la voie modes doux.
- ▶ Pour la desserte agricole :
 - Une section qui relie la voie modes doux au croisement du chemin du Ticoulet et de la voie communale de Bonnac à Villeneuve.
 - La voie nouvelle du Chasselas (maîtrise d'ouvrage CCPAP) desservira le hameau de Trémège depuis le giratoire sud et assurera ainsi un deuxième accès au nord de la zone d'activité de Gabriélat.

Le projet aura une largeur totale d'environ 31 mètres, aménagements paysagers inclus. L'emprise foncière nécessaire au projet est de 5.8 ha environ. L'objectif affiché est de consommer le moins de terres agricoles possible.

Concernant la gestion des eaux pluviales :

- ▶ Les profils de voirie sont envisagés avec des noues d'infiltration de 2.50m de large chacune
- ▶ Un fossé extérieur d'1.50 m de large est prévu à l'est de la voie modes doux,
- ▶ Des puits d'infiltration récupèrent les eaux issues du passage inférieur
- ▶ Des zones d'infiltration seront créées pour récupérer les apports extérieurs

Le projet prévoit la conservation des vues sur le grand paysage (chaîne des Pyrénées au sud et coteaux du Terrefort à l'ouest). Les carrefours giratoires marquant les entrées de ville sont mis en valeur pour se fonder dans le contexte urbain et paysager. Les co-visibilités entre le hameau de Salvayre et la déviation sont masquées par la mise en place de haies bocagères et de bosquets.

Les aménagements paysagers assurent une protection des habitations du hameau contre les nuisances sonores et visuelles. Notamment, afin de limiter au maximum les nuisances sonores, un écran anti-bruit de 2.50 mètres de hauteur et 125 mètres linéaires est positionné au droit des habitations au sud du chemin de Trémège

Les aspects paysagers sont travaillés de concert avec les espaces naturels et la biodiversité présents :

- ▶ Les essences locales sont utilisées pour réaliser l'ensemble des aménagements paysagers. La banque de graine du sol, pourvue en espèces de flore patrimoniale, est réutilisée dans les aménagements paysagers
- ▶ L'intégration paysagère tient compte de la faune locale présente, et les haies fonctionnent comme des tremplins végétaux pour réduire le risque de collision avec l'avifaune et les chauves-souris

4. Bilan coûts/ avantages

4.1. Synthèse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

4.1.1. Pollution atmosphérique

La monétarisation des effets de la pollution repose sur l'utilisation des variations de trafic dans la zone d'étude, entre les différents scénarios. Le trafic routier retenu dans la zone d'étude est multiplié par la longueur totale des infrastructures routières puis par les valeurs des coûts unitaires par type de véhicule. Le tableau ci-dessous traduit le coût annuel en euros pour chaque scénario

Situation		Coût annuel (€)
Actuelle - 2019		105 850 €
Mise en service - 2025	Sans projet	107 675 €
	Projet	114 245 €
20 ans après la mise en service – 2045	Sans projet	109 135 €
	Projet	162 425 €

Le coût pour la pollution locale induit par le projet est de 6 570 € à l'horizon 2025 et de 53 290 € à l'horizon 2045.

4.1.2. Effet de serre

La monétarisation de l'effet de serre consiste, dans le cadre de ce projet, à estimer les évolutions de coût induit par les variations d'émissions de gaz à effet de serre entre le scénario de référence et le scénario projet.

En 2025, le coût annuel lié à l'effet de serre s'élèvera à environ 12 100 €. En 2045 il s'élèvera à environ 65 700 €.

4.1.3. Avantages induits pour la collectivité

Le principal avantage induit pour la collectivité se traduit par une amélioration des conditions de sécurité des déplacements, avec la mise en œuvre de la déviation. Les aménagements réduiront le nombre d'accidents et donc les coûts induits pour la collectivité.

4.2. Coûts du projet

Le coût d'investissements en millions d'euros de l'aménagement de déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre est estimé à **7 M€ TTC (valeur 2020)**.

4.3. Bilan environnemental du projet

Impacts sur l'activité agricole

Le projet impacte directement des exploitations agricoles avec une surface d'emprise directe du projet sur les parcelles agricoles de 5,69 ha et une surface d'emprise indirecte du projet (parcelle enclavée) de 0,91 ha, L'impact permanent sur la production agricole concerne donc une surface totale de 6,6 ha.

Une exploitation est majoritairement touchée avec une perte de SAU équivalent à 2.4% de sa surface agricole utile. L'impact agricole n'est pas de nature à remettre en cause la viabilité économique des exploitations concernées. Il faut souligner néanmoins que les parcelles agricoles qui seront détruites participent du grignotage des surfaces dans un contexte général de mitage des terres agricoles.

Des mesures sont prises sous la forme d'indemnités compensatoires pour compenser la perte de production agricole.

Le projet entraîne une modification des accès aux parcelles agricoles directement impactées par le tracé de la déviation. Cependant, les habitudes ne seront que légèrement modifiées et il n'y aura pas d'allongement de parcours pour les exploitants. Les accès aux parcelles sont maintenus au nord du chemin de Trémège et rétablies au sud de celui-ci par une voie mode doux et la voie nouvelle du chasselas.

Impacts sur les activités économiques et le tourisme

Le projet n'entraîne aucun impact direct sur l'emploi et les activités économiques existantes. Il assure la préservation et la continuité de l'ensemble des chemins et sentiers publics, à l'exception du Chemin de Barris. Les aménagements en faveur des modes actifs permettront de renforcer la trame. Par ailleurs, le projet renforcera l'accessibilité de la ZA de Gabriélat. Enfin avec le report de trafic sur la déviation, il permettra d'offrir de meilleures conditions d'accessibilité aux commerces locaux pour les riverains.

Impacts sur les équipements publics, commerces et services

Le projet va réduire le trafic routier dans le hameau de Salvayre de plus de 90 % et permettra de meilleures conditions de circulation pour le trafic local. La fluidité de la circulation sera propice à l'accès aux équipements de secteurs, aux commerces et services présents sur l'ensemble de la commune. Indirectement, le projet a un effet positif modéré sur l'accessibilité pour la vie locale.

Impacts sur les déplacements

Il permettra d'améliorer les conditions de circulation locale, de renforcer l'accessibilité de la zone d'activités de Gabriélat, tout en assurant l'accessibilité de l'ensemble des hameaux. Le trafic de transit pourra circuler dans de meilleures conditions au niveau de la déviation et le passage en centre-bourg de plus de 90 % du trafic sera évité.

Il aura un impact positif sur la sécurité et les conditions de déplacements de l'ensemble des usagers et des modes de déplacements.

Le projet entraîne une fermeture des accès via les chemins ruraux existants pour rejoindre le secteur est du hameau de Salvayre et un changement des itinéraires d'accès aux hameaux avoisinants situés à l'est du projet. Les aménagements prévus au projet permettront le rétablissement de la desserte locale, et la sécurisation du réseau « modes actifs ».

Impacts sur l'économie et le développement du territoire

Le projet permet l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité ce qui va renforcer l'attractivité du secteur et favoriser son développement économique.

Le projet n'a pas d'impacts directs sur l'urbanisation car il s'inscrit sur des territoires spécifiquement réservés aux activités agricoles. Cependant, il peut donc avoir une incidence indirecte sur l'urbanisation. Il donne en effet une meilleure accessibilité et visibilité à la zone d'activité de Gabriélat. De plus, si à termes l'agriculture n'est plus pratiquée sur les parcelles situées entre la future déviation et la RD 820, l'urbanisation de ces terrains sera un scénario possible à appréhender.

Impacts sur le milieu physique

- Climat

La réalisation ou non du projet de déviation n'aura pas d'incidences sur le climat actuel ni son évolution prévisible.

- Air

La réalisation de la déviation conduira à une amélioration de la qualité de l'air au sein du hameau et à une dégradation de celle-ci au droit de la future déviation.

La comparaison entre les situations avec et sans projet en 2025 et 2045, montre que le projet permet de diminuer le nombre de personnes exposées à des concentrations supérieures à 15 µg/m³.

- Topographie et sols

Les contraintes techniques du projet entraînent une légère surélévation du profil en long par rapport au terrain naturel. Les dénivellations maximales observables ne présentent pas de risque réel nécessitant la mise en place de glissière de sécurité.

La géologie ne sera pas affectée de manière significative puisque le projet ne prévoit aucune intervention en profondeur. Les remaniements induits par les terrassements ne concerneront que les sols en surface.

- Eaux souterrainesImpacts quantitatifs

L'exploitation des nouvelles infrastructures ne nécessite aucun prélèvement dans les eaux souterraines.

Impacts qualitatifs

Hormis un risque de déversement accidentel de produits dangereux dans les eaux souterraines, les risques d'infiltration et de pollution de la nappe seront limités. Les mesures prévues en cas d'éventuels déversement de pollution permettront de limiter au maximum les risques.

Le projet n'aggrave pas la situation actuelle et contribue même à l'améliorer : l'itinéraire de déviation permettra de réduire les accidents et donc les risques de pollution par déversement.

Par ailleurs, aucune ressource aquifère majeure n'est présente et aucun enjeu fort de vulnérabilité n'est recensé (selon la classification SETRA).

Les risques de pollution du sous-sol et des nappes seront limités.

Ressource en eau potable

Bien qu'interceptant le périmètre de protection éloigné d'un captage d'eau potable, le projet se situe à l'aval piézométrique et hydrologique de tout captage d'eau potable. Le risque d'impact sur un usage sensible des eaux est donc nul.

Les puits domestiques situés à 650m en aval hydraulique du projet de déviation ont un usage inexistant ou non sensible (arrosage, lavage). Le risque potentiel de pollution ponctuelle est faible.

- Eaux superficiellesImpacts quantitatifs

Le projet n'intercepte aucun cours d'eau permanent ou temporaire.

La mise en œuvre du projet entraînera une augmentation des surfaces imperméabilisées et donc des débits et des volumes d'eau ruisselés lors des épisodes pluvieux plus importants et potentiellement chargés en raison du lessivage de polluants potentiellement présents sur les voies. Les dispositifs d'infiltration mis en œuvre au sein du projet permettent de limiter au maximum les conséquences de cette imperméabilisation.

Impacts qualitatifs

Le projet de déviation est susceptible de générer des eaux de ruissellement chargées en polluants avec un impact moyen. Les dispositifs d'infiltration hydraulique (noues, puits et zones d'infiltration) prévues au projet permettront d'assurer un abattement de la charge polluante des eaux pluviales issues de la plate-forme routière.

- Zones inondables

Le projet étant situé hors zone inondable de l'Ariège, aucun impact n'est à prévoir.

Impacts sur le milieu naturel

Le projet entraîne la destruction directe d'environ 6,3 ha d'habitats naturels. Il s'agit d'habitats naturels sans enjeu notable pour les cultures et des prairies améliorées pour le fourrage. Environ 1,2 ha d'habitats à enjeu moyen seront détruits (dont 0,7 ha d'habitat d'intérêt communautaire - 6510 - Pelouse maigre de fauche de basse altitude).

Au regard de la trame verte et bleue locale, le projet va entraîner la destruction de 2,1 ha d'habitats d'intérêt en tant que réservoir de biodiversité. Par ailleurs, le projet constituera un nouvel obstacle aux déplacements des espèces en créant un risque de mortalité par collision entre les véhicules et les individus traversant le secteur.

Une partie de la flore présente sera détruite sur les emprises de chantier (notamment plusieurs espèces ZNIEFF comme le Bunias fausse-roquette et du Peigne de Vénus). Les impacts sont jugés moyens sur le cortège floristique local.

En phase d'exploitation, le risque d'installation de plantes exotiques envahissantes est possible étant donné l'observation de plusieurs essences sur le secteur (Ailante, Sénéçon du Cap). Si les bordures de la chaussée venaient à constituer un foyer de dispersion, la flore locale pourrait se voir négativement impactée.

Aucune zone humide n'est présente au droit ou à proximité immédiate du projet donc aucun impact n'est attendu sur cette thématique.

Plusieurs impacts sur la faune sont attendus :

- ▶ Une fragmentation des habitats et des populations. Celle-ci entraînera :
 - une perte de fonctionnalité des parcelles à l'ouest de la déviation entre le hameau et la nouvelle route
 - une perte indirecte de 5,5 ha d'habitats supplémentaires car secteurs délaissés par les rapaces et avifaune nicheuse. Pour les chiroptères, la fragmentation liée à cette infrastructure n'apparaît pas très importante, l'éclairage du hameau l'est davantage.

- ▶ Une dégradation de la qualité des milieux (luminosité, conditions édaphiques, bruit...)
- ▶ Un risque de collisions pour un grand nombre d'animaux : oiseaux, chauve-souris, petits et grands mammifères, insectes, amphibiens et reptiles

Des mesures de diminution du risque de collision sont mises en œuvre dans le projet (mise en place d'une palissade, gestion des fossés et accotements, limitation du dérangement visuel).

Le suivi écologique du chantier permettra de limiter les risques de destruction d'individus en phase travaux, suivre la bonne recolonisation du secteur par la faune et la flore et de limiter la colonisation des milieux par les espèces envahissantes.

Le projet prévoit la compensation de surfaces d'habitat d'espèces entre 11 et 13 ha pour l'avifaune et les chiroptères, cortèges les plus touchés. Le secteur choisi se situe à moins de 2 km du projet en bordure de l'Ariège ; un plan de gestion pour la réouverture des milieux buissonnants et le maintien de milieux adaptés aux espèces sera notamment mis en place ainsi qu'un conventionnement ORE.

Aucun impact direct n'est attendu sur les sites Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche concerne l'Ariège. Les mesures de gestion des eaux envisagées au sein du projet limitent tout risque d'impact indirect par pollution du réseau hydrographique. Le risque d'impacts sur les populations de chauve-souris d'intérêt communautaire citées au DOCOB est faible. Le risque d'impacts des autres populations d'intérêt communautaire présentes sur l'Ariège est également faible.

Impacts acoustiques

Les habitations légères situées à proximité de la déviation apparaissent exposées au bruit. Afin de respecter la réglementation en vigueur et de prévenir des expositions aux bruits excessives, un écran acoustique au droit des habitations « légères » (type caravanes) absorbant d'une hauteur de 2m50 sur 125 ml est prévu au projet.

Impacts sur la santé et le cadre de vie

Le projet a un effet positif sur l'exposition de la population et sur la gêne sonore actuelle des habitants au sein du hameau. Au regard des dispositifs mis en place, le projet aura une incidence négligeable sur les rejets aqueux. Le risque sanitaire est faible car la pollution observée à une distance de 40 mètres de l'infrastructure routière est en deçà des seuils en vigueur pour les sols agricoles.

Impacts sur le paysage

Le projet aura un impact sur le grand paysage (plaine agricole et vues dégagées) et la lecture des grands panoramas (Chaîne des Pyrénées au Sud et sur les Coteaux du Terrefort à l'Ouest). Le projet va modifier la configuration des entrées de ville.

L'aménagement de la déviation de la RD820 va entraîner la création de nouveaux rapports de co-visibilité avec hameau de Salvayre avec la trame verte, formée par la végétation de part et d'autre de la déviation et coupant la plaine agricole.

L'insertion paysagère du projet va permettre de :

- valoriser les vues sur les coteaux et lignes d'horizon naturelles existantes par la mise en scène de l'accompagnement paysager du projet de déviation.
- travailler l'insertion paysagère des nouvelles entrées de ville afin qu'elles soient qualitatives et cohérentes avec le contexte urbain et paysager.
- isoler et filtrer les vues sur le hameau de Salvayre
- améliorer et renforcer la trame verte présente sur le site et répondre ainsi aux enjeux faune-flore identifiés, atténuer les nuisances sonores et visuelles et mettre en scène les vues sur le paysage

Impacts sur le patrimoine

Le projet est sans incidence sur le patrimoine architectural et culturel.

Le projet n'intercepte aucun périmètre de protection au titre des monuments historiques ou des sites patrimoniaux remarquables. Le patrimoine bâti et vernaculaire de la commune Bonnac, protégé au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme ne subit aucun effet dommageable lié au projet.

Le projet n'est visible que depuis le point haut de la Butte du Castella à environ 4,5 km en contrebas. Les effets de visibilité sur le site inscrit restent très limités au regard des caractéristiques du site et du paysage existant. Les mesures d'intégration paysagère prises permettent de maîtriser ces impacts.

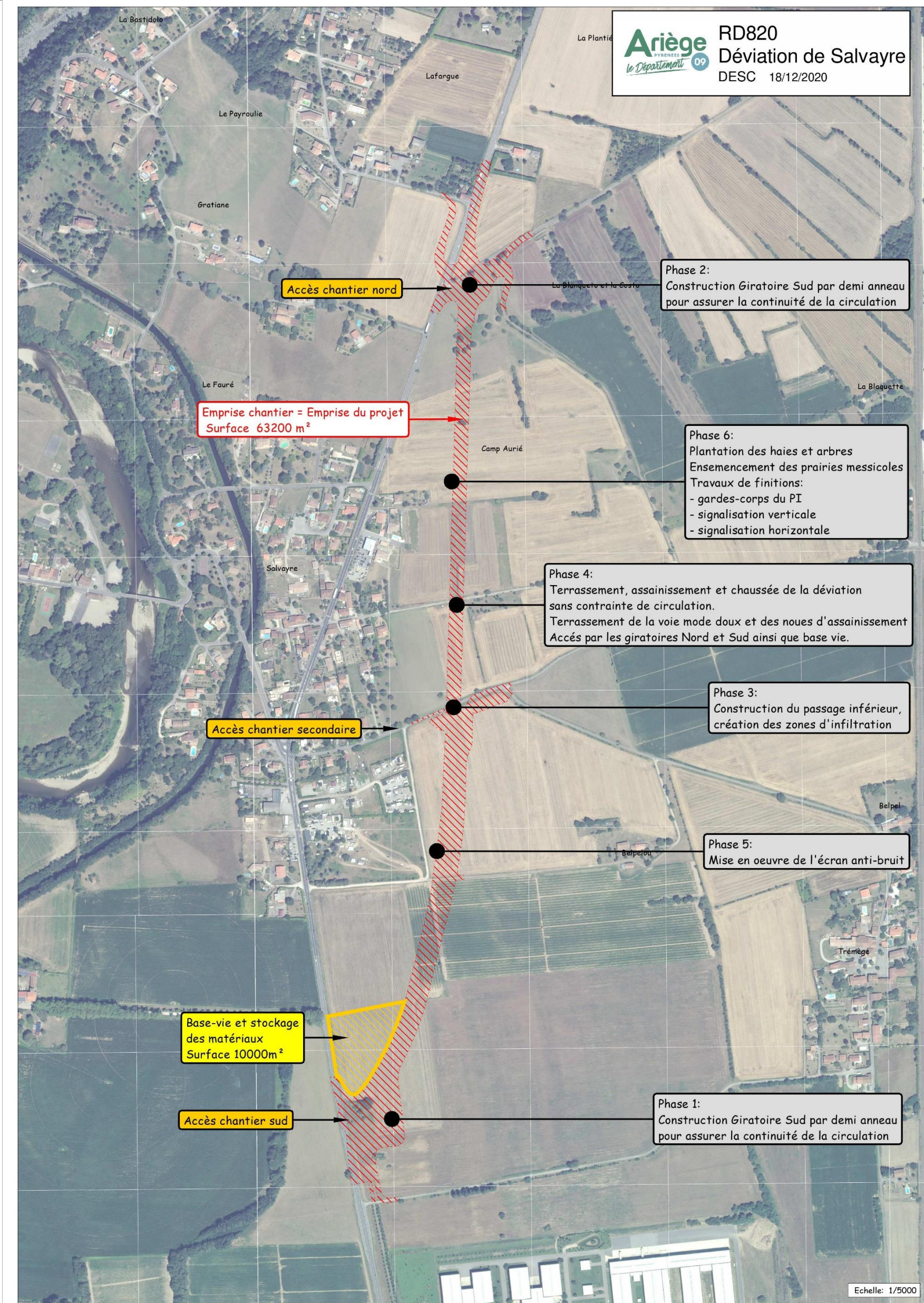
Le projet n'est concerné par aucune zone de prescription archéologiques. Pour autant, le projet peut être susceptible d'être concerné par la présence éventuelle de vestiges archéologiques, non connus à ce jour.

Conformément à la réglementation, une consultation sera effectuée auprès de la DRAC Occitanie afin de savoir si le projet est soumis à un diagnostic archéologique préventif. Selon la réponse apportée par le service régional, des fouilles préventives pourront être prescrites par le préfet de Région.

Cette mesure prise, le projet n'aura pas d'incidence sur le patrimoine archéologique.

Pièce E : Plan général des travaux

Pièce E – Plan général des travaux



Pièce F : Caractéristiques principales des ouvrages

Pièce F – Caractéristiques principales des ouvrages

1. Caractéristiques générales du projet

Le projet se caractérise par la construction d'une **route à 2x1 voie, sur une longueur de 1320m**, avec deux giratoires de raccordement à la RD 820 aux extrémités Nord et Sud permettant à la fois une desserte sécurisée de l'agglomération de Bonnac et de ses hameaux, ainsi qu'un deuxième accès à la zone d'activités de Gabriélat.

La plateforme routière aura une largeur totale de 12 m avec une chaussée de 7m et deux accotements de 2,50 m de largeur chacun. Elle constituera l'itinéraire privilégié pour les transports exceptionnels de catégorie 1. La déviation est raccordée à la RD820 par un giratoire au nord à 5 branches, avec rétablissement des voies d'accès au chemin de Jau et au chemin de Lafargue (rue de Payroulie) et un giratoire au sud à 4 branches, avec raccordement de la voie nouvelle d'accès à Gabriélat (nouvelle route du Chasselas).

Une voie modes actifs longera la déviation, à l'est depuis la route de Trémège jusqu'au carrefour giratoire sud. Cette voie aura 3 m de large et 1 mètre d'accotement de part et d'autre. Cette voie privilégiera l'accès aux piétons et cycles; l'accès aux véhicules légers vers les habitations à l'est de la déviation se fera depuis les giratoires nord et sud.

En dehors du linéaire de voie modes doux, le projet prévoit :

- ▶ Pour les modes actifs :
 - Une section qui traverse la déviation par un passage inférieur à gabarit réduit (PIGR), situé sur la route reliant Bonnac à Trémège.
 - Le raccordement qui traverse le carrefour giratoire sud au niveau de la voie nouvelle du Chasselas, et qui relie la voie verte existante longeant la ZA de Gabriélat à la voie modes doux.
- ▶ Pour la desserte agricole :
 - Une section qui relie la voie modes doux au croisement du chemin du Ticoulet et de la voie communale de Bonnac à Villeneuve.
 - La voie nouvelle du Chasselas (maîtrise d'ouvrage CCPAP) desservira le hameau de Trémège depuis le giratoire sud et assurera ainsi un deuxième accès au nord de la zone d'activité de Gabriélat.

Le projet aura une largeur totale minimale d'environ 31 mètres, aménagements paysagers inclus. L'emprise foncière nécessaire au projet est de 5.8 ha environ. L'objectif affiché est de consommer le moins de terres agricoles possible.

Concernant la gestion des eaux pluviales :

- ▶ les profils de voirie sont envisagés avec des noues d'infiltration de 2.50m de large chacune
- ▶ un fossé extérieur d'1.50 m de large est prévu à l'Est de la voie modes doux,
- ▶ des puits d'infiltration récupèrent les eaux issues du passage inférieur
- ▶ des zones d'infiltration seront créés pour récupérer les apports extérieurs

Le projet prévoit la conservation des vues sur le grand paysage (chaîne des Pyrénées au sud et coteaux du Terrefort à l'ouest). Les carrefours giratoires marquant les entrées de ville sont mis en valeur pour se fonder dans le contexte urbain et paysager. Les co-visibilités entre le hameau de Salvayre et la déviation sont masquées par la mise en place de haies bocagères et de bosquets.

Les aménagements paysagers assurent une protection des habitations du hameau contre les nuisances sonores et visuelles. Notamment, afin de limiter au maximum les nuisances sonores, un écran anti-bruit de 125 mètres linéaires est positionné au droit des habitations au sud du chemin de Trémège.

Les aspects paysagers sont travaillés de concert avec les espaces naturels et la biodiversité présents :

- ▶ les essences locales sont utilisées pour réaliser l'ensemble des aménagements paysagers. La banque de graine du sol, pourvue en espèces de flore patrimoniale, est réutilisée dans les aménagements paysagers
- ▶ l'intégration paysagère tient compte de la faune locale présente, et les haies fonctionnent comme des tremplins végétaux pour réduire le risque de collision avec l'avifaune et les chauves-souris.

Les figures ci-après présentent les profils de voirie par rapport au chemin de Trémège, respectivement au Nord, sur le chemin et au Sud.

2. Profils en long et en travers du site

Figure 1 : Présentation du projet sur la partie au nord de la route de Trémège

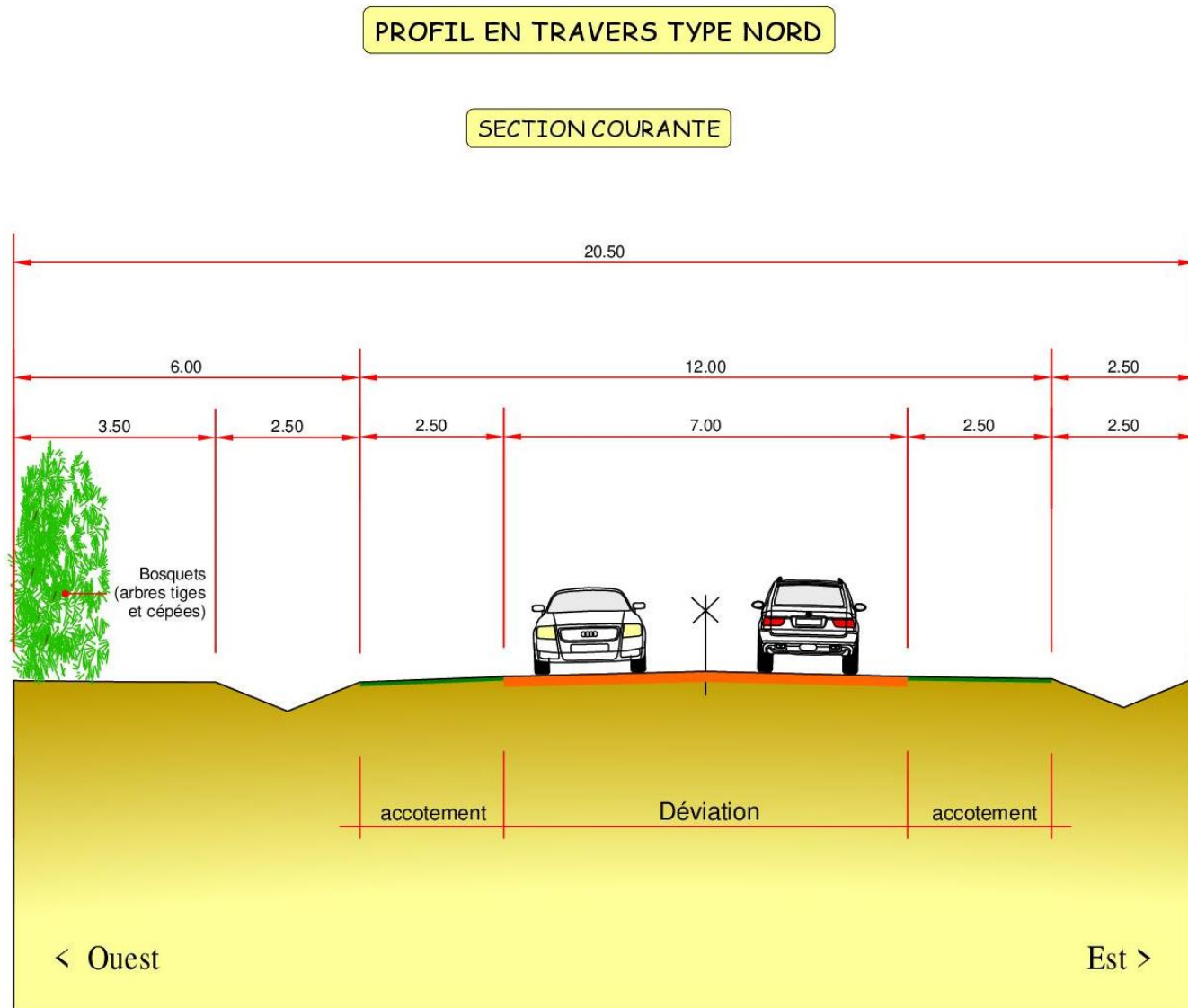


Figure 2 : Présentation du projet sur la partie au sud de la route de Trémège

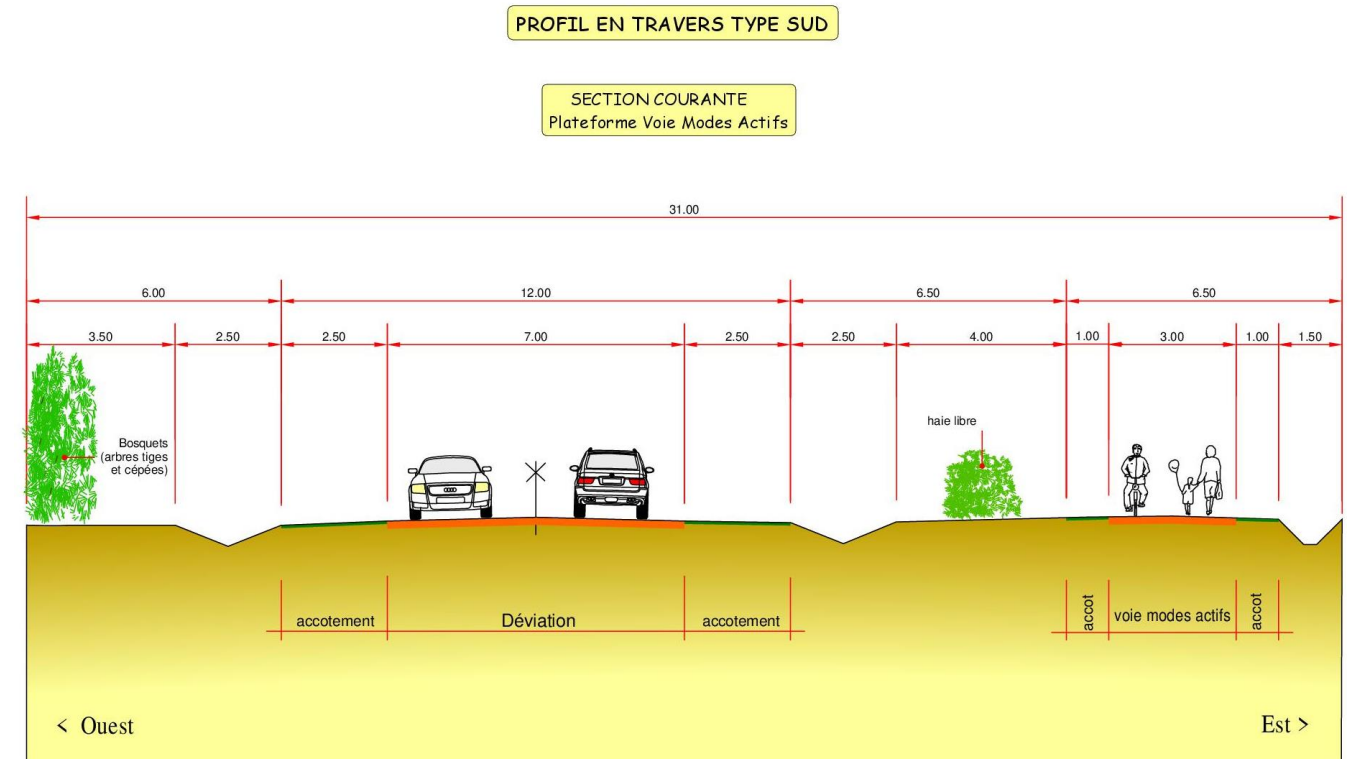
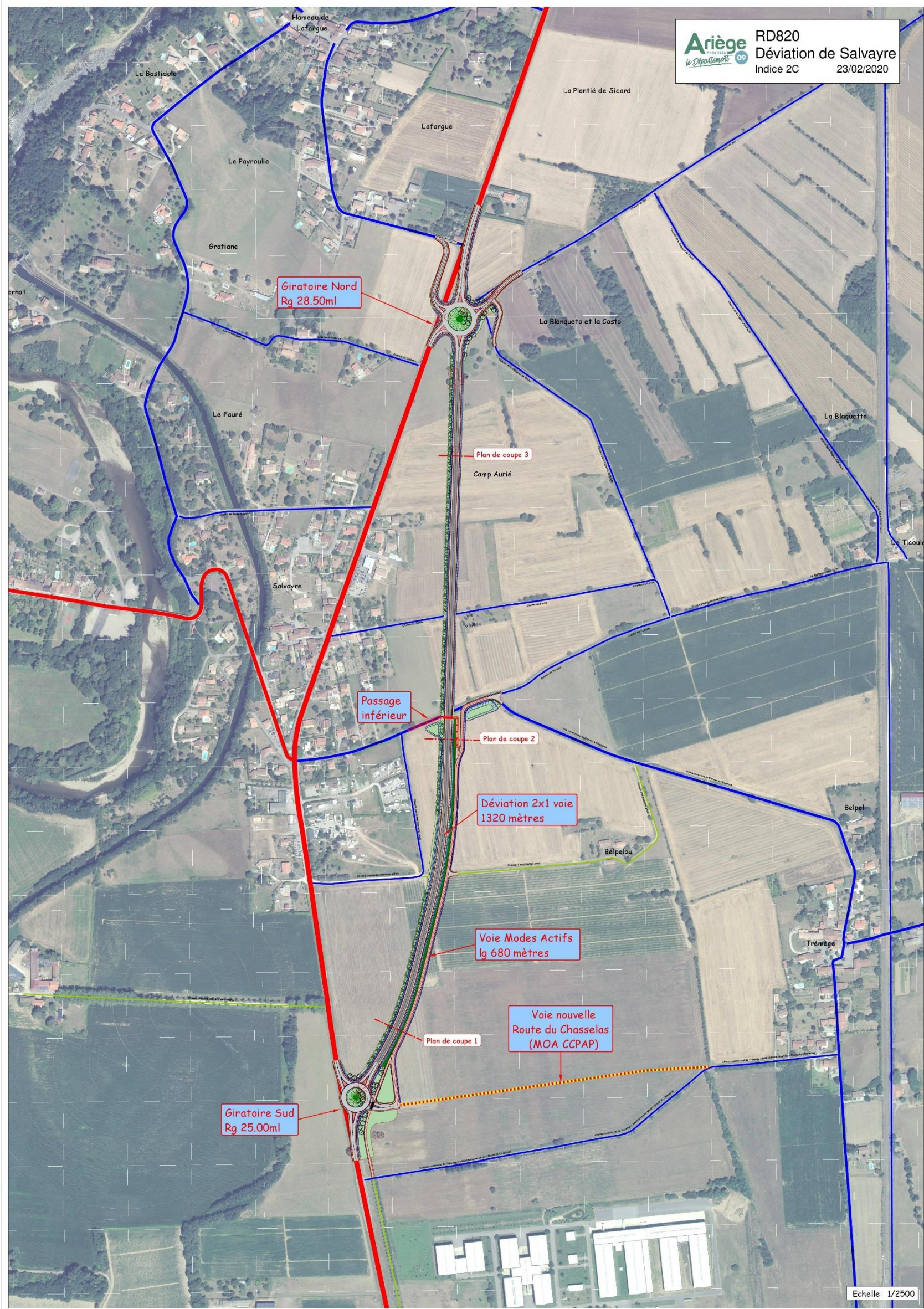


Figure 3 – Variante retenue du projet (indice 2C) et aménagement paysager



3. Dispositifs de traitement des eaux

Pour gérer les débits générés par le projet et la qualité des eaux superficielles vers le milieu récepteur, le projet prévoit l'infiltration des eaux.

3.1. Gestion des eaux pluviales

3.1.1. Identification du milieu récepteur

Le milieu récepteur présente une topographie peu marquée avec une pente moyenne de l'ordre de 0.5% orientée sud-nord et les terrains agricoles support du projet ont une bonne perméabilité ce qui favorise l'infiltration naturelle des ruissellements. Le cheminement de l'eau se fait en suivant les microreliefs et les éléments anthropiques et naturels présents : réseau routier secondaire, merlons souvent surélevés et faisant obstacles aux écoulements. En dehors d'un fossé routier canalisant les ruissellements de voirie au niveau de la ZA Gabriélat, les réseaux de collecte ou d'irrigation aériens ne sont pas présents sur le site.

On retrouve donc des écoulements relativement diffus dans la partie Nord du site (au-dessus du chemin de Trémège) avec une partie des écoulements rejoignant des exutoires situés en dehors du site du projet ; et dans la partie Sud des écoulements rejoignant deux dépressions topographiques où le processus d'infiltration se fait naturellement, aidé par la surélévation du chemin de Trémège.

3.1.2. Collecte des eaux pluviales

Etant donné les caractéristiques du sol, le principe de gestion des eaux pluviales du site privilégie les techniques par infiltration. Le fonctionnement est le suivant :

- ▶ Des noues d'infiltration peu marquées, implantées le long de la chaussée et un fossé implanté le long de la voie modes doux; orientés selon la topographie naturelle, viennent collecter les eaux pluviales. Les noues seront cloisonnées pour optimiser le remplissage,
- ▶ Deux puits d'infiltration viendront récupérer les eaux des rampes du passage inférieur,
- ▶ Deux zones d'infiltration seront aménagées de part et d'autre de la déviation en partie sud du chemin de Trémège pour favoriser l'infiltration naturelle des ruissellements.

La description détaillée du fonctionnement du système de gestion des eaux de collecte est détaillée dans l'étude d'impact au chapitre 4.3.76 relatif aux incidences et mesures de réduction du projet vis-à-vis des eaux superficielles.

3.1.3. Dimensionnement et débit d'infiltration

Les noues d'infiltration ont été dimensionnées pour recevoir un volume de stockage au moins deux fois supérieur au volume à stocker pour une occurrence de 20 ans. Les caractéristiques de l'ensemble des ouvrages collectant les eaux du projet sont les suivantes :

Figure 4 : Caractéristiques principales des noues d'infiltration

NOUES D'INFILTRATION	Gabarit	Linéaire (ml)	Surface active (ha)	Débit d'infiltration (l/s)	Volume utile de stockage nécessaire (m3)	Volume* utile réel (m3)	Durée de vidange (h)
Noue Nord-Est	Largeur en gueule : 2.5 m Profondeur : 0.5 m	675	0.51	25	128	210	1.4
Noue Nord-Ouest		640	0.38	24	82	200	1
Noue Sud-Est		700	0.33	26	59	220	0.6
Noue Sud-Ouest		680	0.52	26	130	210	1.4

Figure 5 : Caractéristiques principales des puits d'infiltration

PUITS D'INFILTRATION	Gabarit	Surface active (ha)	Débit d'infiltration (l/s)	Volume utile de stockage nécessaire (m3)	Volume utile réel (m3)	Durée de vidange (h)
Dimensionnement pour chaque puits	Puits de diamètre Ø2 m Profondeur : 3.5 m	0.021	0.3	8	10.4	8.7

Les caractéristiques des zones d'infiltration recevant les ruissellements extérieurs au projet sont indiquées ci-dessous :

Figure 6 : Caractéristiques principales des zones d'infiltration

ZONES D'INFILTRATION	Emprise (m²)	Profondeur moyenne (m)	Surface active (ha)	Débit d'infiltration (l/s)	Volume utile de stockage nécessaire (m3)	Volume* utile réel (m3)	Durée de vidange (h)
Zone Sud-Est	1000	0.85	2.15	30	836	850	7.7
Zone Sud -Ouest	400	0.5	0.52	12	186	200	4.3

3.2. Gestion des eaux usées

Le projet n'est pas concerné par cette rubrique.

Pièce G : Estimation sommaire des dépenses

Pièce G – Estimation sommaire des dépenses

Le coût d'investissement en millions d'euros de la réalisation de la déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre est estimé à **7 M€ TTC (valeur 2020), hors coût des mesures environnementales.**

Ce coût intègre :

- ▶ La mise en place de la 2*1 voie et de l'aménagement des giratoires nord et sud ;
- ▶ Les acquisitions foncières² ;
- ▶ Les études, ingénieries, contrôles ;

Ce coût se décompose comme suit :

- ▶ Etudes..... 0.320 M€ HT
- ▶ Acquisitions foncières..... 0.200 M€ HT
- ▶ Déplacement de réseaux..... 0.200 M€ HT
- ▶ Travaux..... 4.850 M€ HT

TOTAL HT..... **5.570 M€ HT**

TOTAL TTC (TVA sur Etudes et Travaux) arrondi à..... 7 M€ TTC

Le coût des aménagements paysagers est détaillé ci-dessous :

	Quantité	Prix unitaire	Total (€ HT)
Giratoire sud			
Prairie (m ²)	3 000	4,00 €	12 000,00 € HT
Arbres remarquable (U)	19	1 500,00 €	28 500,00 € HT
			40 500,00 € HT
Giratoire nord			
Prairie (m ²)	3 400	4,00 €	13 600,00 € HT
Arbres remarquable (U)	16	1 500,00 €	24 000,00 € HT
			37 600,00 € HT
Giratoire nord			
Bosquets (ml)	780	280,00 €	218 400,00 € HT
Haie libre ml)	630	80,00 €	50 400,00 € HT
Prairie (m ²)	17 000	4,00 €	68 000,00 € HT
			414 900,00 € HT

A ce montant s'ajoutent le coût des mesures :

- ▶ Liée à la compensation des surfaces agricoles de production
- ▶ En faveur de l'environnement : compensation des habitats naturels sur la commune de Bonnac, mesures en faveur de la faune et la flore (y compris mesures de suivi).

Les montants connus à la rédaction du présent dossier sont les suivants :

- ▶ Mesures en faveur de la compensation des surfaces de production agricole.....0.113 M€ HT
- ▶ Mesures en faveur des chiroptères (coût de la palissade).....0.028 M€ HT
- ▶ Mesures de suivi en phase chantier et exploitation.....0.020 M€ HT
- ▶ Mesure compensatoire de création de milieuxde 0.292 M€ à 0.420 M€ HT

Les mesures compensatoires concernant les habitats naturels, la faune et la flore ont un montant variable suivant le choix du site de compensation retenu (zone 1 ou zone 2, cf. Dossier CNPN)).

Une partie des mesures de réduction d'impact ou de compensation des impacts ont été intégrées directement au projet et peuvent en ce sens difficilement être individualisées en termes monétaires. C'est le cas pour la réalisation d'ouvrages hydrauliques pour la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales issues de la plateforme routière (déviation et voie modes actifs).

Le tableau ci-dessous synthétise les mesures en faveur de l'environnement :

² Estimations transmises par le CD 09

Tableau 1 : Synthèse des mesures en faveur de l'environnement

Numéro de la mesure	Intitulé	Contenu de la mesure	Coût de la mesure
E1	Eviter la pollution des sols et des eaux souterraines	Eviter tout déversement accidentel d'hydrocarbures ou produits chimiques lors de la phase travaux, gérer les éventuels écoulements de pollution	Coût intégré à l'ensemble des travaux
E2	Protéger les arbres existants conservés	Eviter la dégradation des arbres existants en phase chantier	Coût intégré à l'ensemble des travaux
E3	Optimisation du projet (phases travaux et exploitation)	Eviter les stations de flore protégée (Crassule mousse) et réduire les emprises sur les habitats naturels et d'habitats d'espèces d'intérêt	Coût intégré au développement du projet
R1	Gestion des déplacements	Réduire au maximum les perturbations occasionnées pour les usagers de la route (automobilistes, poids-lourds), les riverains et les acteurs économiques locaux.	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R2	Minimiser les nuisances sur l'activité agricole	Réduire au maximum la gêne occasionnée durant la phase travaux pour les exploitants agricoles et protéger les cultures et les animaux.	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R3	Limiter les incidences sur la topographie	Réduire autant que possible les terrassements et mouvements de matériaux pour réduire les incidences sur la topographie	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R4	Réduire les nuisances induites par le remaniement des couches géologiques en place	Réduire la diffusion des poussières produites lors des travaux	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R5	Réduire l'impact des éventuels déversements de pollution dans les sols	Gérer le risque de contamination des sols	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R6	Réduire l'impact des éventuels déversements de pollution dans la nappe	Gérer les éventuels écoulements de pollution dans les eaux superficielles et la nappe.	Coût intégré dans le prix forfaitaire des installations de chantier
R7	Gestion des eaux de ruissellement	Gérer et évacuer les eaux de ruissellement afin d'éviter toute contamination des eaux superficielles et de la nappe d'eau souterraine.	Coût intégré dans le prix forfaitaire des installations de chantier
R8	Mise en défens des emprises projets en tenant compte des zones sensibles - habitats	Protéger les zones sensibles de toute intervention en empêchant l'accès en dehors des emprises de chantier et en limitant l'emprise sur les habitats naturels d'intérêt floristique ou faunistique.	Coût intégré au suivi écologique de chantier
R9	Récupération et transfert d'une partie de la terre végétale	Récupérer la terre végétale à utiliser dans les aménagements paysagers	Coût intégré au terrassement
R10	Adaptation des périodes de dévégétalisation en préambule des travaux	Réduire la destruction d'individus gitant dans les arbres ou reproducteurs présents	Coût intégré au suivi de chantier
R11	Adaptation des méthodes de coupe des arbres	Eviter un impact sur chiroptères en phase travaux	Coût intégré au suivi de chantier
R12	Limiter les nuisances sonores	Réduire au maximum le bruit et les vibrations occasionnées durant la phase travaux	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R13	Protection et prise en compte des réseaux	Assurer la protection des réseaux présents	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R 14	Gestion des déchets générés par le chantier	Contrôler la quantité et le devenir des déchets produits lors de la phase travaux	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R 15	Rétablissement des circulations agricoles	Rétablir les continuités existantes pour la desserte agricole.	Coût intégré à l'ensemble des travaux
R 16	Limiter les impacts quantitatif et qualitatif sur les eaux superficielles	Gérer les eaux par infiltration	Inclus dans le suivi de chantier + gestion en exploitation

Numéro de la mesure	Intitulé	Contenu de la mesure		Coût de la mesure
R 17	Lutte contre les espèces envahissantes	Limiter la colonisation des milieux par les espèces envahissantes.		Inclus dans le suivi de chantier + gestion en exploitation
R 18	Gestion des bords de route pour limiter les risques de collision avec la faune volante	Limiter les collisions entre les véhicules et la faune, volante principalement.		Palissade : 28000 € HT
R 19	Prescriptions concernant l'éclairage	Limiter le dérangement visuel de la faune.		Coût de l'éclairage
R 20	Dispositif de protection sonore	Réduire le bruit à proximité des habitations proches de la déviation		500 € HT/m ² soit 156 250 € HT
R 21	Valoriser les vues sur les coteaux et lignes d'horizon naturelles existantes par la mise en scène de l'accompagnement paysager du projet de déviation	Valoriser les vues sur les coteaux et lignes d'horizon naturelles existantes		Bosquet : 280€/ml Haie libre : 80€/ml Prairie messicole 4€/m ² soit 414 900 € HT
R 22	Travailler l'insertion paysagère des nouvelles entrées de ville	Travailler l'insertion paysagère des nouvelles entrées de ville afin qu'elles soient qualitatives et cohérentes avec le contexte urbain et paysager.		
R 23	Composer un paysage de frange entre la déviation et le hameau de Salvayre	Isoler et filtrer les vues sur le hameau de Salvayre par la mise en place de bosquets d'arbres tiges et cépées		
R 24	Reconstitution de structures végétales existantes sur le site, favorisant la biodiversité	Améliorer et renforcer la trame verte présente sur le site		
REG 1	Diagnostic archéologique	Protéger d'éventuels vestiges archéologiques		-
C1	Indemnisation pour les acquisitions foncières	Compenser les prélèvements sur les propriétés privées		Estimation ultérieure par le Pôle Evaluation de l'Etat
C2	Mesure en faveur des exploitants agricoles	Compenser les pertes de production agricole		Estimation à 112 721 €
C3	Mesure en faveur des habitats naturels et espèces perdus	Compenser la surface des habitats et espèces perdus, ce qui représente entre 11 et 13 ha, selon le type de compensation (création ou préservation)	Diagnostic et rédaction d'une notice de gestion. Accompagnement à la mise en œuvre annuelle et révision quinquennale de la notice de gestion	77 400 €
			Ouverture de milieux de landes en cours de fermeture, fauches, gestion du Sénéçon selon le site retenu	59 205 à 186 335 €
			Suivi de l'efficacité des mesures de gestion et de la présence des espèces cibles sur 30 ans	107 800 €
S1	Contrôle de l'aspect quantitatif et qualitatif de la nappe	Contrôler la qualité de l'eau de la nappe dans le puits domestique situé en aval du projet au cours de la phase travaux.		Coût intégré au développement du projet
S2	Suivi environnement du chantier et des mesures de réduction en phase de travaux	Suivre les prescriptions environnementales et sensibiliser le personnel de chantier		10 000 € pour 1 visite par semaine + CR (sur la base d'un chantier de 6 mois)
S3	Suivi environnemental en phase d'exploitation	Vérifier l'intensité des impacts prévisionnels en réalisant une étude de la recolonisation du secteur		10 000 €

Pièce H : Bilan de la concertation

Pièce H – Bilan de la concertation

Le projet de déviation est soumis à concertation préalable au titre du Code de l'environnement en vertu de l'article L121-15-1 rubrique 2°.

Les usagers, riverains et autres acteurs du territoire ont été invités à s'exprimer sur le projet via les modalités d'expression mises à disposition. La concertation préalable a eu lieu les 14 et 27 novembre 2019.

Le bilan de la concertation est joint ci-après et est consultable sur le site du Conseil Départemental de l'Ariège et dans les mairies de Bonnac et Pamiers.

Il est rappelé que les éléments qui ont été présentés dans le cadre de cette concertation en 2019 n'étaient pas définitifs.

Compte-rendu des réunions publiques des 14 et 27 novembre 2019
Mairie de Bonnac
PROJET DE DEVIATION DE SALVAYRE

Le Conseil départemental a organisé deux réunions publiques d'information en mairie de Bonnac, les 14 et 27 novembre 2019. La volonté de la Collectivité était de présenter le projet, son état d'avancement et de recueillir les remarques et les suggestions des riverains et des usagers. « Ecouter, pour améliorer le projet ».

M. Campion, maire, nous accueille. M. Naudy, Vice-Président du Conseil départemental présente la réunion et le contexte. M. Castillon, Directeur des routes rappelle l'historique du projet.

M. Icre, chef du service Etudes à la Direction des routes présente les grandes lignes du projet.

Contexte

Le projet a pour objet la déviation du hameau de Salvayre, commune de Bonnac, situé sur la route départementale n°820 (ancienne RN20).

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) 2018 est de **12 274 véhicules (deux sens), dont 650 poids lourds** (5,3% du trafic total), en constante augmentation depuis l'ouverture de l'autoroute A66. Le trafic poids lourds est très important : il est équivalent au trafic PL de la RN20 à Tarascon et représente la moitié du trafic PL de la RN20 à Pamiers.

L'accidentologie recensée de 2010 à 2018 dans Salvayre, fait état de quatre accidents (1 tué – 3 blessés graves – 4 blessés légers).

Cette opération doit permettre de dévier le trafic de transit, afin de fluidifier la circulation et surtout, de sécuriser la traverse d'agglomération. Elle permettra d'assurer une meilleure qualité de vie aux résidents du hameau, par une réduction du bruit routier.

Historique

La déviation de Salvayre avait déjà été étudiée par l'Etat et avait fait l'objet d'un arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) en 1988 (un découpage apparaît sur le cadastre).

Il est rappelé que le transfert de la RN20 au Département date du 01/01/2006. La Commission Permanente du Conseil départemental avait validé dès 2008 le principe de déviation, par délibération.

L'engagement des études a fait l'objet d'une délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du 19/11/2018.

Le projet

Le projet consiste en la construction d'une route bidirectionnelle à deux voies, sur une longueur totale de **1 320 mètres**, avec deux giratoires de raccordement à la RD820 au nord et au sud, permettant à la fois une desserte sécurisée de l'agglomération de Bonnac et de ses hameaux, ainsi qu'un deuxième accès à la zone d'activités de Gabriélat.

Le fuseau de déviation présenté fait 100m de large. La déviation s'inscrira dans ce fuseau. La plateforme routière aura une largeur totale de 12m, avec une chaussée de 7m et deux accotements de 2,50m de largeur chacun. Des contre-allées sont envisagées de part et d'autre de la déviation, permettant le rétablissement de l'accès à Trémège, la desserte des parcelles

agricoles et la continuité d'une voie « modes actifs » pour les piétons et les vélos. Le projet aura une largeur totale de 30 à 35m. L'emprise foncière nécessaire au projet est de 3 ha environ. L'objectif affiché est de consommer le moins de terres agricoles possible.

Le coût prévisionnel de l'opération est de **7 M€, valeur 2018**.

Une évaluation environnementale est obligatoire en application des articles L122-1 et R122-3 du Code de l'environnement. La décision de soumission à étude d'impact environnemental a été notifiée par la Préfecture de Région, en date du 24 septembre 2018.

Les études environnementales nécessaires à la constitution du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique sont en cours. Elles sont conduites par le bureau d'études SCE environnement.

Les différentes missions intégrées à ces études sont les suivantes :

- la rédaction des différentes pièces du dossier d'enquête préalable à la DUP,
- une étude faune-flore détaillée comprenant les inventaires pendant au moins un an,
- une étude hydrogéologique,
- une étude agricole,
- une étude acoustique,
- une étude paysagère,
- une étude sur l'air,
- l'évaluation des incidences Natura 2000,
- la constitution du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- la réalisation d'une étude hydraulique et la constitution du dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau,
- la constitution du dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

Nous sommes actuellement au stade de « l'état initial ».

La durée totale des prestations est de **21 mois**, à compter de janvier 2019. Le montant des études préalables est estimé à **200 000€ TTC**.

Planning

Les études environnementales seront terminées en juillet 2020.

L'enquête publique pourrait se dérouler second semestre 2020 (arrêté de DUP fin 2020).

Les acquisitions foncières et les études techniques se dérouleront en 2021 et 2022.

Les travaux pourront être réalisés en **2023 et 2024**.

Après cette présentation, la parole est donnée aux habitants, venus en nombre (une centaine de personnes). Les thèmes suivants ont été abordés.

- **Les accès**

Les voies communales de Jau et de Lafargue et Gratianna seront directement raccordées sur le giratoire nord, pour un gain de sécurité.

La voie venant de Trémège et du hameau de Ticoulet sera coupée par la déviation. Comment rétablir le passage ? La voie communale arrivera au plus près de la déviation, puis sera raccordée à une voie parallèle à la déviation, qui permettra de rallier les giratoires nord ou sud.

Le giratoire sud permettra de raccorder un nouvel accès à la zone de Gabriélat (partie en extension). Le chemin plus au sud, est appelé à être démolé lors de l'extension de la zone.

Comment traverser la déviation ? Rien n'est prévu à ce stade. Une traversée piétonne est demandée par les riverains, afin de rallier Salvayre au chemin de Trémège, sans passer par les giratoires. Cela pourrait se faire par un ouvrage enterré, à l'identique de celui existant sur la déviation de Pamiers.

Une voie « modes actifs » pour les piétons et les vélos sera prévue en parallèle à la déviation, coté Salvayre. Elle devra traverser l'actuelle RD820 pour se raccorder au chemin bordant la zone de Gabriélat. Comment assurer la sécurité des traversées piétonnes, à hauteur du giratoire sud ?

Pourquoi un rond-point central n'a pas été envisagé au niveau du carrefour avec le chemin de Trémège ? L'analyse de sécurité a permis de retenir le projet avec deux giratoires d'extrémités plutôt qu'un giratoire central.

Une aire de retournement pour le Smectom devra être aménagée route de Trémège, côté hameau de Salvayre.

- **Le bruit**

Des questions portent sur le bruit et les vibrations liées à la circulation. Les habitants ont peur d'avoir après les travaux, des nuisances à l'avant et à l'arrière de leurs habitations. Le trafic résiduel sur la traversée de Salvayre sera négligeable.

Des mesures phoniques ont été réalisées dans la traverse d'agglomération. Ces valeurs vont être utilisées pour simuler ce que pourra être le bruit produit par la déviation, le comparer aux seuils de bruit admissible et si besoin, y répondre par des aménagements. Ces aménagements sont de type écrans phoniques en bois, en terre cuite, en béton. Il faut attendre le résultat de ces études pour connaître la nécessité de protéger et la longueur et l'emplacement des écrans. Le parti architectural et paysager devra être pris en compte. Des enrobés phoniques seront privilégiés sur le nouvel axe.

- **La vitesse**

Quelle sera la vitesse sur la déviation ? La vitesse sera de 80km/h. La prise en compte des vitesses excessives est demandée. Un « radar-tronçon » pourrait être mis en place, mais le Département ne peut s'engager, il s'agit d'une décision préfectorale.

Est-ce qu'il y aura une interdiction de dépasser ? Le type de marquage routier n'est pas encore défini et dépend de la géométrie du tracé de la route (rayon de courbure, visibilité...)

- **Contexte agricole**

Les exploitants agricoles demandent que la déviation passe au plus près du hameau, afin de conserver des parcelles exploitables. Une voie de desserte le long de la déviation côté Est sera indispensable pour l'accès aux différentes parcelles.

- **Divers**

Il est demandé qu'un état des lieux des morains soit établi, afin de préserver ce type de mur local. Cela sera signalé au bureau d'études, afin d'être pris en compte dans l'étude paysagère.

Pourquoi l'autoroute ne peut-elle être privilégiée pour la circulation des poids-lourds, en la rendant gratuite ? Ceci aurait pour avantage d'éviter une grande part du trafic dans Salvayre.

Les routes départementales et nationales sont gratuites, mais pas les autoroutes qui sont concédées à des sociétés privées.

Combien de propriétaires fonciers sont concernés par le projet ? Réponse : 23 environ. En réalité, une trentaine.

Y a-t-il des « zones humides » sur le tracé ? Il n'y a pas de zone humide concernée par le tracé de déviation.

- **Traversée d'agglomération de Salvayre**

- « La vitesse de 50km/h n'est pas respectée dans la traversée de Salvayre. Le danger est omniprésent ».
- « Il est signalé un problème d'éclairage sur la partie Pamiers du hameau de Salvayre ».
- « La traversée de la route départementale 820, en venant de la route de Trémège, est dangereuse ».

La traversée de Salvayre (RD820) restera classée route départementale, malgré l'ouverture de la déviation. Le Département continuera à en assurer l'entretien.

Mais en agglomération, les aménagements permettant la réduction des vitesses ou les mesures de police (mise en place de feux tricolores, par exemple), ainsi que l'entretien de l'éclairage public sont de la compétence des communes et à leur charge.

Coordonnées :

Conseil départemental, maître d'ouvrage du projet
Direction des Routes départementales