

Département de l'Ariège

Préfecture de l'Ariège

A – Rapport du Commissaire Enquêteur

Concernant :

L'enquête publique unique préalable

à la Déclaration d'Utilité Publique, à la détermination des parcelles à déclarer cessibles, à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la commune de Pamiers,

pour la déviation de la RD 820 sur les communes de Pamiers et de Bonnac au niveau du hameau de Salvayre.



Enquête publique du 11 avril 2022 au 25 mai 2022,
prescrite par arrêté du 1er mars 2022 du préfet de l'Ariège et
prolongée par décision du 15 avril 2022 du commissaire enquêteur

Rapport du commissaire enquêteur (82 pages + annexes)

Commissaire enquêteur: Jean René ODIER.

Destinataire (article R123-19 Code de l'Environnement) :

Madame la Préfète de l'Ariège, autorité organisatrice de l'enquête publique unique.

Copie : Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Toulouse

COMPOSITION DU DOSSIER

Les documents rédigés par le commissaire enquêteur dans le cadre de la présente enquête unique s'articulent de la façon suivante:

Document A : Le rapport d'enquête publique, rapport unique concernant la Déclaration d'Utilité Publique, l'Enquête Parcellaire et la Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la commune de Pamiers,

Auquel sont associées toutes les annexes au rapport., dont le Procès Verbal de Synthèse des observations reçues,

Document B : Les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur concernant la Déclaration d'Utilité Publique afférente à la déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre,

Document C : Les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur concernant les parcelles à déclarer cessibles,

Document D : Les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur concernant la mise en compatibilité du PLU de Pamiers

Pour chacun des avis rendus, le rapport d'enquête publique unique et les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur sont indissociables

SOMMAIRE

COMPOSITION DU DOSSIER	2
SOMMAIRE	3
1 Objet et contexte de l'enquête publique	6
1.1 L'objet de l'enquête publique	6
1.2 Les documents d'urbanisme applicables	7
1.2.1. Le SCOT	7
1.2.1.1. L'absence d'interdiction formelle de fragmenter un cœur de biodiversité	7
1.2.1.2. Une atteinte forte à la fonctionnalité de ce réservoir de biodiversité	8
1.2.1.3. L'analyse de la Préfecture de l'Ariège	10
1.2.1.3. La consommation d'espace agricole	11
1.2.1.4. Une nécessaire mise en compatibilité du SCOT	12
1.2.2. Un projet de PLU à Bonnac	13
1.2.3. Le PLU de Pamiers et la zone d'activité de Gabrielat	14
1.3 Les procédures applicables.....	15
1.3.1. Un projet soumis à étude d'impact	15
1.3.2. La nécessité d'une enquête publique	15
1.3.3. La détermination des parcelles à déclarer cessibles	16
1.3.4 Une mise en compatibilité du PLU nécessaire à Pamiers	17
1.3.5 Une enquête publique unique.....	17
1.4 La maîtrise d'ouvrage du projet de déviation et des projets d'aménagements connexes	17
1.4.1 Le maître d'ouvrage du projet de déviation	17
1.4.2 La maîtrise d'ouvrage de la desserte routière de Trémège et de la zone d'activité de Gabrielat	17
1.4.3.L'opérateur de biodiversité.....	18
1.5 Les opérateurs fonciers et la maîtrise foncière de l'opération	18
1.6 La concertation en amont du projet.....	19
1.7 L'association et la consultation des personnes publiques	19
1.7.1 La consultation préalable des personnes publiques	19
1.7.2. L'avis de l'Autorité environnementale.	20
1.7.3. L'avis des collectivités concernées sur l'étude d'impact.	20
1.7.4. L'examen conjoint du projet de mise en compatibilité du PLU de Pamiers.....	20
1.7.5. L'avis de la CDPNAF	20
1.8 L'autorité organisatrice de l'enquête publique	20
1.9 Le dossier d'enquête publique.....	21
1.9.1 Elaboration du dossier.....	21
1.9.2 Composition du dossier d'enquête publique	21
1.9.2.1 Le dossier de demande d'utilité publique, d'enquête parcellaire et de mise en compatibilité du PLU de Pamiers.....	21
1.9.2.2 Composition de l'Etude d'impact.....	23
1.9.3. La qualité du dossier d'enquête	24

1.9.3.1. L'accessibilité du dossier : sommaire et résumés non techniques.....	24
1.9.3.2 La qualité de l'étude d'impact.....	24
1.9.3.3. La qualité de l'information fournie au public.....	25
1.10. Synthèse : un bon dossier pour l'opération centrale mais un descriptif imprécis pour les opérations connexes.....	Erreur ! Signet non défini.
2. Le projet de déviation de la RD 820	27
2.1 Les objectifs du maître d'ouvrage	27
2.2 Les principaux enjeux du projet de déviation de la RD820	27
2.2.1 La réduction des nuisances dans le hameau de Salveyre.....	27
2.2.2. La protection des espaces naturels et agricoles	28
2.3. Les éléments du projet.....	28
2.3.1. L'historique du projet.....	28
2.3.2. Les caractéristiques principales	29
2.3.3 La desserte sécurisée des hameaux au nord de la commune de Bonnac.....	30
2.3.4. La desserte des terres agricoles.....	32
2.3.5 L'accompagnement des modes actifs	33
2.3.5.1. Les dispositions législatives applicables	33
2.3.5.2. Les aménagements cyclables prévus au projet	33
2.3.6. Les aménagements hydrauliques prévus au projet	35
2.3.7 La préservation des paysages.....	Erreur ! Signet non défini.
2.3.8 En synthèse, une étude de qualité et mais des mesures d'évitement et de réduction insuffisantes	Erreur ! Signet non défini.
2.4. L'économie du projet	35
2.5. La mise en compatibilité du PLU de Pamiers.....	36
2.5.1 Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Pamiers	36
2.5.2. La compatibilité au PADD du PLU et au SCOT	38
2.5.3. La suppression de l'emplacement non aedificandi actuel.....	39
2.5.4. La création d'un emplacement réservé pour la déviation.....	39
2.5.5. La création d'un emplacement réservé pour la desserte de Trémège.....	40
2.6. Le dossier d'enquête parcellaire.....	41
2.6.1. La composition du dossier	41
2.6.2. La détermination des emprises à déclarer cessibles	42
2.6.3. L'estimation sommaire et globale	44
3. Préparation, organisation et déroulement de l'enquête publique.....	46
3.1. Pièces administratives.....	46
3.1.1. Désignation du commissaire enquêteur.....	46
3.1.2. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête et avis d'enquête publique	46
3.2. La préparation de l'enquête publique.....	46
3.2.1. Transmission du dossier et demandes de compléments au dossier d'enquête	46
3.2.2. Réunion d'échange avec le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice	46
3.2.3. Rédaction de l'arrêté et de l'avis d'enquête publique	47
3.2.4. Finalisation du dossier d'enquête publique	47
3.2.5. Les visites des lieux	48

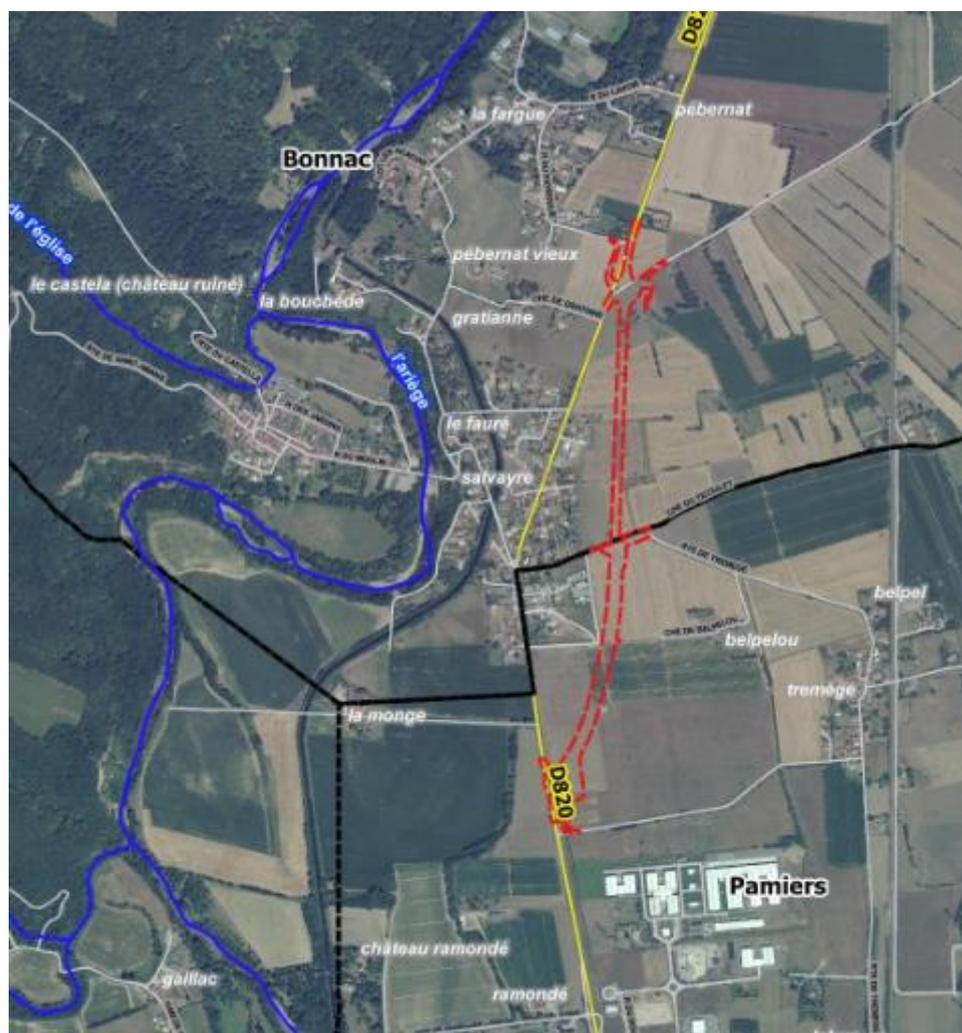
3.3.	Le déroulement de l'enquête publique	48
3.3.1.	Consultation du dossier soumis à l'enquête publique	48
3.3.2.	Les registres d'enquête	50
3.3.3.	Les mesures de publicité de l'enquête publique unique.....	50
3.3.3.1.	Publication de l'avis sur le site internet de l'autorité organisatrice de l'enquête unique et sur le site du porteur de projet	50
3.3.3.2.	Affichage de l'avis.....	51
3.3.3.3.	Publication de l'avis d'enquête dans la presse locale	53
3.3.3.4.	Autres mesures de publicité.....	54
3.3.4.	Les mesures de notification ou d'affichage spécifiques à l'enquête parcellaire	54
3.3.5.	La prolongation de l'enquête et l'organisation d'une réunion publique.....	55
3.3.5.1.	Des difficultés de début d'enquête à traiter	55
3.3.5.2.	La prolongation de la durée de l'enquête	55
3.3.5.3.	L'organisation d'une réunion publique	55
3.3.6.	Durée de l'enquête et permanences du commissaire-enquêteur	56
3.3.7.	Le climat de l'enquête publique	56
3.3.8.	Transfert et clôture des registres.....	56
3.3.9.	Remise du Procès-Verbal de synthèse au Président du SMOHGM	57
4.	Observations recueillies en cours d'enquête publique.....	58
4.1.	Observations des Personnes Publiques Consultées.....	58
4.1.1	L'avis des communes concernées	58
4.1.2	L'avis de l'ABF et de la CDNPS Commission Départementale Nature, Paysages et Sites ..	58
4.1.3	L'avis de l'Autorité Environnementale	58
4.2.	Bilan comptable des observations du public	58
4.3.	Analyse des observations recueillies en cours d'enquête	59
4.3.1.	Concertation préalable et information du public	60
4.3.2.	Le programme des travaux de voirie	60
4.3.3.	Les nuisances sonores et visuelles sur le hameau de Salvayre,	69
4.3.4.	L'impact sur les exploitations agricoles	71
4.3.5.	La préservation de la biodiversité et des espaces naturels.....	73
4.3.6.	La détermination des parcelles à déclarer cessibles	76
4.3.7.	Demandes personnelles	79
	FIN DU RAPPORT	80
	Liste des annexes jointes au rapport.....	82

1 Objet et contexte de l'enquête publique

1.1 L'objet de l'enquête publique

La présente enquête unique concerne la déviation de la RD820 au niveau du hameau de Salvayre sur les communes de Bonnac et de Pamiers dans le département de l'Ariège.

Le projet comporte une chaussée 2x1 voies de 1,3 km de long à réaliser dans la plaine agricole à l'Est du hameau, un rond-point de raccordement à chaque extrémité de la voie nouvelle, des ouvrages de rétablissement des accès et passages pour les agriculteurs et les modes actifs, un mur anti bruit de 125 de long, des aménagements paysagers et divers ouvrages hydrauliques, et l'aménagement d'un espace de compensation des atteintes à l'environnement du projet, de 10 à 13 ha sur la commune voisine du Vernet.



Ancienne route nationale 20, la RD 820 reste l'itinéraire naturel entre Toulouse sud et Pamiers malgré la mise en service de l'autoroute A 66 entre Villefranche de Lauragais sur l'A61 et Pamiers. La RD820 porte ainsi un trafic journalier moyen annuel supérieur à 12 000 véhicules, soit un trafic légèrement supérieur à celui enregistré sur l'autoroute A66 Toulouse – Pamiers.

La traversée du hameau de Salvayre est génératrice de pollutions, tout particulièrement pollution sonore, et d'insécurité.

Un premier projet de déviation, initié par l'Etat avant déclassement de la RN, a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 1988 mais n'est pas allé à son terme.

Le maître d'ouvrage du projet de déviation est le Conseil Départemental de l'Ariège.

Formellement, l'enquête publique porte sur la Déclaration d'Utilité Publique, la détermination des parcelles à déclarer cessibles, et la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la commune de Pamiers.

Ces trois dossiers concernant un ouvrage unique, ils font donc l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique uniques selon modalités exposées ci-après.

Ces dossiers de travaux soumis à étude d'impact et à enquête publique sont complétés par d'autres procédures administratives également présentées par le Département de l'Ariège auprès des services de l'Etat : une procédure de Déclaration au titre de la loi sur l'eau, et une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats d'espèces protégées.

La partie nord du tracé de la déviation, sur la commune de Bonnac, se situe sur un réservoir de biodiversité protégé par le SCOT. La commune de Bonnac est soumise au Règlement National d'Urbanisme, sans PLU dont la mise en compatibilité aurait été nécessaire.

1.2 Les documents d'urbanisme applicables

1.2.1. Le SCOT

1.2.1.1. L'absence d'interdiction formelle de fragmenter un cœur de biodiversité

Il est rappelé que, selon l'article R371-19 §2 du Code de l'environnement,

« Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement **en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent** ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces ».

En application de ces dispositions, les SCOT peuvent notamment proscrire la fragmentation ou l'isolement de ces espaces, qui affectent leur taille ou leur capacité de diffusion.

Le DOO du SCOT de la Vallée de l'Ariège a été approuvé le 10 mars 2015. Il prescrit (Prescription N°6), pour les réservoirs de biodiversité à fort enjeu de biodiversité, l'interdiction de leur isolement, mais sans pour autant y interdire tout aménagement ni toute fragmentation.

P6 : Prescription relative à l'identification des Cœurs de biodiversité

Pôles majeurs de biodiversité, ils regroupent les espaces à fort enjeu de biodiversité et n'ont pas vocation à être urbanisés. Ils ne doivent pas être isolés et doivent être maintenus connectés avec les milieux adjacents, voire entre eux.

Le SCOT identifie comme Cœurs de biodiversité les éléments présentés dans le tableau ci-dessous :

La zone d'étude du projet de déviation de la RD820 sur la commune de Bonnac traverse la ZNIEFFS 1 de la Plaine de Bonnac. Le SCOT identifie cette zone comme Cœur de biodiversité, « pôle majeur de biodiversité ».

Cet espace « n'a pas vocation à être urbanisé, ne doit pas être isolé, et doit être maintenu connecté aux milieux adjacents ».

A ce titre, il est indiqué à l'étude d'impact (page 38 pièce I résumé non technique) : « Le SCOT de la Vallée de l'Ariège identifie la zone d'étude comme un réservoir de biodiversité : **cette définition impose l'absence de fragmentation** avec le milieu adjacent ».

Cette appréciation mélange la fragmentation de l'espace, qui pourrait affecter sa fonctionnalité au titre de sa taille, et son isolement, qui pourrait affecter sa fonctionnalité au titre des continuités écologiques.

En l'absence de prescription impérieuse immédiatement applicable en matière de fragmentation, il est nécessaire d'analyser le projet plus en détail pour mesurer sa compatibilité au SCOT.

1.2.1.2. Une atteinte forte à la fonctionnalité de ce réservoir de biodiversité

L'étude d'impact cherche à préciser les conditions d'une compatibilité du projet avec le SCOT. Il y est ainsi écrit (document J, § 2.7.1.2., page 75) : « *pour mémoire, les documents graphiques figurant au DOO du SCOT peuvent avoir une valeur de prescription ou de recommandation, mais doivent être interprétés à l'échelle du SCOT et non pas à une échelle communale réalisée après agrandissement. Ainsi, le zoom présenté ci-après (cartographie des prescriptions écologiques sur le secteur de Bonnac) permet de contextualiser le projet dans les enjeux de son environnement, mais ne peuvent être interprétés sans les mettre en lien avec l'état initial de l'environnement* ».

Cette analyse laisse entendre que, pour ce concerne la déviation de Salvayre, le périmètre de la protection pourrait être flou, ou les enjeux, qualifiés de forts au SCOT, pourraient n'être que très relatifs au regard de l'état initial de l'environnement.

Mais au cas d'espèce, la carte du DOO identifie parfaitement ce petit cœur de biodiversité de la plaine de Bonnac : à l'Est du hameau de Salvayre entre la limite communale et la route de Trémège au Sud, la voie ferrée à l'Est et la RD820 à l'Ouest (avec un léger débord à l'ouest de cette voie). En pratique le périmètre de ce réservoir de biodiversité correspond au périmètre de la ZNIEFF 1. Sa superficie est de 0,77 km², soit 77 ha (avis MRAe, page 11).

Extrait DOO SCOT, page 96, le réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac

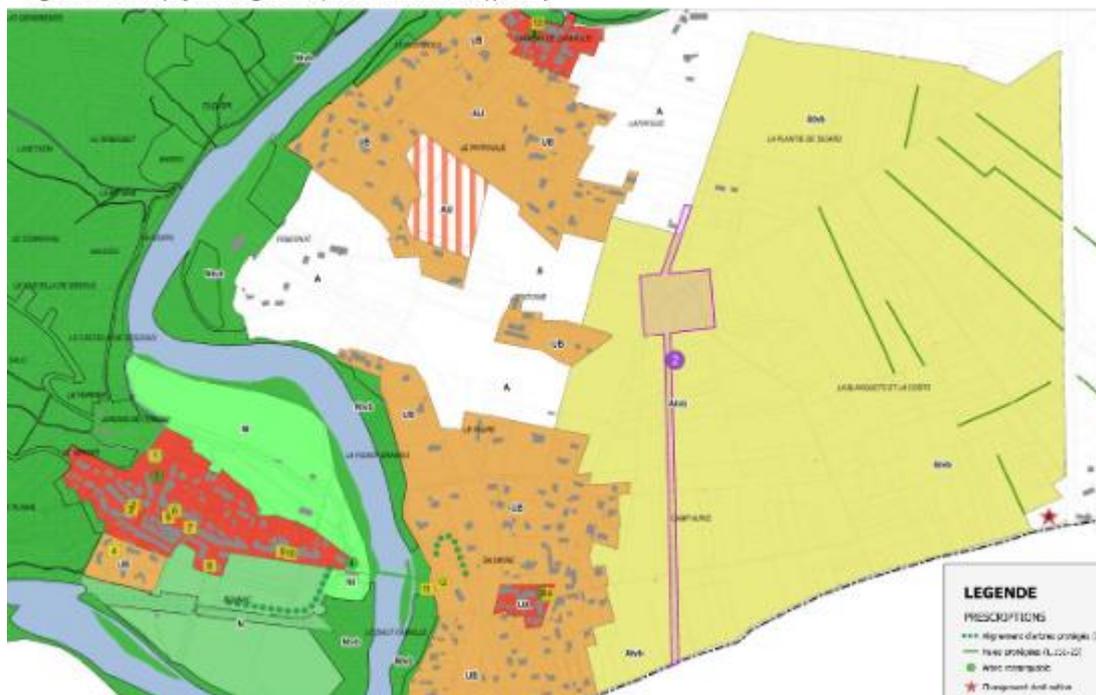


Selon l'état initial de l'environnement (étude d'impact, page 62), « les enjeux de conservation les plus forts sont liés à la présence d'un milieu d'intérêt communautaire. Il s'agit des prairies de fauche en état de conservation moyen à bon correspondant à l'habitat de la Directive faune-flore-Habitat « Pelouse maigre de fauche de basse altitude » (Code EUR 28 : 6510). **Bien qu'assez répandues, les prairies de fauche en bon état de conservation sont rares. Un enjeu assez fort leur est attribué ».**

Or le projet de déviation consomme ou isole 15% environ du réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac, ainsi que le montre la carte schématique ci après extraite du projet de PLU de Bonnac (pièce J, étude d'impact, p 78), où les terres incluses dans le périmètre du réservoir de biodiversité figurent en jaune au titre de leur protection agricole renforcée. Cette carte présente en jaune les espaces agricoles à protéger strictement à l'intérieur du périmètre de ZNIEFF / Réservoir de biodiversité, en application du SCOT, et illustre bien la fragmentation de cet espace protégé résultant du projet de déviation (représenté ici par un périmètre d'emplacement réservé).

Etude d'impact, pièce J, page 78 : projet de PLU de Bonnac : illustration de la fragmentation du réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac.

Figure 83 : Extrait du projet de zonage du PLU (version Juillet 2017 non approuvée)



Tous les espaces situés entre la déviation et l'ex RD820, espaces inclus dans le réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac, vont se retrouver isolés des autres espaces de biotope identique.

Dans un premier temps, comme l'indique l'étude d'impact, ces terrains seront perdus pour l'avifaune qui les utilisait comme territoire de chasse, tout particulièrement l'élanion blanc, le pie grièche écorcheur ou l'aigle botté.

A terme, disent les associations naturalistes (cf PV de synthèse, dernière contribution reçue), ces espaces seront également perdus pour toute la petite faune (petits rongeurs, lapins, hérissons, reptiles, batraciens) en raison de leur isolement, et perdus bien sûr pour les prédateurs de ces espèces y compris les moins farouches d'entre eux.

Avis du commissaire enquêteur :

Le projet représente donc une atteinte forte à la fonctionnalité du réservoir de biodiversité de la ZNIEF 1 de la plaine de Bonnac, en l'amputant de près de 15 % de sa surface alors que l'article R371-19 §2 du Code de l'environnement précise que la taille d'un réservoir de biodiversité est déterminante dans son fonctionnement.

J'estime que l'ampleur de cette atteinte rend le projet incompatible au SCOT, et, en tout état de cause, est un élément négatif important en défaveur de la réalisation du projet.

1.2.1.3. L'analyse de la Préfecture de l'Ariège

L'analyse de la situation du projet au regard du SCOT, telle qu'elle est faite par le maître d'ouvrage, est indirectement confirmée par la Préfecture de l'Ariège, que j'ai saisie le 1^{er} juin 2022 d'une demande d'avis sur la nécessité de mettre en œuvre une mise en compatibilité du SCOT, dans le cadre de l'instruction d'une observation d'associations naturalistes.

La réponse du 2 juin de la Préfecture de l'Ariège est la suivante (avis émis par la Direction Départementale des Territoires, service Aménagement Urbanisme Habitat) :

« Le DOO ne pose pas un principe d'interdiction des aménagements.

Il n'y a pas d'incompatibilité entre le projet de déviation et les dispositions du SCOT puisque le porteur (CD09) identifie l'enjeu environnemental comme fort et prévoit en conséquence, dans l'étude d'impact, des mesures d'évitement, de maintien des continuités et de compensation (cf avis de la MRAE qui recommande cependant des compléments). »

Cette analyse, que j'ai suivie sur la question de l'absence d'interdiction de principe de travaux d'aménagements, ne prend pas suffisamment en compte les éléments factuels suivants :

- Contrairement à ce qu'indique la Préfecture, aucune mesure de maintien des continuités écologiques ne figure au projet (ni au mémoire en réponse du maître d'ouvrage à la MRAE) permettant d'éviter l'isolement du futur site enclavé entre le hameau et la déviation de la RD820. La pose de murs anti-bruit supplémentaires, annoncée en fin d'enquête, viendra au contraire renforcer l'isolement des espaces enclavés.
- Contrairement à ce qu'indique la Préfecture, la MRAE ne se contente pas de recommander des compléments aux mesures de compensation, elle recommande en tout premier lieu l'étude des solutions alternatives qui permettraient d'éviter la ZNIEF de la plaine de Bonnac. Il faut rappeler que l'Autorité environnementale s'interdit désormais d'émettre des avis favorables ou défavorables, et n'émet plus qu'une suite de recommandations.
- La synthèse de l'avis de la MRAE commence ainsi par ces mots: « *Le projet consiste à créer une déviation du hameau de Salvayre sur 1,3 km sur les communes de Bonnac et de Pamiers en Ariège. La MRAE recommande de compléter l'étude d'impact en présentant des solutions alternatives à un projet routier et des variantes de fuseaux.* » Page 6 de son avis, la MRAE est catégorique : « *La MRAE juge indispensable de compléter l'étude d'impact en **présentant des solutions alternatives raisonnables à un projet routier neuf.*** »

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet présenté, qui fragmente le réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac qualifiée au SCOT de « pôle majeur de biodiversité » et d' « espace à fort enjeu de biodiversité », va à l'encontre de la prescription n°6 du SCOT en isolant environ 15% de sa superficie.

Selon l'étude d'impact, l'isolement de ces espaces va leur faire perdre leurs fonctionnalités pour l'avifaune et pour les chiroptères (ainsi que pour la petite faune selon les associations naturalistes), ce qui conduit à rechercher un espace de compensation de 10 à 13 ha environ. Or pour les cœurs de biodiversité, la prescription n°6 du SCOT qui interdit leur isolement requiert un évitement davantage qu'une compensation.

1.2.1.3. La consommation d'espace agricole

Le PADD du SCOT fixe pour objectif une réduction de moitié de la consommation foncière afin de limiter la perte de terres agricoles.

A cet égard, l'étude d'impact (page 29, § 2.4.2.2.) fait apparaître une diminution forte et non maîtrisée de la surface agricole utile entre 2000 et 2010 : **en seulement 10 ans, - 18% sur Pamiers, et - 78 % sur Bonnac.**

Paradoxalement, ces niveaux extrêmement élevés de consommation passée permettent au projet de déviation de la RD820 de ne pas compromettre la diminution de la consommation foncière.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet de déviation n'affecte pas l'objectif du SCOT de réduire de moitié la consommation foncière de terres agricoles.

La sensibilité environnementale du site sur Bonnac, les prescriptions du SCOT, et la diminution extrêmement forte constatée de la surface agricole utile, me conduiront à attacher dans mon avis une grande importance à la minoration de l'impact du projet sur le réservoir de biodiversité de Bonnac et sur la consommation d'espaces agricoles.

1.2.1.4. Une nécessaire mise en compatibilité du SCOT

L'article L 143-44 du code de l'urbanisme stipule :

(Version en vigueur depuis le 01 janvier 2016)

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du schéma qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public prévu à l'article [L. 143-16](#), et des personnes publiques associées mentionnées aux articles [L. 132-7](#) et [L. 132-8](#).

Le porteur de projet avait donc la possibilité de demander à la Préfète de l'Ariège la mise en œuvre d'une procédure simple permettant de lever toute incertitude ou tout obstacle lié au SCOT, en demandant la mise en compatibilité du SCOT sur la commune de Bonnac.

La mise en œuvre de cette procédure transparente aurait permis, au travers de la présente enquête unique, d'évaluer les enjeux, d'organiser l'évolution du réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac, d'en évaluer les incidences environnementales, d'en prescrire les conditions.

Mais le porteur de projet a considéré :

- que le SCOT n'est pas opposable aux autorisations d'urbanisme mais seulement aux documents d'urbanisme,
- qu'il n'y a pas de document d'urbanisme sur la commune de Bonnac,
- et donc que seul le RNU Règlement National d'Urbanisme est opposable au projet sur la commune de Bonnac. (étude d'impact, pièce J, page 79).

Cette analyse n'est pas celle du SCOT de la Vallée de l'Ariège qui précise, page 5 de son DOO Document d'objectifs et d'orientations : « *En l'absence de PLU ou dans le cas où le PLU serait incompatible avec le SCoT de la Vallée de l'Ariège, ce dernier s'impose aux permis de construire et aux permis d'aménager en lieu et place des documents d'urbanisme en vigueur.* »

Commentaire du commissaire enquêteur :

J'estime qu'une mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale était nécessaire. Aux termes de l'article L 143-44 CU, cette mise en compatibilité devait être incluse dans l'objet de la présente enquête publique unique.

1.2.2. Un projet de PLU à Bonnac

La commune de Bonnac n'est actuellement régie par aucun document d'urbanisme. Son Plan d'Occupation des Sols est caduc depuis mars 2017.

Un projet de Plan Local d'Urbanisme a été étudié, non abouti.

Conformément aux prescriptions du DOO du SCOT, le projet de PLU à l'étude classe en secteur agricole protégé Atvb « Agricole trame verte et bleue » le secteur agricole concerné par le réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac entre RD820 et voie ferrée. (cf carte au paragraphe ci-dessus)

Par ailleurs, en matière de construction de logements, le SCOT a décliné comme suit pour Bonnac son objectif de diminution de consommation d'espaces agricoles :

Le SCOT prévoit 68 logements supplémentaires en 20 ans à Bonnac. La densité minimale applicable selon le DOO pour ce village classé en « maillage villageois de plaine », soit 12 logements minimum à l'hectare, conduit à un maximum de consommation foncière à 20 ans de 5,7 ha max (prescription DOO n°33).

Le SCOT de la vallée de l'Ariège ayant été approuvé en 2015 et arrêté en 2014, n'a pu prendre en compte les objectifs et outils instaurés par la loi ALUR de mars 2014, priorisant la densification douce des espaces déjà urbanisés.

La cible de 5,7 ha maximum est donc trop importante.

Elle est néanmoins conforme à la norme du SCOT applicable à ce jour, et il est à craindre que le projet de déviation ne conduise à terme proche à inclure dans la zone urbanisée tous les terrains qui vont se retrouver enclavés entre le village et la RD820 déviée.

Cette hypothèse est d'ailleurs considérée comme probable à plusieurs reprises dans l'étude d'impact, notamment p 170, p 234, p 248, ainsi que dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE.

Lors de notre visite du site, monsieur le maire de Bonnac m'a précisé : « ce n'est pas ce que recherche aujourd'hui la municipalité, mais je ne peux exclure que ça se passe comme ça un jour. »

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet de déviation de la RD820 crée des délaissés agricoles entre le hameau de Salvayre et la déviation, déjà pressentis pour être consommés prochainement comme terres urbanisables.

La réduction de ces espaces délaissés ou le maintien de leur affectation agricole doivent être recherchés.

1.2.3. Le PLU de Pamiers et la zone d'activité de Gabrielat

Le PLU de la commune de Pamiers date de 2009. Son adaptation est nécessaire pour permettre la réalisation de la déviation (remplacement d'un corridor « non aedificandi » par un emplacement réservé dédié au présent projet).

Le réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac, et la zone agricole protégée qui lui est liée, ne s'étendent pas sur les espaces limitrophes situés sur la commune de Pamiers qui sont pour la plupart des terres labourées et non des prairies.

Le PLU actuel de Pamiers classe en zone AU à urbaniser les terrains situés de part et d'autre du projet de déviation, entre la RD820 puis le hameau de Salvayre à l'Ouest, et le hameau de Trémège à l'Est, dédiés aux extensions de la zone d'activité de Gabrielat.

L'impact cumulatif de la déviation de la RD820 et de l'extension de la ZA de Gabrielat sera important. Dans l'incertitude de ce que sera exactement cette extension de la ZA, et dans la méconnaissance de l'état initial de l'environnement sur ce secteur, l'étude d'impact de la déviation n'a ni déterminé ni simulé l'impact cumulé des deux opérations.

Commentaire du commissaire enquêteur :

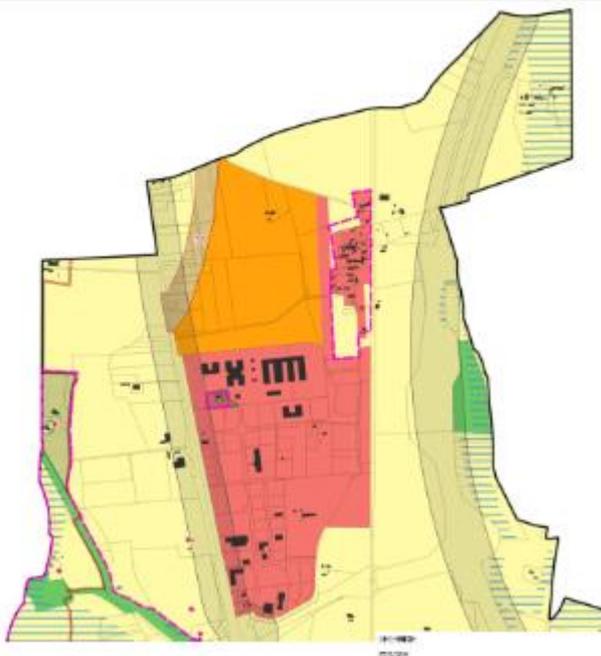
Le refus du maître d'ouvrage du projet de déviation d'analyser l'impact cumulé des deux projets me paraît légitime ; il appartiendra au maître d'ouvrage de l'extension de la ZA d'analyser les effets cumulatifs de ces deux opérations lorsqu'elles seront toutes deux définies et l'état initial de l'environnement connu sur le secteur de Gabrielat

Une révision générale du PLU est en cours, le projet a été arrêté une première fois le 28 juin 2019. La délibération d'arrêt a été rapportée, et la reprise du projet est en cours.

Concernant l'extension de la zone de Gabrielat, le périmètre de la ZAD en vigueur, Zone d'aménagement différé, va jusqu'à la route de Trémège au nord, donc au contact de la commune de Bonnac et de son réservoir de biodiversité.

Seule la moitié sud de cette aire est concernée par le projet d'extension Gabrielat 2 en cours d'engagement. L'aménagement du solde de la zone, dit Gabrielat 3, n'est ni programmé ni décidé.

Un triangle enclavé entre la RD820, sa déviation et le village, actuellement en zone AU, serait reclassé en zone agricole.



En orange, le périmètre des extensions Gabrielat 2 et Gabrielat 3 de la ZA au projet de PLU révisé de Pamiers.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Selon la programmation territoriale définie au PLU, la question des accès aux terres agricoles en bordure de la RD820 déviée ne se posera plus à terme sur Pamiers; par contre la définition d'itinéraires cyclables dans le secteur devenu urbanisé se posera avec davantage d'acuité.

1.3 Les procédures applicables

1.3.1. Un projet soumis à étude d'impact

Ce projet de création d'une voie routière nouvelle départementale à deux voies d'une longueur de moins de 10 km, a été soumis à la procédure d'examen au cas par cas de la Mission régionale d'autorité environnementale, la MRAe, au titre de la rubrique 6a de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement définissant les projets soumis à étude d'impact.

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision de la MRAe du 24 septembre 2018.

1.3.2. La nécessité d'une enquête publique

L'article L123-2 du Code de l'environnement stipule : « Font l'objet d'une enquête publique préalablement à leur autorisation, 1) les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 », sous diverses exceptions non concernées ici.

La déviation de Salvayre est donc soumise à enquête publique environnementale (enquête régie par le code de l'environnement).

Par ailleurs, le maître d'ouvrage de la déviation de la RD820, le Conseil départemental de l'Ariège, a demandé l'ouverture d'une enquête publique en vue d'obtenir la Déclaration d'Utilité Publique de son projet, lui permettant d'acquérir les terrains nécessaires par voie d'expropriation.

En application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation, lorsqu'une opération d'expropriation est susceptible de porter atteinte à l'environnement (ce qui est le cas ici au vu de la décision de la MRAe de 2018), l'enquête publique se déroule en application des prescriptions du code de l'environnement.

Le présent dossier est donc soumis à enquête publique environnementale à deux titres différents.

1.3.3. La détermination des parcelles à déclarer cessibles

Le maître d'ouvrage a choisi de demander la conduite d'une enquête parcellaire devant déterminer les parcelles à déclarer cessibles en vue d'une expropriation, en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Ce choix a été effectué dans le cadre de l'article R.131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui stipule :

« Lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ».

Ce choix procédural permet ainsi de gagner du temps lorsque l'expropriant est raisonnablement certain que le gabarit ou l'implantation des ouvrages à exécuter ne seront pas susceptibles d'être remis en cause à l'occasion de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Ce choix procédural peut par contre être source de confusion dans le cas où l'implantation des ouvrages est au final amenée à évoluer, l'enquête parcellaire devant dans ce cas être reprise.

L'enquête parcellaire, lorsqu'elle est réalisée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, est nécessairement organisée selon les règles régissant cette dernière.

L'organisation de l'enquête parcellaire est donc dans le cas présent régie par les dispositions du code de l'environnement et non par les seules dispositions du code de l'expropriation.

Le contenu du dossier d'enquête, les notifications personnelles aux propriétaires et les mesures spécifiques d'affichage qui en découlent, ainsi que l'objet des conclusions du commissaire enquêteur, restent par contre définis par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1.3.4 Une mise en compatibilité du PLU nécessaire à Pamiers

L'adaptation du PLU de Pamiers est nécessaire pour permettre la réalisation de la déviation (remplacement d'un corridor « non aedificandi » par un emplacement réservé dédié au présent projet).

Cette adaptation est effectuée au travers d'une procédure de mise en compatibilité du PLU avec le projet objet de la demande de DUP.

Article L153-54 code de l'urbanisme :

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

1.3.5 Une enquête publique unique

Les trois sujets : déclaration d'utilité publique, détermination des parcelles à déclarer cessibles, et mise en compatibilité du PLU de Pamiers, font l'objet d'une enquête publique unique après évaluation environnementale.

1.4 La maîtrise d'ouvrage du projet de déviation et des projets d'aménagements connexes

1.4.1 Le maître d'ouvrage du projet de déviation

Le département de l'Ariège assure la maîtrise d'ouvrage :

- de la déviation de la RD 820, et de ses ronds-points de raccordement nord et sud,
- des ouvrages de rétablissement des accès piétons et cycles à la route de Trémège (PIGR, passage inférieur à gabarit réduit) et aux parcelles agricoles à l'Est de la déviation sur Pamiers,
- des aménagements acoustiques, paysagers et hydrauliques.

1.4.2 La maîtrise d'ouvrage de la desserte routière de Trémège et de la zone d'activité de Gabrielat

La Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées CCPAP assurera la maîtrise d'ouvrage de la route du Chasselas, voie nouvelle reliant le rond-point sud au hameau de Trémège, au travers de la zone d'activité de Gabrielat. Cette voie nouvelle constituera la nouvelle voie de desserte du hameau de Trémège et, au-delà, du hameau du Ticoulet (6 foyers) relié à Trémège par une voie non goudronnée qui longe la voie ferrée.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Dans le projet présenté à l'enquête publique, les opérations du CD09 et de la CCPAP sont interdépendantes : le CD09 ne peut couper la route de Trémège que si la voie nouvelle du

Chasselas est réalisée, et celle-ci ne peut être pleinement fonctionnelle que si le CD09 réalise le rond-point sud où elle doit se raccorder à la RD820.

Toutefois, la voie du Chasselas pourra fonctionner en mode dégradé dans l'attente du rond-point sud de la déviation ; le trafic rejoindrait alors au travers de la zone Gabrielat 1 le rond point actuel d'entrée de Pamiers, qui dessert aussi cette zone d'activité.

1.4.3.L'opérateur de biodiversité

L'association chargée de la conservation et de la gestion des espaces naturels sensibles d'Ariège, l'association des naturalistes de l'Ariège – conservatoire d'espaces naturels, ANA-CEN, qui gère déjà une trentaine d'espaces naturels, sera l'opérateur de gestion du site de Clarac, et a proposé à cet effet la signature de deux conventions :

- un contrat de compensation entre le Conseil départemental de l'Ariège, maître d'ouvrage, et l'ANA-CEN, opérateur de compensation
- un contrat ORE créant une obligation réelle environnementale sur les terrains, à conclure entre le Conseil départemental, agissant en qualité de propriétaire du site, et l'ANA-CEN.

1.5 Les opérateurs fonciers et la maîtrise foncière de l'opération

Il ressort du dossier d'enquête parcellaire que les collectivités (Département, communes, communauté de communes) ne sont propriétaires que d'une faible partie des terrains à acquérir pour la réalisation de la déviation de la RD820, les parcelles déjà acquises se situant sur l'actuelle RD820 ou sur la route de Trémège.

La CCPAP a par contre déjà acquis, par l'intermédiaire de la Safer, les terrains nécessaires à l'extension de la zone de Gabrielat, dite Gabrielat 2, incluant les terrains d'assiette de la nouvelle route du Chasselas à réaliser entre le rond-point sud de la déviation et le hameau de Trémège.

Les terrains acquis par la CCPAP englobent l'assiette de l'essentiel du rond-point sud, dont les travaux pourraient ainsi démarrer en avance de phase pour permettre de raccorder la nouvelle route du chasselas avant la coupure de l'ancienne route de Trémège.

La CCPAP a par ailleurs approuvé en mars 2022 le rachat auprès de la Safer d'un terrain de 26 000m² sur la commune de Pamiers, pour 22 800 euros, soit un prix moyen de 0,85 €/m², terrain destiné à constituer une réserve foncière visant la compensation des terres agricoles exploitées sur le site de l'extension suivante, dite Gabrielat 3, de la zone d'activités.

De même, le Département est propriétaire des terrains qu'il envisage d'affecter aux mesures compensatoires rendues nécessaires par la déviation de Salvayre.

La direction des Finances Publiques, service des évaluations domaniales, a estimé comme suit la valeur des parcelles dans le cadre d'une évaluation sommaire globale en juillet 2021, non compris indemnités de remploi ou d'éviction (pièce N, dossier d'enquête parcellaire, § 2.3., page18):

- Terres agricoles sur Bonnac et en zone A au nord de Pamiers : 0,52 €/ m²,
- Terres agricoles en zone AU non aménagée, sur Pamiers : 5 € / m².

Il est assez peu probable que les propriétaires fonciers situés en dehors de la zone AU acceptent sans autres contreparties une cession à 0,52 € / m² là où les mêmes terrains voisins non équipés vaudraient dix fois plus..

1.6 La concertation en amont du projet

En application de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme, tel qu'il était en vigueur lors de l'engagement de la procédure, *les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement* étaient soumis à la concertation préalable prévue au code de l'urbanisme.

En application de l'article L121-15-1 du code de l'environnement, les projets assujettis à une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 sont soumis à concertation préalable.

Le projet de déviation ayant été soumis à évaluation environnementale par décision de la Préfecture de Région en date du 24 septembre 2018, il est également soumis à concertation préalable.

C'est en application de cet article qu'a été conduite la concertation en novembre 2019.

La pièce H du dossier d'enquête, Bilan de la concertation, ne décrit pas les modalités de la concertation arrêtées par le Conseil départemental, mais seulement les thèmes abordés par le public lors de deux réunions organisées en mairie de Bonnac les 14 et 27 novembre 2019, l'une avec les habitants et l'autre avec les agriculteurs.

A l'époque, le projet, non définitif, comportait une contre allée de part et d'autre de la voie nouvelle sur toute la longueur de celle-ci. La voie nouvelle du Chasselas n'était pas évoquée. La route de Trémège et le chemin du Ticoulet étaient desservis depuis le rond-point nord, via le chemin de Cagarrot de Briolo qu'il était prévu de reformater. Le planning prévisionnel présenté supposait une enquête publique en 2020 et un arrêté de déclaration d'utilité publique fin 2020, des acquisitions foncières et études techniques en 2021 et 2022, et des travaux en 2023 et 2024.

Les thématiques abordées lors des deux réunions ont concerné :

- Le rétablissement des accès à Trémège et au hameau de Ticoulet à l'Est de la déviation. Notamment, la création d'un PIGR passage inférieur à gabarit réduit sous la déviation a été demandé – et accepté - pour maintenir l'accès des piétons et cyclistes à la route de Trémège interceptée par la déviation.
- La limitation de la vitesse et le bruit généré par la déviation,
- La demande de diminuer l'impact agricole en rapprochant la déviation au plus près du hameau,
- Le devenir de la traversée d'agglomération de Salvayre
- La préservation des zones humides et des morains.

1.7 L'association et la consultation des personnes publiques

1.7.1 La consultation préalable des personnes publiques

En amont de l'établissement du projet, le Service Régional de l'Archéologie a été saisi par courrier du Conseil départemental de l'Ariège du 19 octobre 2018. Par courrier du 14 novembre 2018, le Préfet de Région a renoncé à émettre des prescriptions d'archéologie

préventive, ce renoncement étant valable 5 ans sauf si l'état des connaissances archéologiques sur ce territoire évolue.

Or des fouilles préventives ont été prescrites à proximité en 2021, sur le site d'une nécropole gallo-romaine. Ces fouilles se déroulent durant le premier semestre 2022 sur le site des ateliers Maestria sur la zone de Gabriélat, à très faible distance du lieu prévu pour accueillir le giratoire sud de la déviation de la RD820.

Dans ce contexte, par courriel du 3 mai 2022, j'ai demandé au SRA de me confirmer que son avis MB-FM-NC-2018-30518 du 14 novembre 2018 est toujours valable, ou s'il doit être actualisé du fait de l'évolution des connaissances sur ce territoire.

Le service n'a pas jugé utile de répondre.

1.7.2. L'avis de l'Autorité environnementale.

La mission régionale d'autorité environnementale a émis de nombreuses remarques. Les plus engageantes concernent la nécessité d'étudier des solutions alternatives à un projet routier neuf, et la recommandation de réaliser un inventaire naturaliste du site de compensation de Clarac pour justifier le choix de ce site. Au-delà, la MRAe recommande de nombreux approfondissements, concernant le bruit, l'eau, l'air, le changement climatique, ..

1.7.3. L'avis des collectivités concernées sur l'étude d'impact.

Par note du 4 février 2022, j'ai demandé l'ajout au dossier d'enquête des avis requis par l'article L122-1-V du Code de l'environnement (avis des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet).

Ont à ce titre été intégrés au dossier les avis des communes de Bonnac et de Pamiers, et de la Communauté de commune Portes Ariège Pyrénées.

Ces avis confirment le plein soutien des collectivités au projet de déviation, sans apporter d'éléments nouveaux.

1.7.4. L'examen conjoint du projet de mise en compatibilité du PLU de Pamiers

Curieusement, alors que la réunion portait sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, aucune personne publique, pas même le SCOT, n'a soulevé la question de la mise en compatibilité du SCOT.

1.7.5. L'avis de la CDPNAF

La CDPNAF a émis un avis favorable au projet, sans réserves.

1.8 L'autorité organisatrice de l'enquête publique

L'enquête publique concernant, à titre principal, la Déclaration d'Utilité Publique du projet et la détermination des parcelles à déclarer cessibles, l'autorité organisatrice de l'enquête publique unique est la Préfète de l'Ariège.

1.9 Le dossier d'enquête publique

1.9.1 Elaboration du dossier

Le dossier d'enquête publique a été établi, sous l'égide du Conseil Départemental de l'Ariège, par les bureaux d'étude SCE Aménagement et Environnement, agence de Toulouse (groupe Keran), Ecotone bureau d'études environnemental, complétés d'intervenants spécialisés (GE Infra géomètre expert, acousticien, ..).

Le service en charge du dossier est la Direction des routes départementales – Service des Etudes routières,

Le maître d'ouvrage a fourni toutes les informations nécessaires à la constitution du dossier d'enquête publique, en a vérifié le contenu et en assume la responsabilité. Il en est de même pour les réponses complémentaires apportées en cours ou à l'issue de l'enquête.

1.9.2 Composition du dossier d'enquête publique

L'énoncé ci-après des pièces du dossier d'enquête publique reprend le titre des pièces telles qu'elles figurent au dossier dématérialisé.

1.9.2.1 Le dossier de demande d'utilité publique, d'enquête parcellaire et de mise en compatibilité du PLU de Pamiers

DUP Pièce A Guide de lecture

DUP- sommaire des Pièces B C D E F G H

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
 - 1.2. Mention des textes qui régissent la présente enquête publique
2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative
 - 2.1. Le projet avant l'enquête
 - 2.2. Procédure de déclaration d'utilité publique
 - 2.3. Au-delà d'une déclaration d'utilité publique
3. Décisions et autorités compétentes
4. L'autorisation environnementale

Pièce C – Plans de situation

Pièce D – Notice explicative

1. Le contexte du projet
 - 1.1. Objectifs de l'opération
 - 1.2. Diagnostic de l'état actuel de la RD 820

2. Présentation des variantes envisagées et justification de la solution retenue
3. Présentation du projet
4. Bilan coûts/ avantages
 - 4.1. Synthèse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité
 - 4.2. Coûts du projet
 - 4.3. Bilan environnemental du projet

Pièce E – Plan général des travaux

Pièce F – Caractéristiques principales des ouvrages

1. Caractéristiques générales du projet
2. Profils en long et en travers du site
3. Dispositifs de traitement des eaux
 - 3.1. Gestion des eaux pluviales
 - 3.2. Gestion des eaux usées

Pièce G – Estimation sommaire des dépenses

Pièce H – Bilan de la concertation

DUP Pièce I Résumé Non Technique de l'Etude d'impact

DUP Pièce J Etude d'impact

DUP Pièce K Avis MRAe et Mémoire en réponse (mémoire complété sur demande du commissaire enquêteur concernant les solutions de substitution envisageables)

DUP Pièce L Annexes

Pièce M Dossier de Mise en Compatibilité du PLU de Pamiers

Pièce N Dossier d'enquête parcellaire

1. Plan parcellaire
2. Etat parcellaire
3. Avis du Domaine et estimation sommaire et globale

Annexes

Délibération du Conseil Départemental

Avis DRAC

Avis CDPENAF

Récépissé de déclaration Loi sur l'eau

DLE Dossier loi sur l'eau - Pièce E Dossier de demande de dérogation à l'article L411 1 du code de l'environnement

DLE Dossier loi sur l'eau - Pièce G Annexes

Avis des collectivités territoriales sur l'étude d'impact (Communes et Communauté de Communes)

Avis CCPAP

Avis Pamiers

Avis Bonnac

1.9.2.2 Composition de l'Etude d'impact

La composition de l'étude d'impact est la suivante. Les numéros de pages du sommaire sont communiqués pour illustrer, au moins quantitativement, l'importance de ses composantes.

1. Présentation du projet	12
1.1. Objet du projet.....	12
1.2. Justification du projet retenu soumis à enquête publique.....	15
2. Analyse de l'état actuel de l'environnement et de son évolution (scénario de référence).....	27
2.1. Préambule.....	27
2.2. Périmètre du projet.....	27
2.3. Contexte géographique général	27
2.4. Agriculture	29
2.5. Les milieux naturels	39
2.6. Contexte socio-économique	70
2.7. Urbanisme.....	72
2.8. Situation foncière.....	87
2.9. Sûreté et sécurité publique.....	89
2.10. Mobilité et déplacements	91
2.11. Milieux physiques	93
2.12. Risques et nuisances	114
2.13. Réseaux.....	127
2.14. Paysage	130
2.15. Patrimoine.....	137
2.16. Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet	141
3. Synthèse de l'état actuel de l'environnement.....	141
4. Analyse des impacts sur l'environnement et mesures associées.....	146
4.1. Cadre méthodologique	146
4.2. Impacts et mesures en phase travaux.....	148

4.3. Impacts et mesures en phase exploitation.....	169
4.4. Effets sur la démographie et l'économie.....	233
5. Conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation	234
6. Evaluation des impacts sur Natura 2000	235
7. Synthèse des impacts et mesures sur l'environnement	238
8. Vulnérabilité du projet	256
8.1. Vulnérabilité du projet au changement climatique.....	256
8.2. Vulnérabilité du projet associée à des risques d'accidents ou de catastrophes	257
9. Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité	
10. Description des incidences cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés	259
10.1. Identification des autres « projets connus »	259
10.2. L'extension de la Zone d'Activité de Gabriélat	259
10.3. Incidences cumulées	260
11. Estimation des coûts et modalités de suivi des mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet	261
12. Analyse des méthodes utilisées	262

1.9.3. La qualité du dossier d'enquête

1.9.3.1. L'accessibilité du dossier : sommaire et résumés non techniques

Le sommaire du dossier est clair. Notamment, sur le site du registre numérique, le nom des fichiers est exprimé « en clair », comme le nom de la pièce correspondante, et non par références numériques n'ayant de sens que pour les auteurs du fichier.

Un simple clic permet d'ouvrir le document souhaité.

Les plans au 1/1000^{ème} (ou au 1/2500^{ème} pour certains) sont à une échelle généreuse, permettant une lecture aisée des plans des ouvrages ou des plans parcellaires.

Un « guide de lecture » oriente le public en fonction de ses recherches, et permet de retrouver dans les diverses pièces du dossier les éléments prévus par la réglementation.

La notice explicative, pièce D, de 6 pages A3, présente succinctement les objectifs et enjeux du projet.

Le résumé de l'étude d'impact, de 70 pages A4, est de qualité, reproduisant toutefois les points faibles de l'étude d'impact.

1.9.3.2 La qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact, principale pièce du dossier, est claire et de qualité.

A propos de sa complétude, la MRAe note « L'étude d'impact aborde les principaux éléments visés à l'article R 122-5 du code de l'environnement ».

Concernant l'état des lieux et les inventaires naturalistes effectués, la MRAe note « la pression d'inventaire est satisfaisante ».

Dans le même sens, les associations environnementalistes ont noté dans leur contribution commune, à propos de l'état initial de l'environnement « L'étude est de bonne qualité ; les enjeux semblent bien identifiés. »

Toutefois, si la qualité de l'état initial de l'environnement est saluée, l'étude d'impact est par ailleurs jugée très insuffisante sur plusieurs points fondamentaux, principalement la justification de l'absence de toute étude des solutions envisageables en alternative à un nouveau projet routier, et l'insuffisante justification du choix du site de Clarac pour les mesures compensatoires prévue sur ce site, site proposé avant tout inventaire naturaliste.

1.9.3.3. La qualité de l'information fournie au public

Le cumul d'une bonne accessibilité au dossier et d'études globalement de qualité se traduit par une bonne information du public en règle générale, qui se trouve néanmoins gravement affectée sur des points principaux par des défauts de justification.

La pièce A, Guide de lecture, fait abstraction de l'avis de la MRAe (pièce K). J'ai signalé ce regrettable défaut dès le 4 février, par note préparatoire à la réunion du 8 février 2022 organisée par la Préfecture de l'Ariège, sans que le document ne soit repris.

Les éléments d'information concernant la procédure, notamment ceux requis par l'article R123 - 8 - §3 du Code de l'environnement, sont fournis, et le déroulement de la complexe procédure d'expropriation est présenté.

La présentation de la procédure réglementaire est claire. Elle aurait utilement pu être complétée par l'indication pratique du planning prévisionnel et des modalités des discussions foncières amiables à venir.

Les plans sont lisibles, et fournis à une échelle adaptée (1/1000 pour les plans principaux). Les annexes sont généreuses.

L'estimation sommaire des dépenses est présentée de façon succincte. Le montant indiqué, de 7 millions d'euros TTC, ne prend pas en compte les dépenses d'éviction des exploitants agricoles, dont la modicité ne remet pas en cause l'ordre de grandeur indiqué. Le coût du mur acoustique et des mesures compensatoires est précisé, mais curieusement présenté comme non inclus dans le total malgré un montant significatif. Le dossier ne détaille pas le coût des divers ouvrages annexes: voie agricole / modes doux, PIGR au droit de la route de Trémège.

Avis du commissaire enquêteur :

Le cumul d'une bonne accessibilité au dossier et d'études globalement de qualité se traduit par une bonne information du public, bien que très incomplète.

La principale insuffisance du dossier mis à la disposition du public réside dans l'insuffisance (et parfois l'absence) de justification des choix effectués, sur plusieurs points fondamentaux du projet.

En sus des insuffisances déjà notées par la MRAe concernant l'absence d'étude de solutions alternatives à un projet routier et la justification du choix du site de Clarac pour les mesures compensatoires, j'ai signalé par note du 4 février 2022 l'absence au dossier d'une évaluation des besoins d'aménagements cyclables, telle que définie à l'article L228-3 du code de l'environnement, et depuis peu obligatoire. Cette évaluation n'a pas été produite.

Plus largement, les ouvrages annexes à l'ouvrage principal (ouvrages de raccordement des chemins existants, et voie agricole et modes doux sur Pamiers), ne font pas l'objet dans le dossier d'une justification de leur gabarit ni même de leur utilité.

A l'issue de l'enquête, est apparu un important défaut supplémentaire dans l'information du public, concernant l'emprise de l'ouvrage envisagé, en pratique très supérieure à l'emprise présentée et justifiée dans le dossier d'enquête.

2. Le projet de déviation de la RD 820

2.1 Les objectifs du maître d'ouvrage

La délibération de la commission permanente du Conseil départemental du 20 juillet 2020 décidant de l'engagement des procédures de déclaration d'utilité publique, de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, et de demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées (l'enquête parcellaire n'est pas visée), ne rappelle pas les objectifs du maître d'ouvrage.

Les objectifs assignés à l'opération sont définis à la Notice explicative, pièce D.

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

2.2 Les principaux enjeux du projet de déviation de la RD820

Les principaux enjeux relevés par la MRAe sont :

- la gestion des déplacements et l'urbanisation à venir ;
- la préservation du cadre de vie notamment vis-à-vis de la qualité de l'air et des nuisances sonores ;
- la préservation de la biodiversité ;
- l'insertion paysagère ;
- la gestion des eaux pluviales et des potentielles pollutions.

La gestion des déplacements est à la base de tous les scénarios alternatifs envisageables qui permettraient une réduction des nuisances dans Salvayre et/ou une meilleure protection des espaces naturels et agricoles. Je retiendrai donc ces deux derniers points comme enjeux principaux de l'opération.

2.2.1 La réduction des nuisances dans le hameau de Salvayre

Environ 12 000 véhicules par jour, dont 700 poids lourd, traversent quotidiennement le hameau.

Ce trafic, qui a augmenté de plus de 50 % en dix ans, est revenu au niveau qui préexistait à la mise en service de l'A66 en 2002, et excède désormais le trafic circulant sur l'A66.

Une majorité de ces véhicules dépassent la vitesse autorisée, alors que les circulations et traversées par les cycles et les piétons ne sont pas sécurisées, ni les tourne-à-gauche des automobiles.

La pollution sonore et la pollution de l'air excèdent largement les normes.

Le premier enjeu de la déviation est donc l'apaisement du trafic dans le hameau et la réduction des nuisances.

2.2.2. La protection des espaces naturels et agricoles

L'analyse ces documents d'urbanisme, § 1.2 ci-dessus, a montré la nécessité et les enjeux de préserver les espaces et l'activité agricoles sur la commune de Bonnac, en raison :

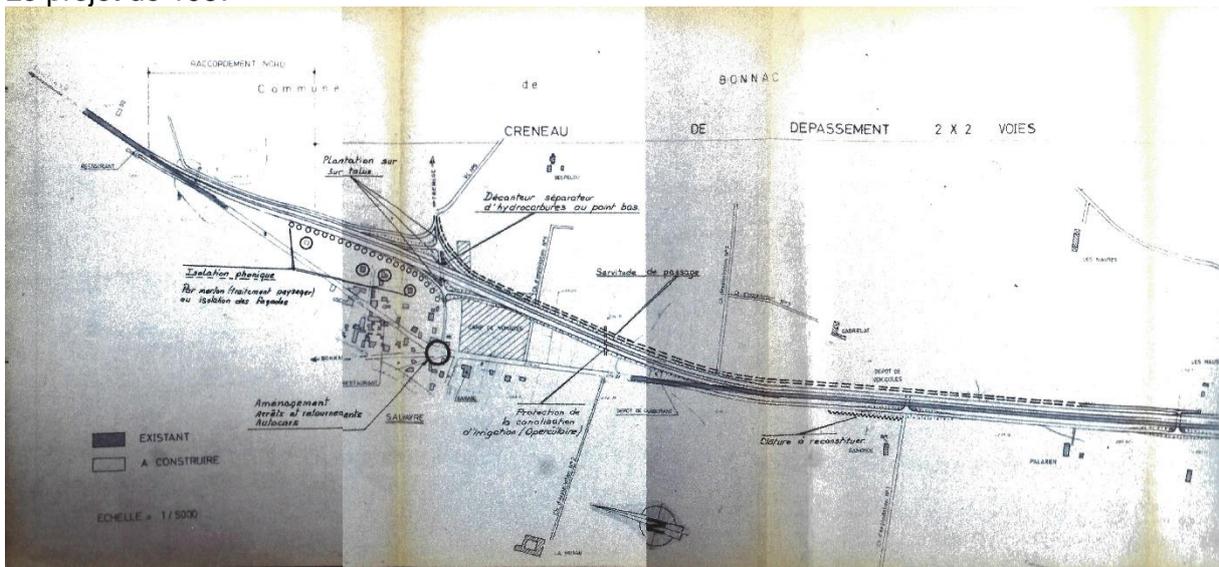
- de la présence d'un réservoir de biodiversité fonctionnellement important mais de taille modeste et donc vulnérable, gravement entamé par le projet,
- d'un effondrement sur cette commune de la surface agricole utile depuis 10 ans (- 78 % !)
- de l'enclavement de plusieurs hectares de terres entre le hameau de Salvayre et la nouvelle voie RD820, qui accroît le risque d'artificialisation de ces terres.

2.3. Les éléments du projet

2.3.1. L'historique du projet

Un premier projet a été mis à l'enquête publique par arrêté préfectoral du 5 novembre 1987, concernant la déviation du hameau de Salvayre et l'aménagement d'un créneau de dépassement à 2x2 voies entre le P.R. 12.800 et le P.R. 16.600 sur les communes de Bonnac et Pamiers. Outre un échangeur à hauteur de Salvayre, cet ouvrage majeur comportait de chaque côté une contre allée de desserte locale, ainsi qu'un merlon paysagé pour la protection phonique du hameau.

Le projet de 1987



Le projet a été repris par le Conseil Départemental en 2006 suite au déclassement de la RN 20 en RD 820.

- la construction entre la route de Trémège et le rond-point sud d'une contre-allée de 3 mètres de large avec accotements et fossé extérieur sur une longueur de 760 mètres pour les modes actifs de déplacement et les engins agricoles ;
- la création d'un passage inférieur à gabarit réduit (PIGR) pour piétons et cycles au droit de la route de Trémège interceptée par la déviation;
- divers aménagements paysagers,
- à titre de mesure compensatoire, la réouverture de milieux buissonnants sur une surface de 11 à 13 ha sur le secteur de Clarac (commune du Vernet).

2.3.3 La desserte sécurisée des hameaux au nord de la commune de Bonnac

Le dossier d'enquête, et les plans du projet, font état de l'objectif de sécuriser les accès aux chemins ou routes communales au nord de Salvayre, et cet objectif a conditionné l'emplacement et la forme du rond-point de raccordement de la déviation au nord, rond-point à 5 branches dont deux dédiées au raccordement des voies communales latérales : à l'ouest une voie de desserte du hameau de Lafargue, à l'Est le raccordement des chemins du Jau et du Cagarrot de Briolo vers la ferme du Jau et les hameaux du Ticoulet et de Trémège.

La nécessité d'un aménagement sécuritaire du débouché de la rue du Payroulié (ou route de Lafargue) peut être perçue sur la photo ci-dessous : un bâtiment implanté en limite de voies bloque toute visibilité sur un carrefour déjà dangereux.



Le débouché de la rue du Payroulié ou route de Lafargue

2.3.4. La desserte des terres agricoles

Une voie de desserte agricole est prévue sur Pamiers, au sud de la route de Trémège, à l'Est de la déviation, raccordée à la RD820 au sud par le giratoire de la déviation, et au nord connectée à la route de Trémège. Cette voie est largement dimensionnée et agrémentée : 4 m de haie libre, 3 m de chaussée, 2 x 1 m de bas-côtés, 1,5 m de fossé. Elle consomme donc un foncier significatif, de 6 000 m² environ.

L'étude d'impact (pièce J) décrit clairement l'état du parcellaire agricole et sa desserte actuelle (pages 35 et 36), ainsi que la situation future (page 171, et pièce N).

La quasi-totalité des parcelles resteraient accessibles par les routes ou par les chemins ruraux actuels. La desserte des parcelles enclavées entre la déviation à l'Est et le hameau ou la RD820 à l'Ouest n'est pas optimale, car elle nécessite d'utiliser la RD820. Cette difficulté ne doit pas être surestimée, car la RD est aujourd'hui déjà utilisée pour cela (par exemple pour l'évacuation des ballots de foin depuis les parcelles situées au nord de Salvayre), et car le trafic sur la RD820 sera considérablement diminué après construction de sa déviation.

Seules quelques parcelles sur Pamiers seraient enclavées et non directement accessibles depuis une route ou un chemin rural après construction de la déviation : indivision Descoin, délaissé de Jean Claude Ruffat, et parcelles de la communauté de communes de Portes d'Ariège Pyrénées.

Leur exploitation à court terme n'en serait pas affectée, car elles sont exploitées par l'exploitant majoritaire du site qui exploite aussi leurs parcelles limitrophes.

Les parcelles privées sont par ailleurs en cours d'acquisition par la CCPAP, ou prévues d'être acquises par celle-ci pour les extensions 2 (indivision Descoin) et 3 (parcelle Ruffat) de la zone d'activité de Gabrielat, ce qui rendrait hors sujet la question de leur desserte agricole.

Il faut noter que l'extension Gabrielat 2 de la ZA Gabrielat, et la déviation de la RD820, sont deux opérations physiquement et fonctionnellement imbriquées, de telle sorte que l'une ne peut pas être entièrement réalisée sans l'autre :

- la déviation de la RD820 va couper la route de Trémège. Or, la future desserte de Trémège se fera par la voie de desserte de Gabrielat 2, dénommée route du Chasselas. Sans route du Chasselas, la déviation ainsi conçue ne peut être engagée.
- La voie de desserte de Gabrielat 2, telle qu'elle est conçue, se raccorde à la RD820 par le rond-point sud de raccordement de la déviation. En l'état actuel de la conception des opérations, sans déviation, la voie nouvelle de desserte de Trémège ne peut être achevée.

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'utilité de la voie de desserte des terres agricoles, prévue sur la commune de Pamiers au sud de la route de Trémège, n'est pas démontrée, du moins pas pour cet usage.

En l'état, le dossier ne justifie donc ni de la nécessité d'exproprier ces terres, ni d'une recherche suffisante de réduction de l'impact environnemental du projet de déviation.

2.3.5 L'accompagnement des modes actifs

2.3.5.1. Les dispositions législatives applicables

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités encadre, à son article 62-1 codifié à l'article L228-3 du code de l'environnement, les obligations du gestionnaire d'une voirie créée ou réaménagée hors agglomérations :

« A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière ».

Conformément au II de l'article 62 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, ces dispositions s'appliquent pour les projets soumis à déclaration d'utilité publique ou évaluation environnementale, aux projets dont la première enquête publique est ouverte à compter du premier jour du sixième mois suivant la publication de la présente loi.

Ces dispositions s'appliquent donc à la présente opération.

Avis du commissaire enquêteur :

L'article L 228-3 du code de l'environnement était applicable au présent projet de réalisation d'une voie hors agglomération soumise à évaluation environnementale et à enquête publique.

Le département de l'Ariège aurait dû évaluer le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable et joindre cette évaluation au dossier d'enquête publique.

Le projet d'infrastructure comporte donc des aménagements cyclables conçus sans évaluation préalable des besoins.

2.3.5.2. Les aménagements cyclables prévus au projet

Deux aménagements cyclables figurent au projet :

- La création d'un PIGR, passage inférieur à gabarit réduit, sous la déviation, au droit de la route de Trémège interceptée par la déviation,
- La voie nouvelle de desserte des parcelles agricoles est présentée au dossier comme une voie destinée également aux modes doux, qui relie le PIGR ci-dessus et la voie cyclable longeant la ZA Gabrielat.

Cette perspective est probablement illusoire, car ce chemin tel qu'il est conçu ne pourra servir qu'aux piétons ou aux promeneurs en VTT, mais pas à un cycliste utilisant son vélo

pour se déplacer parce que le chemin rural ne serait recouvert que de sable fillérisé et pas de revêtement goudronné (étude d'impact page 24).

Le sable fillérisé comporte des fines qui le stabilisent, mais il est salissant et peu roulant, tout particulièrement par temps humide, et il sera totalement inadapté à la circulation de vélos en configuration « déplacements » pour des trajets domicile – travail après un hiver de passage d'engins agricoles.

Lors de mon entretien à la CCPAP avec le responsable du projet Gabrielat, j'ai reçu confirmation de ce que

- la piste actuelle le long de la zone Gabrielat serait prochainement goudronnée,
- des pistes et bandes cyclables sont prévues à l'intérieur de la zone en projet Gabrielat 2,
- aucune interconnexion n'est prévue entre les aménagements cyclables de Gabrielat 2 et la future voie cyclable du département devant longer cette zone d'activités.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Aucun schéma cyclable intégrant l'ensemble des projets du secteur, ni itinéraire cyclable de desserte de Bonnac, n'a été réellement étudié dans le cadre de cette déviation de la RD820.

Cette desserte cyclable pose ainsi plusieurs questions :

- Le PIGR a fait l'objet d'une demande des habitants durant la phase de concertation préalable, mais la voie modes doux n'a pas fait l'objet d'une évaluation préalable des besoins,
- L'aménagement sur Pamiers de la zone de Gabrielat 2 contigüe à la déviation doit logiquement comporter une étude de son accessibilité par les cycles et des aménagements adaptés, qui sont méconnus du présent dossier et non pris en compte ici, alors que les deux opérations sont interdépendantes et devront être, au moins pour partie, concomitantes.
- Pour les déplacements domicile – travail de Salvayre à Gabrielat ou de Salvayre à Pamiers, l'itinéraire cyclable préférentiel est le plus direct, par l'ex RD 820 à réaménager jusqu'au rond-point sud de la déviation qui permet d'accéder à la voie cyclable existante sur Gabrielat jusqu'à l'entrée de Pamiers,
- Le projet prévoit (cf Etude d'impact, page 24) que la voie de desserte agricole, valant voie modes doux, sera revêtue de sable fillérisé et non d'enrobé bitumineux. Or un revêtement de sable stabilisé est agréable par temps sec en vélo loisir, sur les voies vertes départementales par exemple, mais est inadapté pour des axes dédiés aux déplacements quotidiens tous temps, tout particulièrement les axes domicile-travail, qui doivent être propres, roulants, et sans ornières tout particulièrement lorsqu'ils ne sont pas éclairés comme dans le cas présent.

Avis du commissaire enquêteur :

Le projet d'aménagement cyclable présenté n'a pas fait l'objet de l'évaluation préalable des besoins prescrite par l'article L 228-3 du code de l'environnement, n'est pas coordonné avec le projet contigu d'aménagement de la zone Gabrielat 2 malgré l'interdépendance des deux opérations, et s'avère inadapté, en tracé comme en aménagements, aux déplacements quotidiens.

Ce projet devrait être réétudié.

2.3.6. Les aménagements hydrauliques prévus au projet

La maîtrise d'ouvrage des aménagements hydrauliques au droit de la zone d'activité de Gabrielat

Sur le tronçon sud de la déviation, les eaux pluviales sont prévues d'être recueillies par deux ouvrages réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale:

- La noue d'infiltration, prévue sur l'ensemble du tracé de la déviation,
- Et, en outre, un fossé largement dimensionné, bordant à l'Est la nouvelle voie agricole / voie piétons.

Le dossier précise que ce fossé n'a pas pour unique objet de collecter les eaux pluviales du nouveau chemin (lesquelles, en volume faible, pourraient sans difficultés rejoindre la noue d'infiltration située de l'autre côté du chemin). Ce fossé a principalement pour objet de protéger le nouveau chemin rural à créer contre les ruissellements en provenance des champs limitrophes, la topographie du site orientant les ruissellements d'eau vers le nord-ouest (Etude d'impact, mesure R16, pages 185 et 186).

L'étude d'impact indique cependant que, les sols étant relativement plats et perméables, les chemins présents, légèrement rehaussés par rapport à la topographie naturelle, sont suffisants pour piéger les lames d'eau qui ruissèlent lors d'évènements pluvieux intenses (Etude d'impact page 106, § 2.11.7.4., et p 186).

Outre le fait que le secteur ne comporterait actuellement pas de fossés le long des chemins ruraux car ceux-ci ne sont pas utiles (Etude d'impact page 186), je note que l'aménagement de la zone d'activité conduira nécessairement la CCPAP à gérer les eaux pluviales collectées sur espaces publics, et à imposer à ses acquéreurs une infiltration des eaux pluviales à la parcelle. La survenue d'une lame d'eau entre la zone de Gabrielat et la voie agricole / modes doux ne sera donc pas possible hors évènements extrêmes que le fossé ne pourrait de toutes façons pas traiter.

Avis du commissaire enquêteur :

Une expropriation et des travaux publics soient envisagés pour des travaux hydrauliques dont l'utilité n'est pas démontrée et ne serait en tout état de cause que provisoire, et qui auraient sans doute pu être évitée moyennant un complément de coordination entre les deux collectivités.

2.4. L'économie du projet

Le coût du projet présenté est de 7 millions d'euros TTC non compris divers coûts (indemnités exploitants agricoles par exemple) et ouvrages annexes comme les murs anti-bruit.

Ce coût se décompose comme suit:

► Etudes..... 0.320M€HT

► Acquisitions foncières.....	0.200M€HT
► Déplacement de réseaux.....	0.200 M€HT
► Travaux.....	4.850M€HT
TOTAL HT.....	5.570M€HT
TOTAL TTC (TVA sur Etudes et Travaux) arrondi à.....	7 M€TTC

Inclus dans ce total, le coût des aménagements paysagers est de 414 000 €HT, soit près de 10 % du montant des travaux de voirie.

Les coûts complémentaires concernent :

- Mesures compensatoires : 550 000 € environ,
- Murs anti bruit : 156 000 €HT pour 125 ml, probablement 600 000 €HT au final compte tenu des engagements du département inclus dans sa réponse à mon Procès verbal de synthèse.

Sur ces bases, le coût complet serait de 8 millions d'euros TTC environ pour 1,2 km de route à grande circulation.

Compte tenu de la présence de trois ouvrages d'art en seulement 1,2 km (2 rond-points et 1 PIGR), et compte tenu de nombreux ouvrages annexes, ce montant n'appelle pas d'observations de ma part.

2.5. La mise en compatibilité du PLU de Pamiers

2.5.1 Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Pamiers

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Pamiers, pièce M du dossier d'enquête publique, comporte sur 38 pages (hors annexes) les éléments suivants :

1. Préambule	5
2. Contexte réglementaire.....	6
2.1. La déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme	6
2.2. La procédure de mise en compatibilité du PLU	6
2.2.1. Engagement de la procédure	6
2.2.2. Évaluation environnementale	6
2.2.3. Réunion d'examen conjoint	6
2.2.4. L'enquête publique	7
2.2.5. Consultation pour avis simple de l'EPCI	7
2.2.6. Approbation de la mise en compatibilité du PLU	7
2.2.7. Caractère exécutoire	7
2.2.8. L'impossibilité de mener en parallèle une autre procédure d'évolution du PLU	7
3. Présentation du projet et raisons de son choix	8
3.1. Caractéristiques générales du projet	8
3.2. Raisons pour lesquelles le projet a été retenu	10
3.3. Présentation des variantes d'aménagement envisagées et raisons du choix effectué	10
4. Analyse de la compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme de Pamiers	14

4.1. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)	14
4.2. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	14
4.3. Le règlement graphique	14
4.4. Le règlement écrit	15
4.5. Les servitudes d'utilités publiques	15
4.6. Synthèse des besoins de mise en compatibilité	16
5. Modifications apportées au PLU pour assurer la compatibilité du projet	16
5.1. Le contexte et justification de l'évolution	16
5.2. Traduction des éléments à modifier dans le PLU	16
6. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU	18
6.1. Cadre réglementaire	18
6.2. Incidences sur l'environnement et mesures associées	18
6.3. Synthèse du bilan environnemental du projet	35
Annexe 1 : Planche A0 : Emprise du projet de déviation et PLU de Pamiers	38
Annexe 2 : Planche A0 : Emprise du projet de déviation et parcelles cadastrales	39
Annexe 3 : Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité du PLU	40
Annexe 4 : Rapport de présentation de la concertation menée du 2 au 17 novembre	41

Le dossier présente l'objet et les raisons de la mise en compatibilité du PLU, il est clair tant sur les éléments de procédure que sur ses enjeux environnementaux.

La mise en compatibilité du PLU de Pamiers est soumise à évaluation environnementale. La présente pièce M du dossier d'enquête publique présente les éléments de synthèse de l'évaluation environnementale sur la commune de Pamiers, sans reprendre la totalité du dossier d'étude d'impact présenté dans le même dossier en pièce J, sans reprendre non plus l'avis de l'Autorité environnementale ni le mémoire en réponse du porteur de projet, présentés en pièce K du dossier d'enquête.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Je considère que cette présentation resserrée de l'évaluation environnementale répond à un souci de bonne information du public, et que le dossier mis à l'enquête publique est à cet égard complet.

Le compte rendu de la réunion d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité du PLU par les personnes publiques associées témoigne d'un accord unanime des PPA présentes, ponctué de quelques correctifs et compléments.

La liste des personnes publiques consultées ou associées n'est pas fournie. Il semble résulter du compte rendu de la Réunion d'examen conjoint du projet par les personnes publiques associées, que la Région Occitanie, la commune de Bonnac (au titre des communes intéressées), et la Chambre de commerce et d'industrie, qui ne figurent ni dans les présents ni dans les excusés, n'auraient pas été consultées au titre de cette procédure spécifique dédiée à la mise en compatibilité du PLU de Pamiers.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La liste des personnes publiques associées semble être incomplète.

Il ne m'appartient pas d'en tirer une conclusion juridique.

Compte tenu des caractéristiques du projet global, de son ancienneté, et des consultations et associations intervenues au titre du projet global, je considère que le dossier de mise en compatibilité du PLU de Pamiers, malgré ses possibles manques de peu d'importance pratique, reflète fidèlement la position de l'ensemble des personnes publiques concernées et informe correctement le public à ce titre.

Au global, le dossier de mise en compatibilité du PLU de Pamiers a les mêmes qualités et faiblesses que le dossier de déclaration d'utilité publique des travaux.

2.5.2. La compatibilité au PADD du PLU et au SCOT

Le préambule du PADD du PLU en vigueur permet de le dater de 2001.

L'étude d'entrée de Ville, de 1998, élaborée en prévision de la réalisation de l'autoroute et de l'échangeur nord de Pamiers, n'évoque pas la déviation de Salvayre.

Le PADD de 2001 prévoit la création de la zone d'activité de Gabrielat, mais ne traite ni de sa desserte nord ni de la déviation de Salvayre, la ZA devant seulement être desservie depuis un rond-point de liaison avec la bretelle autoroutière au sud de la zone (comme c'est le cas aujourd'hui).

La carte de principe d'aménagement de cette zone prévoit simplement en limite nord ouest de la zone, un élargissement des plantations faites à titre d'aménagement paysager des abords de la RN20. Les bosquets prévus au niveau du rond-point sud du projet de déviation de la RD820 correspondent bien à cette orientation du PADD de Pamiers.

La création de la déviation de Salvayre, et l'instauration au PLU d'un emplacement réservé dédié sur la commune de Pamiers, ne sont pas incompatibles avec le PADD du PLU en vigueur.

Au SCOT, le secteur est, sur la commune de Pamiers, exclu de tout périmètre protégé (agricole, naturel ou patrimonial), et la création d'une infrastructure routière y est autorisée.

La création de la déviation de Salvayre, et l'instauration au PLU d'un emplacement réservé dédié sur la commune de Pamiers, ne sont pas incompatibles avec le SCOT si l'on considère celui-ci sur le seul territoire de la commune de Pamiers en faisant abstraction de ce que cet emplacement réservé ne peut être justifié par le Conseil départemental sur Pamiers que s'il peut raisonnablement être prolongé sur la commune d'à côté.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Sur la commune de Pamiers, l'instauration au PLU d'un emplacement réservé dédié à la création de la déviation de Salvayre, est compatible avec le PADD et le règlement du PLU en vigueur.

2.5.3. La suppression de l'emplacement non aedificandi actuel

Ni le PLU actuel, ni le dossier de mise en compatibilité, ne précisent l'origine de l'emplacement non aedificandi actuel institué à l'emplacement du projet de déviation, ni son statut réglementaire.

Après recherches, il s'avère que ce périmètre a été institué au travers de la 3^{ème} révision simplifiée du PLU de Pamiers, approuvée le 9 juillet 2009, et publiée en sous-préfecture de Pamiers le 31 décembre 2009, ayant pour objet principal l'extension de la zone d'activité de Gabrielat.

Le rapport de présentation de cette révision simplifiée exposait ainsi :

Le département prévoit à terme la mise en place d'une déviation de la commune voisine de Bonnac et demande que soit inséré dans le projet de révision simplifiée, le fuseau de cette voie qui occupera l'angle ouest de la zone.

Le fuseau inscrit au PLU, incorrectement traduit à son règlement graphique comme espace « non aedificandi », correspond donc à un périmètre d'études tel que prévu à l'article L. 424-1 du Code de l'urbanisme, qui permet le prononcé de sursis à statuer « *lorsque des travaux, des constructions ou des installations sont susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics, dès lors que la mise à l'étude d'un projet de travaux publics a été prise en considération par l'autorité compétente et que les terrains affectés par ce projet ont été délimités* » .

Ces périmètres d'étude n'ont une validité que de 10 ans, et, si notre emplacement non aedificandi relève bien de cet article, il est forclos depuis déjà plusieurs années.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le fondement de cet emplacement non aedificandi inscrit au PLU de Pamiers depuis 2009, est l'article aujourd'hui codifié sous le numéro L 424-1 CU, régissant les périmètres d'études de projets de travaux publics.

Ce périmètre d'études est aujourd'hui forclos, de telle sorte que l'inscription « non aedificandi » est devenue irrégulière (elle était d'ailleurs possiblement irrégulière depuis le départ, car excédant la portée de l'article en question).

Dans tous les cas, la suppression de ce périmètre et son remplacement par un emplacement réservé relevant de l'article L151-41 CU, défini et motivé en bonne et due forme, constituera une amélioration formelle indéniable du document d'urbanisme.

Au titre de l'amélioration ainsi apportée au PLU, rappelons qu'un emplacement réservé ouvre aux propriétaires le droit au délaissement de leur bien, en pratique l'obligation faite au département d'acquiescer ces tènements si demande lui est faite, alors qu'un périmètre d'études n'ouvre pas ce droit.

2.5.4. La création d'un emplacement réservé pour la déviation

Le dossier de mise en compatibilité du PLU prévoit l'inscription au PLU de Pamiers d'un emplacement réservé en lieu et place de la zone non aedificandi actuelle. Contrairement à l'inscription actuelle, qui interdit la construction de la voie nouvelle, l'emplacement réservé rendra cette réalisation possible au regard des règles d'urbanisme.

La création d'un emplacement réservé apporte par ailleurs aux propriétaires un droit de délaissement de leur bien rendu inconstructible. Il protège donc beaucoup mieux les propriétaires qu'un simple corridor non aedificandi.

La création de cet emplacement réservé se fera par :

- Ajout au règlement graphique,
- Ajout au tableau des emplacements réservés.

En complément, il sera nécessaire d'ajouter la justification correspondante au rapport de présentation.

La DUP demandée pourra ainsi être regardée comme compatible avec le PLU complété, dans la mesure où

- elle n'est pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune dans son plan ;
- elle ne méconnaît pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue.

Il faut enfin noter que la création de cet emplacement réservé va délimiter entre le projet de déviation et la RD 820 actuelle, au sud du terrain des forains, un terrain triangulaire isolé de la future zone d'activité, de 3,3 ha environ. Au PLU actuel, ce terrain est en zone AU1b, dédié à l'extension de la zone d'activité de Gabrielat. Du fait de sa coupure liée à la création de la déviation, il est prévu d'être reclassé en zone agricole, zone A, au PLU en cours de révision, et donc rétabli en vocation agricole. L'exploitant majoritaire du site, monsieur Cassaing, m'a confirmé que ce terrain resterait accessible et exploitable.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La création d'un emplacement réservé sur le tracé de la déviation et de ses ouvrages annexes est bien utile à l'exécution des travaux pour lesquels la DUP est demandée.

La suppression de l'ancien périmètre « non aedificandi » et son remplacement par un emplacement réservé relevant de l'article L151-41 CU, défini et motivé en bonne et due forme, constituera une amélioration formelle indéniable du document d'urbanisme.

Au titre de l'amélioration ainsi apportée au PLU, rappelons qu'un emplacement réservé ouvre aux propriétaires le droit au délaissement de leur bien, en pratique l'obligation faite au département d'acquiescer ces tènements si demande lui est faite, alors qu'un périmètre d'études n'ouvre pas ce droit.

Par ailleurs, la création de cet emplacement réservé contribuera indirectement à rendre à l'agriculture un terrain enclavé entre la RD et sa déviation, de 3 ha, au sud ouest de la zone, actuellement dédié à l'extension de la zone d'activité de Gabrielat.

2.5.5. La création d'un emplacement réservé pour la desserte de Trémège

Le projet mis à l'enquête prévoit la fermeture de la route de Trémège, coupée par la déviation de la RD820. Cette route dessert le hameau de Trémège sur la commune de Pamiers depuis le centre du hameau de Salvayre sur la commune de Bonnac.

En substitution, est prévue, hors travaux pour lesquels une déclaration d'utilité publique est demandée, la création d'une nouvelle desserte de Trémège par une voie nouvelle à créer à

travers l'extension de la zone d'activité de Gabriélat. Cette voie nouvelle, appelée route du Chasselas, reliera le rond-point sud de la déviation de la RD820 au hameau de Trémège.

La mise en compatibilité du PLU doit être limitée à la réalisation des travaux objets de la DUP. Toutefois, la création de la voie nouvelle, du Chasselas, venant en substitution de la desserte ancienne de Trémège, est indispensable à la réalisation de la déviation de la RD820.

Sans nouvelle desserte de Trémège, la déviation de la RD820 ne peut se faire. Dans ce cadre, je considère que le futur PLU aurait pu comporter également un emplacement réservé correspondant à la voie nouvelle du Chasselas, utile à sa réalisation quoique non obligatoire.

Avis du commissaire enquêteur

La création de la voie nouvelle du Chasselas est un préalable indispensable à la coupure de la route de Trémège.

La réservation des espaces nécessaires à la création de cette voie nouvelle du Chasselas aurait pu faire l'objet de son inscription au PLU sous forme d'un emplacement réservé, utile quoique non obligatoire.

2.6. Le dossier d'enquête parcellaire

2.6.1. La composition du dossier

Le dossier d'enquête parcellaire, pièce N du dossier, est composé des documents suivants :

1. Plan parcellaire	6
1.1. Commune de Pamiers	6
1.2. Commune de Bonnac	8
2. Etat parcellaire	10
2.1. Tableau de l'état parcellaire de la commune de Pamiers	10
2.2. Tableau de l'état parcellaire de la commune de Bonnac	12
2.3. Avis du Domaine et estimation sommaire et globale	18

Les plans parcellaires sont présentés en format A0, à l'échelle 1/1000 ème. Ils précisent le plan parcellaire, le périmètre du projet, le numéro de parcelle, le propriétaire actuel, la superficie du lot devant revenir au Conseil départemental de l'Ariège et sa surface, la surface du ou des lots restants au propriétaire.

Les plans parcellaires sont complets et très lisibles.

Avis du commissaire enquêteur

Le dossier d'enquête parcellaire est formellement conforme aux prescriptions de l'article R 131-3 du code de l'expropriation.

La pièce Guide de lecture du dossier de l'enquête unique indique par ailleurs où trouver les informations requises au titre du Code de l'environnement.

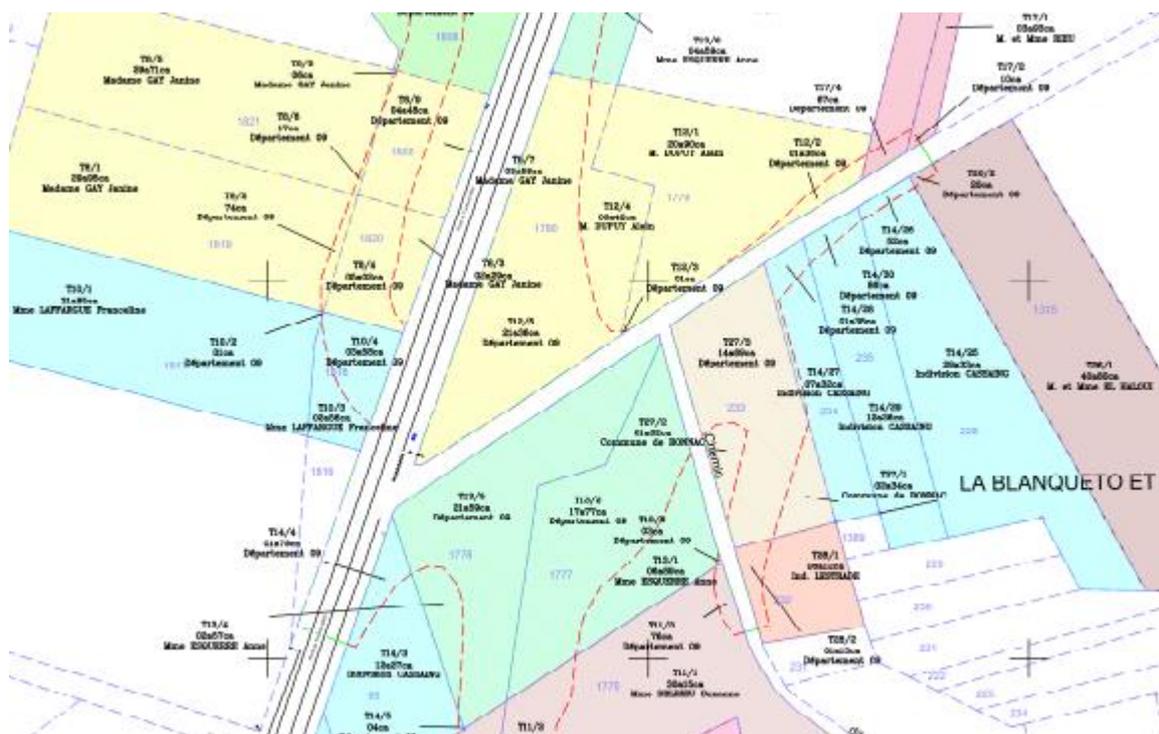
2.6.2. La détermination des emprises à déclarer cessibles

La projection du projet sur le plan parcellaire n'est pas cohérente avec le descriptif du projet et ses représentations graphiques tels qu'ils figurent au dossier de demande de DUP.

Un simple examen visuel du plan parcellaire montre que l'emprise prévue pour le raccordement des chemins ou routes latérales excède très largement l'emprise actuelle de ces chemins, sans qu'un profil en travers des ouvrages à réaliser ne justifie de la dimension de l'emprise réservée.

Exemple ci-dessous : à l'Est de la RD820, les emprises prévues pour raccorder les chemins du Jau et de Cagarrot de Briolo, en pointillé rouge sur le plan parcellaire, sont **trois à quatre fois plus larges** que les chemins à raccorder, sans aucune justification fournie.

Une mesure détaillée du plan parcellaire au 1/1000^{ème} avec un kutch (règle à échelles) montre que l'emprise des chemins en section droite est de 4 mètres sur les plans cadastraux, pour plus de 12 mètres de large pour la projection des emprises des ouvrages à créer.



La même vérification a été faite pour les emprises en section droite de la déviation, où aucune anomalie n'est visible à l'œil nu.

La mesure des emprises de la déviation en section droite sur le plan parcellaire au 1/1000^{ème} donne une emprise foncière de plus de 40 mètres de large au sud de la route de Trémège, pour une emprise de 31 mètres sur le profil en travers.

Au nord de la route de Trémège, où n'est pas prévue de contre allée, la même mesure sur le plan parcellaire donne une emprise foncière de plus de 26 mètres de large, pour une emprise de 20,5 mètres sur le plan des profils en travers (pièce F).

Les écarts constatés peuvent difficilement s'expliquer par des irrégularités du sol ou par la nécessité d'effectuer des déblais ou des remblais : il résulte du dossier que le sol est régulier et plat, ou en pente très douce, et que la plate-forme centrale ne nécessite qu'un très léger remblai, principalement pour la mettre hors d'eau. En tout état de cause, le dossier n'explique rien à ce propos, et ignore le sujet.

Lors de la réunion publique d'information et d'échange organisée par le commissaire enquêteur, le porteur de projet a présenté le profil en travers de l'ouvrage conforme à ce qui figure au dossier, et indiqué qu'une sur largeur de 2 mètres était réservée de chaque côté pour gérer les ajustements de dénivelés ou les écarts de chantier. Cette réponse m'a été confirmée lors de la remise du Procès-verbal d'enquête le lundi 30 mai.

Ces compléments de justification portent l'emprise foncière nécessaire à 35 mètres au sud, alors que l'emprise constatée sur les plans parcellaires fait plus de 40 mètres.

Par ailleurs, rien n'est dit dans le dossier de la délimitation et de la gestion des délaissés de fin de chantier.

Sur question du commissaire enquêteur, le porteur de projet a indiqué lors de la réunion publique d'information et d'échanges, que les délaissés seraient rétrocédés pour un prix symbolique.

Avis du commissaire enquêteur :

Les marges très importantes que j'ai constatées dans la délimitation cadastrale des parcelles à déclarer cessibles **ne sont ni justifiées ni même présentées dans le dossier**, et n'ont été qu'incomplètement confirmées et justifiées lors de la réunion publique d'information et d'échanges.

Ces marges paraissent inadaptées au présent projet et excessivement consommatrices de propriétés privées.

Si les surlargeurs constatées résultent de la conception détaillée de l'ouvrage, le maître d'ouvrage doit les présenter et les justifier dans le dossier d'enquête. Par contre s'il s'agit de marges de précaution ou d'ajustement très élevées (un tiers du profil en travers en section droite, trois à quatre fois l'emprise des ouvrages existants pour les raccordement des voies communales aux ronds-points), alors cela signifierait que le maître d'ouvrage ne pouvait raisonnablement recourir à la procédure de l'enquête concomitante prévue à l'article R131-14 du code de l'expropriation, qui n'est applicable que « lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier ».

2.6.3. L'état parcellaire du projet et l'identification des propriétaires

Avis du commissaire enquêteur :

Il manque au dossier parcellaire de la commune de Bonnac une parcelle de petite taille propriété de monsieur Cassaing, située à Bonnac dans l'emprise du projet : la parcelle B32, d'une surface cadastrale de 12 m2.

2.6.4 L'ajustement de l'état parcellaire

Malgré l'ampleur des marges de précaution retenues par le porteur de projet, des ajustements de l'état parcellaire seraient nécessaires pour optimiser le projet.

Notamment, le raccordement de la route de Lafargue à l'ouest du rond-point nord, s'écarte inutilement de la RD820 et enclave en pure perte des délaissés sur plusieurs parcelles (cf plan présenté deux pages plus haut au § 2.6.2). Les limitations de vitesse applicables permettraient un décalage vers l'Est de la nouvelle bretelle de raccordement et auraient permis en cours d'enquête un ajustement de l'état parcellaire, procédure prévue à l'article R131-11 du code de l'expropriation.

Je n'ai pas proposé la mise en œuvre de cette possibilité car les incertitudes sur le programme du projet au sud de la route de Trémège sont d'une ampleur plus importante, et il m'a paru nécessaire de reporter les ajustements du parcellaire à l'aboutissement des réflexions d'ordre programmatique.

2.6.5. L'estimation sommaire et globale

L'estimation sommaire et globale de la valeur des immeubles compris dans le périmètre de l'opération a été établie en date du 31 juillet 2021 par le Pôle d'évaluations domaniales de la direction régionale des finances publiques, qui rappelle que « les 71 parcelles concernées sont des terrains plats et nus, en nature de terre agricole ».

Sur la commune de Bonnac, les terrains sont en zone non constructible, pour 26594 m2, Sur la commune de Pamiers, les terrains sont en zone agricole pour 13329 m2 et en zone à urbaniser à vocation d'activités, pour 23723 m2, soit un total d'emprises à acquérir de 6 ha 36 a..

L'administration domaniale estime ces terrains à 0,52 €/m2 pour les terres agricoles de Bonnac et Pamiers, et à 5 €/m2 pour les terrains non aménagés à viabiliser.

Soit une indemnité principale globale pour les terrains de 140 000 €.
Majorée des indemnités de emploi : 16 500 €
des indemnités d'éviction : 0 € (non déterminées ici)
des indemnités pour aléas divers¹ : 28 000 €.

Soit un total de 184 500 € arrondi à **185 000 €**.

Les pertes de production des exploitants agricoles, qui pourraient être prises en compte en cas de difficulté pour trouver des terres de substitution, sont estimées dans l'évaluation environnementale (pièce J) et à son annexe 5 à 11,2 K€/an, soit **113 000 € sur 10 ans**.

Ces évaluations sommaires et globales sont bien sûr prévues d'être retravaillées parcelle par parcelle.

¹ A titre d'exemple, une borne d'arrosage sera à déplacer.

Avis du commissaire enquêteur :

Les évaluations ci-dessus ne prennent pas en compte :

- La révision des emprises nécessaires,
- La nécessité d'acquérir ou d'indemniser des délaissés devenus inexploitable ou difficilement exploitables.
- Les prix de référence des acquisitions négociées par la Safer pour le compte de la CCPAP en prévision de l'extension de la ZA Gabrielat,
- Les prix de référence négociés en 2021 par la Safer pour la CCPAP pour l'acquisition des terres dédiées à la réinstallation des exploitants agricoles évincés des extensions de la ZA Gabrielat.

Le coût foncier global sera ainsi supérieur de 30 000 à 40 000 € aux estimations présentées ici.

Mais en tout état de cause, ce coût foncier global de 340 000 € environ sera très marginal dans le coût global de l'opération.

3. Préparation, organisation et déroulement de l'enquête publique

3.1. Pièces administratives

3.1.1. Désignation du commissaire enquêteur

Par décision N° E22000002 / 31 du 26 janvier 2022, le Président du Tribunal Administratif de Toulouse m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique ayant pour objet *la Déclaration d'Utilité Publique, la détermination des parcelles à déclarer cessibles, la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la commune de Pamiers, pour la déviation de la RD 820 sur les communes de Pamiers et de Bonnac au niveau du hameau de Salvayre.*

3.1.2. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête et avis d'enquête publique

Les différents sujets mis à l'enquête publique portent sur un projet unique. Ils font donc l'objet d'une enquête unique.

Les enquêtes publiques concernant une déclaration d'utilité publique ou la détermination de parcelles à déclarer cessibles sont prescrites et organisées par le représentant de l'Etat.

La Préfète de l'Ariège a prescrit et organisé l'enquête publique unique par arrêté du 1^{er} mars 2022.

3.2. La préparation de l'enquête publique

3.2.1. Transmission du dossier et demandes de compléments au dossier d'enquête

Le projet de dossier d'enquête m'a été communiqué sous forme dématérialisée le 28 janvier 2022, et sous format papier le 8 février 2022 à Foix.

J'ai communiqué le 4 février par courriel une première liste d'observations, alertant notamment :

- sur l'absence au dossier des avis requis par l'article L122-1-V du Code de l'environnement (avis des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet),
- sur l'absence de l'évaluation des besoins d'aménagements cyclables, telle que prescrite à l'article L228-3 du Code de l'environnement,
- sur l'absence de réponse à plusieurs observations de la MRAE, Mission régionale d'autorité environnementale, sur les deux points à enjeux qu'elle considère comme les plus importants.

3.2.2. Réunion d'échange avec le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice

Une réunion d'échanges et d'organisation de l'enquête a été organisée par la Préfecture de l'Ariège le 8 février 2022 à 14h30 à Foix, associant :

Mme Marie-Hélène GUILBAUD, directrice de la coordination interministérielle et de l'appui territorial,

Mme Régine CAZAL, chef du bureau de l'appui territorial,

M. Serge CASTILLON, directeur des routes départementales, Conseil Départemental

M. Thibault JOLIVARD, chef de service Études routières, Conseil Départemental,

M. Antony CHARTEAU, service juridique Gestion du patrimoine, Conseil Départemental,

M. Jean-René ODIER, commissaire enquêteur,

Mme Nadine LAURENS, Service Planification, DDT

M. Daniel COURNEIL, maire de Bonnac

M. Nicolas COQUILLAS, directeur Urbanisme Foncier, mairie de Pamiers

Mme Sylviane RÉGALON, bureau de l'appui territorial, cellule environnement.

Une note d'analyse préliminaire du dossier avait été diffusée au préalable par le commissaire enquêteur.

Le compte rendu de réunion a été établi par la Préfecture de l'Ariège.

Il est convenu de compléter le dossier d'enquête avant de le soumettre à l'avis des collectivités concernées, et de joindre ces avis au dossier d'enquête.

L'organisation de l'enquête est esquissée, initialement prévue de se dérouler du 28 mars 2022 au mercredi 27 avril 2022 à 17h.

Le commissaire enquêteur recommande le recours à un registre dématérialisé, outil performant et peu coûteux.

3.2.3. Rédaction de l'arrêté et de l'avis d'enquête publique

Sur la base des échanges intervenus entre les services de la Préfecture, du porteur de projet et le commissaire enquêteur, les projets d'arrêté préfectoral et d'avis d'enquête publique ont été mis au point pour une enquête publique devant se dérouler du 28 mars 2022 au 27 avril 2022.

Après prise en compte des délais de complément du dossier et d'approbation des avis des collectivités concernées, l'enquête publique a finalement été programmée du 11 avril 2022 au 11 mai 2022.

Le recours à un registre dématérialisé est intégré au projet d'organisation de l'enquête.

Commentaire du commissaire enquêteur :

La concertation avec le commissaire enquêteur, prévue à l'article R 123-9 du code de l'environnement, concernant l'organisation de l'enquête publique, a été complète et positive.

3.2.4. Finalisation du dossier d'enquête publique

Le dossier finalement mis à l'enquête publique a été complété des avis des collectivités concernées. Le mémoire en réponse à la MRAE a été largement complété, notamment sur les solutions alternatives possibles et sur les raisons d'un non approfondissement du dossier sur l'impact du projet sur l'urbanisation du territoire, ainsi que sur l'absence d'évaluation des effets

cumulatifs sur l'environnement des deux projets de déviation de la RD820 et d'extension de la zone d'activité de Gabrielat en bordure de cette déviation.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le dossier n'a donc pas été complété par l'évaluation des besoins en matière d'itinéraires cyclables, et plusieurs observations de la MRAE restent sans réponse.

3.2.5. Les visites des lieux

- 10 février 2022 : Visite de présentation : Une première visite de présentation des lieux et périmètres impactés par l'opération s'est déroulée le jeudi 10 février 2022 de 14h00 à 16h30, en présence du chargé de projet du Conseil Départemental de l'Ariège et de monsieur le maire de Bonnac.
- 08 avril 2022 : Visite d'analyse : Après examen du dossier d'enquête, le commissaire enquêteur a effectué une visite d'analyse des lieux, depuis les voies communales et chemins ruraux, le 08 avril 2022, dédiée à l'examen des chemins ruraux et voies communales de desserte des divers hameaux concernés (Le Ticoulet, Trémège, Lafargue), au repérage des espaces agricoles et naturels à enjeux visés à l'étude d'impact, au repérage des parcelles agricoles dont les accès devraient être reconstitués, et à la visite de la zone d'activité de Gabrielat et de sa voie mode doux dont l'extension est prévue en bordure de la déviation projetée.

3.3. Le déroulement de l'enquête publique

3.3.1. Consultation du dossier soumis à l'enquête publique

Le public a pu effectivement consulter le dossier aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies de Pamiers et de Bonnac.

Le dossier sous forme dématérialisé a pu également être consulté sur le site internet du registre dématérialisé mis en place pour l'enquête publique à l'adresse

<https://www.registre-numerique.fr/rd820-deviation-hameau-salvayre-ariège> ,

et sur le site des services de l'Etat :

<http://www.ariège.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Infrastructures-Declaration-d-Utilite-Publique-D.U.P>

Contrairement aux prescriptions des articles 6 et 12 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête du 1^{er} mars 2022, le dossier d'enquête n'était pas accessible le jour de l'ouverture de l'enquête sur le site du Conseil Départemental de l'Ariège : <http://www.ariège.fr/>

Le site registre-numérique donnait accès au dossier au travers d'un sommaire détaillé très lisible, les noms des pièces apparaissant en clair et non par le seul nom du fichier informatique, souvent réducteur et codé. Chaque pièce était aisément téléchargeable par simple clic.

Photo : extrait de l'accès au dossier numérique : un accès facile et clair.



1-1. DUP Pièce A Guide de lecture	643.09 Ko	Q	↓
1-2. DUP- Pièces BCDEFGH			
DUP Sommaire Pièces BCDEFGH	668.62 Ko	Q	↓
DUP Pièces B Objet de l'enquête	340.57 Ko	Q	↓
DUP Pièces C Plans de situation	1.25 Mo	Q	↓
DUP Pièces D Notice explicative	291.26 Ko	Q	↓
DUP Pièces E Plan général des travaux	1.06 Mo	Q	↓
DUP Pièces F Caractéristiques principales des ouvrages	1.31 Mo	Q	↓
DUP Pièces G Estimation sommaire des dépenses	189.34 Ko	Q	↓
DUP-Pièces H-Bilan de la concertation	169.46 Ko	Q	↓
1-3. DUP Pièce I Résumé Non Technique de l'Etude d'impact	7.28 Mo	Q	↓
1-4. DUP Pièce J Etude d'impact	44.16 Mo	Q	↓

Le dossier était enfin accessible depuis un poste informatique dédié mis gratuitement à la disposition du public dans les mairies de Bonnac et de Pamiers.

Le commissaire enquêteur a constaté que le dossier était bien accessible en ligne sur les sites précités à l'ouverture de l'enquête, le lundi 11 avril 2022.

Les statistiques de consultation des sites de l'Etat et du Conseil Départemental de l'Ariège ne sont pas disponibles, de même que les statistiques de téléchargement du dossier ou de certaines de ses parties.

Le dossier, aisément accessible, consultable et téléchargeable sur le site gestionnaire du registre numérique, y a fait l'objet de **213 téléchargements de fichiers et de 355 visualisations de fichiers de la part de 228 visiteurs différents** lors de 503 visites provenant majoritairement de Pamiers, Bonnac, Foix, Tarascon et Toulouse selon décompte au 26 mai 2022 du prestataire gestionnaire du site registre-numérique.fr.

Les dossiers visualisés ou téléchargés le plus fréquemment sont l'étude d'impact (47 visualisations, 8 téléchargements), l'avis de la MRAe (24 visualisations et 9 téléchargements), le plan de situation et les caractéristiques principales des ouvrages.

La dématérialisation de la mise à disposition du dossier d'enquête montre une fois encore son efficacité, le nombre de consultations, satisfaisant pour ce dossier d'ampleur limitée, étant sensiblement plus important que ce qui aurait pu résulter de la seule mise à disposition du dossier en mairies.

Avis du commissaire enquêteur :

Le nombre de visites, de consultations et de téléchargements de fichiers à partir du site Registre Numérique s'est avéré élevé.

Ces bons résultats ont été facilités par la bonne ergonomie du dossier mis en ligne, par la qualité et la clarté de son arborescence, et par une information du public qui s'est avérée efficace notamment par la prolongation de la durée de l'enquête et l'organisation d'une réunion publique.

Le nombre de consultations ou de téléchargements du dossier sur le site du département n'est pas disponible; il est susceptible d'être lui aussi significatif.

3.3.2. Les registres d'enquête

Le public pouvait consigner ses observations sur un registre à feuillets non mobiles paraphé par le commissaire enquêteur, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies de Pamiers et de Bonnac.

Ces deux registres ont été cotés et paraphés par le commissaire enquêteur le vendredi 8 avril 2022, en mairies de Bonnac et de Pamiers.

Les observations et propositions du public pouvaient aussi être adressées au commissaire-enquêteur pendant cette même période, par correspondance à l'adresse suivante : Monsieur le commissaire enquêteur - Mairie de Pamiers – 1 Place du Mercadal – 09100 Pamiers.

Une adresse électronique a également été mise en place.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, toutes observations ou propositions ont pu être envoyées par courrier électronique à l'adresse suivante : rd820-deviation-hameau-salvayre-ariege@mail.registre-numerique.fr, ou déposées directement sur le site du registre numérique mis en place : <https://www.registre-numerique.fr/rd820-deviation-hameau-salvayre-ariege>

Ce site était également disponible depuis le site des services de l'Etat en Ariège.

L'accueil de la mairie de Pamiers et la salle de réunion où se sont tenues les permanences du commissaire enquêteur et où le public pouvait accéder au dossier et au registre d'enquête, sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

A Bonnac, l'accueil de la mairie est accessible aux PMR sur demande, par installation d'une rampe. La salle du conseil, où se tenaient les permanences du commissaire enquêteur, n'est pas accessible aux PMR et une délocalisation aurait été nécessaire en cas de visite d'une personne à mobilité réduite.

3.3.3. Les mesures de publicité de l'enquête publique unique

3.3.3.1. Publication de l'avis sur le site internet de l'autorité organisatrice de l'enquête unique et sur le site du porteur de projet

Dans le cadre de l'article R 123-11 – III du code de l'environnement, la Préfète de l'Ariège a précisé à l'article 16 de son arrêté d'organisation et d'ouverture de l'enquête publique, que l'avis d'enquête serait publié sur le site du porteur de projet, le département de l'Ariège.

Cette prescription n'était pas mise en œuvre au jour de l'ouverture de l'enquête.

L'avis d'enquête a par contre bien été publié sur le site de l'autorité organisatrice de l'enquête, la préfecture de l'Ariège, en application de l'article R123-11-2 du code de l'environnement.

Ci-dessous extrait du site de la préfecture de l'Ariège à la date du 10 avril 2022 : la publication de l'avis comporte également un lien vers le dossier d'enquête, ainsi qu'un lien vers le registre dématérialisé mis en place.

Communes de Pamiers et Bonnac - RD820 - Déviation du Hameau de Salvayre

Mise à jour le 06/04/2022

du lundi 11 avril 2022 à 0h au mercredi 11 mai 2022 à 17h : enquête publique unique relative au projet
RD820 – Déviation du hameau de Salvayre (communes de Bonnac et Pamiers) et portant sur la déclaration d'utilité publique de la création d'une déviation de la RD820 au niveau du hameau de Salvayre, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Pamiers et l'enquête parcellaire en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à l'opération.

> Avis_enquete_Deviation_Salvayre - format : PDF   - 0,13 Mb

ACCÈS AU REGISTRE NUMÉRIQUE

<https://www.registre-numerique.fr/rd820-deviation-hameau-salvayre-ariege>

DÉPÔT DES OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE NUMÉRIQUE

rd820-deviation-hameau-salvayre-ariege@mail.registre-numerique.fr

DOSSIER

RAPPORT ET CONCLUSIONS

3.3.3.2. Affichage de l'avis

L'avis affiché a respecté les dimensions réglementaires : format A2, caractères noirs sur papier de couleur jaune, mention Avis d'enquête publique en caractères de 2 cm au minimum.

L'avis a été affiché en plusieurs endroits:

- Sur le corridor du projet,
- A l'emplacement des ronds-points de raccordement nord et sud,
- Sur la place du hameau de Trémège à Pamiers, sur un panneau d'affichage installé pour l'occasion,
- Sur divers panneaux d'affichage libre à Pamiers (par les services municipaux, qui m'en ont fait copie).

Cet affichage a ensuite été complété :

- Au hameau de Salvayre,
- Sur la mairie de Bonnac, siège du bureau de vote de la commune. Ce dernier lieu d'affichage est d'une remarquable visibilité, les deux tours de l'élection présidentielle se situant la veille de l'ouverture de l'enquête publique et deux jours avant la première journée de permanence du commissaire enquêteur.

L'arrête d'organisation et d'ouverture de l'enquête de la Préfète de l'Ariège, du 1^{er} mars 2022, prescrivait à son article 16 un affichage à chacune des deux mairies. L'affichage sur la mairie de Bonnac a été fait le 8 avril 2022. J'ai constaté ce même jour, en présence du responsable du service urbanisme de la mairie de Pamiers, que cet affichage n'avait pas encore été effectué en mairie de Pamiers.

J'ai constaté en outre lors de ma visite sur site du 8 avril que plus de la moitié des affiches avaient été arrachées. Un lambeau d'affiche resté collé à Trémège me permet de conclure de façon certaine à un acte de vandalisme et non à un accident météorologique.

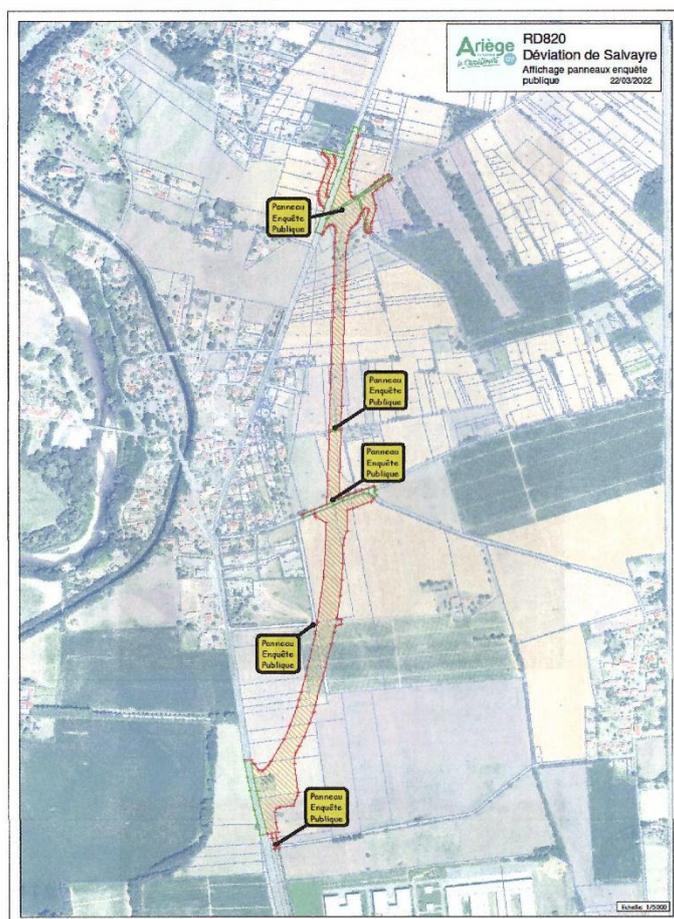
J'ai alerté ce même jour les services du conseil départemental et des deux communes concernées de la nécessité de renouveler l'affichage jusqu'à la fin de l'enquête, quitte à recentrer le positionnement des affiches sur les lieux à plus forte visibilité.

Photo du 24 mars 2022 de l'avis posé au centre du hameau de Trémège



L'affichage du 21 mars 2022 sur le tracé du projet

Implantation affichage « Avis d'Enquête Publique » du 21/03/22



22 MARS 2022

Pour la Présidente du Conseil Départemental de l'Ariège
et par délégation,
Le Directeur des Routes Départementales
Serge CASTILLON
Serge CASTILLON

3.3.3.3. Publication de l'avis d'enquête dans la presse locale

L'avis d'enquête publique a été publié à deux reprises dans La Dépêche du Midi, édition Ariège et dans La Gazette Ariégeoise, ces deux journaux étant habilités à recevoir les annonces légales en 2022 par arrêté préfectoral du Préfet de l'Ariège du 21 décembre 2021 :
La Dépêche du Midi, édition Ariège, le mardi 22 mars 2022
La Gazette Ariégeoise, le vendredi 25 mars 2022,

Publication renouvelée durant la première semaine d'enquête, le Mardi 12 avril 2021 dans La Dépêche du Midi édition Ariège

et le Jeudi 14 avril 2022 dans La Gazette Ariégeoise.

3.3.3.4. Autres mesures de publicité

L'enquête publique a fait l'objet de plusieurs mesures complémentaires de publicité par des moyens divers :

Faute de bulletins municipaux pouvant être mobilisés, l'enquête a été annoncée :

- Par information directe du collectif des habitants de Trémège, le 21 mars 2022 par courriel de la mairie de Pamiers (accusé de réception en date du 26 mars 2022),
- Par information directe de l'association de défense des riverains de Salvayre, par téléphone le 9 avril 2022, par le commissaire enquêteur,
- Par publication sur le site internet de la Communauté de communes Portes Ariège Pyrénées le 5 avril 2022, ainsi que sur le site du département de l'Ariège : <http://www.ariège.fr/Actualites/Deviation-de-Salvayre-l-enquete-publique-ouverte-a-partir-du-lundi-11-avril>
- Par conférence de presse du Département de l'Ariège, sur site, le 4 avril 2022, suivi de trois articles dans la presse locale.



Publication du 5 avril 2022 sur le site internet de la CCPAP
Une publication de même nature a été faite sur le site internet de l'Ariège

3.3.4. Les mesures de notification ou d'affichage spécifiques à l'enquête parcellaire

Lors de ma visite de terrain du 8 avril, j'ai constaté que 7 courriers du 8 mars 2022 du Conseil départemental de l'Ariège, adressés à des propriétaires de parcelles impactées par le projet sur

la commune de Bonnac, étaient affichés sur le tableau d'affichage réglementaire à l'extérieur de la mairie de Bonnac.

Les courriers de même nature concernant les propriétaires de Pamiers n'étaient par contre ce jour-là toujours pas affichés à Pamiers. Par courriel du 12 avril, le CD09 a précisé d'une part que la situation était régularisée, et d'autre part que les seuls propriétaires concernés sur Pamiers sont des membres de l'indivision Descoins dont les parcelles sont en cours d'acquisition à l'amiable par la CCPAP dans le cadre de la zone d'activité de Gabrielat.

3.3.5. La prolongation de l'enquête et l'organisation d'une réunion publique

3.3.5.1. Des difficultés de début d'enquête à traiter

Les retards constatés dans la mise en œuvre de l'arrêté préfectoral organisant l'enquête publique, et relatés ci-dessus, concernaient des mesures d'affichage ou de publicité excédant les prescriptions du code de l'environnement.

Ces anomalies de début d'enquête ont en outre été corrigées rapidement, quoique, formellement, après l'ouverture de l'enquête.

L'arrachage des affiches sur le site de la déviation et sur le hameau Trémège prouve au moins que ces affiches étaient bien visibles. Elles ont été rapidement remplacées.

La prolongation de l'enquête publique a permis de parfaire la durée d'information du public.

3.3.5.2. La prolongation de la durée de l'enquête

L'arrachage des affiches sur site et les premières observations reçues sur le registre numérique, montraient que le projet de déviation, bien qu'attendu par la population, générait aussi des inquiétudes. Il s'avérait donc nécessaire de compléter l'information du public.

Après mon alerte auprès des services de la Préfecture et du Conseil départemental de l'Ariège, la Préfecture de l'Ariège a recommandé une prolongation de l'enquête.

Dans le cadre de l'article L 123-9 du Code de l'environnement, j'ai décidé le 15 avril 2022 :

- d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public, le jeudi 19 mai 2022 à 19h30 à Bonnac.
- de prolonger jusqu'au mercredi 25 mai à 17h00 la durée de l'enquête.

3.3.5.3. L'organisation d'une réunion publique

La réunion publique s'est tenue en salle des fêtes de Bonnac le 19 mai de 19h30 à 21h30.

Le maître d'ouvrage était accompagné de son bureau d'études, notamment pour répondre aux questions concernant les nuisances acoustiques.

40 personnes ont assisté à la réunion.

Le conseil départemental était représenté par son vice-président à la voirie, monsieur Alain Naudy, le directeur de la voirie départementale, le responsable du projet, et les représentants de leur bureau d'études. Le directeur général des services départementaux était par ailleurs présent dans le public.

Les principaux thèmes abordés ont concerné les caractéristiques des ouvrages, les simulations acoustiques, la sécurité dans Salvayre, les solutions alternatives envisageables.

Le compte-rendu de réunion figure en annexe au présent rapport.

3.3.6. Durée de l'enquête et permanences du commissaire-enquêteur

L'arrêté préfectoral du 1^{er} mars prévoyait une durée d'enquête de 31 jours, du lundi 11 avril 2022 à 0h00 au mercredi 11 mai 2022 à 17h00.

Quatre permanences pour accueillir le public et recevoir ses observations devaient être assurées dans les mairies de Pamiers et de Bonnac.

- le mardi 19 avril 2022 de 9h00 à 12h00 à Bonnac et de 13h30 à 17h00 à Pamiers,
- le samedi 30 avril 2022 de 9h00 à 12h00 à Pamiers,
- le samedi 7 mai 2022 de 9h00 à 12h00 à Bonnac.

La prolongation de l'enquête a porté sa durée à 44 jours, du lundi 11 avril 2022 à 0h00 au mercredi 25 mai 2022 à 17h00.

Une journée de permanences a par ailleurs été ajoutée

- le mercredi 25 mai 2022 de 9h00 à 12h00 à Bonnac et de 14h00 à 17h00 à Pamiers,

L'avis de prolongation d'enquête, diffusé par la Préfecture de l'Ariège le 15 avril 2022, a fait l'objet des mesures d'affichage et de publication prévues par le code de l'environnement ou l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.

La publication dans la presse agréée de l'avis de prolongation a été effectuée :

Les 17 et 26 avril 2022, dans la Dépêche du Midi édition Ariège,

Les 22 avril et 13 mai 2022 dans la Gazette de l'Ariège.

3.3.7. Le climat de l'enquête publique

Le public a abondamment profité des bonnes possibilités d'accès au dossier en ligne.

Il s'est fortement mobilisé pour exprimer ses observations.

La réunion publique d'information et d'échanges a parfois été le lieu de propos vifs, mais jamais irrespectueux.

Les relations entre le commissaire-enquêteur, les communes et le maître d'ouvrage ont toujours été aisées et collaboratives malgré les nombreuses demandes du commissaire enquêteur.

3.3.8. Transfert et clôture des registres

Les registres papier ont été clos et signés par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête, le 25 mai 2022 à 12h00 pour Bonnac (heure habituelle de fermeture de la mairie le mercredi, après laquelle le registre n'était plus accessible) et à 17h00 pour Pamiers, conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement.

Au préalable, le commissaire enquêteur a vérifié l'absence de tout message en instance reçu sur la boîte mail dédiée à l'enquête.

Le registre numérique a été clôturé automatiquement.

Après leur clôture par le commissaire enquêteur, les registres d'enquête ont été conservés par le commissaire-enquêteur jusqu'à l'envoi de son rapport à la Préfecture de l'Ariège autorité organisatrice, les registres étant joints à cet envoi.

3.3.9. Remise du Procès-Verbal de synthèse au Conseil Départemental de l'Ariège

La remise du Procès-Verbal de synthèse a fait l'objet d'une rencontre avec le Vice-Président du Conseil Départemental de l'Ariège en charge des routes, le lundi 30 mai à 15h00, précédée le même jour d'une transmission électronique du document.

La date limite de réception du mémoire en réponse du maître d'ouvrage était ainsi fixée au 14 juin 2022.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été reçu sous forme dématérialisée par le commissaire enquêteur le 10 juin 2022

4. Observations recueillies en cours d'enquête publique

4.1. Observations des Personnes Publiques Consultées

4.1.1 L'avis des communes concernées

Les avis des deux communes directement concernées (Pamiers et Bonnac) et de la CCPAP communauté de communes Portes Ariège Pyrénées ont été sollicités à ma demande (demande par note du 13 février 2021).

Les avis favorables obtenus confirment le plein soutien de ces collectivités au projet de déviation. Ils restent essentiellement formels et apportent peu à la bonne information du public.

4.1.2 L'avis de la CDPNAF Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers.

L'avis de la CDPNAF est favorable, sans oppositions. La CDPNAF a pris en compte la reconstitution des accès d'exploitation, ainsi que l'absence d'opposition des exploitants agricoles. Un seul exploitant travaille la quasi-totalité des terres impactées par la déviation..

4.1.3 L'avis de l'Autorité Environnementale

La MRAe, mission régionale d'autorité environnementale, explore de nombreux axes de travail (éviter des espaces naturels et agricoles, nécessité d'une meilleure justification des impacts, eau, air, pollution, mobilités, conséquences de l'infrastructure sur la mobilité et l'urbanisation future,)

Avis du commissaire enquêteur :

Les recommandations comportant les enjeux les plus importants concernent l'évitement des sites sensibles sur Bonnac, par recherche de solutions alternatives à un projet routier neuf, ainsi que la sécurisation des mesures de compensation projetées, par réalisation au préalable d'un inventaire naturaliste sur le site de Clarac prévu pour la mise en œuvre des mesures de compensation.

4.2. Bilan comptable des observations du public

Les courriers adressés au commissaire enquêteur par voie postale ou remis en main propre, ont été numérotés et reportés sur le registre d'enquête.

Le bilan des visites et interventions du public, tous modes confondus, est détaillé dans le tableau suivant :

Permanences en mairies de Bonnac et de Pamiers	Nombre de visites	Contributions orales	Contributions sur les registres papier	Contributions sur le registre dématérialisé	Courriers électroniques reçus à l'adresse dédiée	Correspondance Postale adressée au CE
19 avril	12	12	0	0	0	0
30 avril	5	5	0	0	0	0
7 mai	14	14	0	0	0	0
25 mai	3	3	0	0	0	0
Hors permanences			4	42	5	5
Total :	34	34	4	42	5	5

Lors des permanences il y a eu **34 visites**, pour des observations, ou pour des demandes d'informations sur le dossier qui ont été fournies par le commissaire enquêteur.

90 contributions ont été reçues : déclarations orales lors des permanences ou écrites sur les registres papier ou numérique, ou transmises par courrier, regroupant **237 observations**.

En complément, le commissaire-enquêteur a entendu à sa demande, dans le cadre de l'article L 123-13 du code de l'environnement :

- Le maire de Bonnac, le 10 février sur site et, avec son 1^{er} adjoint, le 30 mai 2022,
- Le responsable de l'urbanisme de la commune de Pamiers, M. Coquillas, le 8 avril 2022
- Le responsable du projet de déviation à la direction des routes du Conseil départemental de l'Ariège, M. Jolivard, le 10 février sur site et le 8 avril 2022 au CD09,
- Le responsable du projet d'extension de la zone d'activité de Gabrielat à la communauté de communes Portes Ariège Pyrénées, M. Thibaut, le 18 mai 2022.

Enfin, la réunion publique d'informations et d'échange, organisée le 19 mai 2022 à Bonnac, a réuni **40 participants**, outre les représentants du maître d'ouvrage et de son bureau d'études.

4.3. Analyse des observations recueillies en cours d'enquête

Les observations du public sont synthétisées par thème, de façon le plus souvent anonyme. Les demandes personnelles, liées à une parcelle donnée ou à une situation privée, sont listées dans la rubrique « demandes personnelles ».

Pour la bonne information ultérieure du public, il est rappelé que la présente enquête publique n'a pas pour objet de déterminer le montant des acquisitions ou des indemnités de diverses natures, qui sont du ressort du département de l'Ariège dans le cadre d'acquisitions ou d'évictions amiables, et du juge de l'expropriation dans les autres cas.

La liste complète et numérotée des observations reçues est jointe en annexe au Procès Verbal de synthèse.

Les questions éventuelles du commissaire enquêteur ou ses demandes de précisions adressées au département maître d'ouvrage sont précédées du symbole ⇨

Je n'ai pas opéré de quantification des avis « pour » ou « contre » reçus : il suffit de confirmer que la déviation reçoit un soutien massif, et que les objections, largement minoritaires, n'en sont pas moins étayées.

J'ai pris soin de synthétiser en annexe au Procès Verbal de synthèse l'ensemble des contributions reçues par tout moyen, qui permettent, si besoin était, de compléter les statistiques présentées ici.

4.3.1. Concertation préalable et information du public

Une observation isolée regrette une insuffisance d'information préalable lors de la concertation.

La phase de concertation préalable est par contre évoquée pour signaler les écarts entre ce qui avait pu y être dit ou entendu et ce qui est présenté dans le projet actuel.

Les écarts évoqués concernent la continuité du mur anti-bruit, et la piste de desserte agricole à l'ouest de la déviation, que les riverains pensaient utiliser lors de leurs promenades comme chemin de liaison vers la trémie de la route de Trémège.

Plusieurs remarques du public et d'associations soulignent la bonne qualité du dossier d'enquête, tout particulièrement de l'état initial des lieux réalisé par le bureau d'études Ecotone. La qualité de ce dossier ne fait pas l'objet de critiques. Les associations environnementalistes, qui saluent la qualité de l'état initial des lieux, font toutefois état de l'absence à l'inventaire d'une espèce furtive mais probablement présente sur le site, le lézard ocellé, et critiquent vivement la description par le porteur de projet de la séquence « éviter – réduire – compenser » concernant les atteintes à l'environnement.

4.3.2. Le programme des travaux de voirie

Les solutions alternatives

La déviation de Salvayre reçoit un soutien massif, soutien quasi unanime de la part des habitants de Bonnac ainsi que des élus départementaux et communaux (Mazères, Bonnac, Pamiers) qui se sont exprimés.

Les inconvénients importants de la solution proposée ont cependant orienté le débat vers les solutions alternatives possibles.

Plusieurs observations critiquent ainsi la présentation insuffisante ou partielle qui serait faite des solutions alternatives envisageables.

L'impossibilité d'apaiser le trafic en traversée de Salvayre, telle qu'elle est présentée par le Département dans sa réponse à la MRAe, ne convainc guère que les conseillers départementaux, qui évoquent maladroitement dans leur contribution une interdiction de mise en oeuvre de solutions là où le rapport n'évoque que des préconisations, sans d'ailleurs en expliciter le contexte.

- ⇒ Pouvez-vous confirmer que les solutions rejetées sont déconseillées sur les voies à grande circulation par les organismes techniques de l'Etat, et non interdites ?
- ⇒ Quels seraient les problèmes routiers créés par leur mise en œuvre ?

Réponse du porteur de projet :

Pour mémoire, l'argumentaire proposé par le Département sur les solutions d'aménagement de la traverse d'agglomération est traité dans la pièce K (pages 16/49) du dossier DUP.

- **Les ralentisseurs « dos d'ânes » ou « trapèzes » sont interdits** sur les voies de circulations où le trafic est supérieur à 3000 Véhicules en moyenne journalière annuelle ou pour un trafic PL supérieur à 300 véhicules en moyenne journalière annuelle >> **Décret n°94-447 du 27 mai 1994 / Article3.**

- **Les écluses sont limitées** aux axes routiers ayant un faible trafic (de l'ordre de 1000 UVP/h dans les deux sens selon le cas) >> **guide Certu intitulé « Guides des chicanes et écluses sur voiries urbaines ».**

- **Les coussins ne sont pas recommandés** pour un trafic supérieur à 10000 véh/j >> **guide Certu intitulé « Guides des coussins et plateaux »**

- **L'implantation de plateaux traversants** sur une ligne régulière de transport en communs dont le trafic est supérieur à 10 bus par jour et par sens **est à éviter** >> **guide Certu intitulé « Guides des coussins et plateaux »**

Les chicanes sont autorisées >> **guide Certu intitulé « Guides des chicanes et écluses sur voiries urbaines ».**

La mise en place de ce dispositif va permettre de réduire les vitesses mais il n'aura aucun effet sur la densité du trafic. Cet aménagement va potentiellement accentuer les effets négatifs sur la pollution et sur le bruit.

- **La limitation de la vitesse est autorisée.** Le pouvoir de police incombe à monsieur le Maire. Cette mesure n'aura aucun effet sur la densité du trafic. Pour mémoire, les deux derniers conseils municipaux ont souhaité réduire le trafic dans Salvayre et apaiser les mobilités dans le hameau.

⇒ Quels seraient les problèmes routiers créés par leur mise en œuvre ?

Réponse du porteur de projet :

Les normes, guides, décrets et règles de l'art cités ci-dessus s'imposent à l'ensemble des maîtres d'ouvrage routiers. Si les collectivités locales ne sont pas strictement obligées de suivre ces recommandations, elles y ont toutefois tout intérêt car un juge s'y réfèrera naturellement en cas de contentieux et la responsabilité du maître d'ouvrage pourra être envisagée s'il apparaît que des règles de l'art n'ont pas été respectées.

Le conseil départemental de l'Ariège s'engage pleinement dans cette doctrine.

Avis du commissaire enquêteur :

La régulation de la vitesse dans le hameau de Salvayre et la sécurisation des traversées et des tourne à gauche sur la RD820, sont indispensables.

La réponse fermée du CD09 m'a conduit à rechercher et étudier la documentation technique existante.

Il s'avère que la doctrine du CD09 est obsolète.

La nouvelle édition 2010 du Guide CERTU « Coussins et plateaux, » a levé il y a 12 ans toute restriction relative aux coussins et plateaux en agglomération.

Le guide indique ainsi page 9 :

« les coussins et les plateaux peuvent a priori être utilisés sur des voies urbaines quel que soit leur volume de trafic supporté. Toutefois, au-delà de 10 000 véhicules par jour pour les deux sens confondus, il convient d'être particulièrement attentif.

Contrairement aux ralentisseurs, ils peuvent être implantés sur des voies empruntées par des lignes régulières de transport en commun. »

Le CERTU rappelle par ailleurs dans le même guide la possibilité d'installer une « onde verte », succession de feux tricolores coordonnés imposant une vitesse réduite. L'installation de feux tricolores au carrefour entre la route de Bonnac, la route de Trémège et la RD820 peut aussi être une option. **Bref, contrairement aux affirmations du CD09, le département et la commune ont à leur disposition un large éventail de solutions pour apaiser le trafic en traversée du hameau.**

Une observation signale par ailleurs que les bouchons créés à Auterive par les aménagements de voirie apaisant le trafic, doivent conduire à rejeter ce modèle d'aménagement d'une traversée d'agglomération.

Avis du commissaire enquêteur :

Les bouchons d'Auterive en heure de pointe résultent manifestement de la masse des déplacements pendulaires domicile – travail vers Toulouse, voire des retours des stations de ski le dimanche soir, davantage que des aménagements urbains. D'ailleurs ces bouchons n'existent pas dans la traversée du hameau des Baccarets (Cintegabelle) malgré le feu tricolore qui y interrompt la circulation sur la RD820, car le site n'est pas soumis à des déplacements pendulaires importants.

Deux observations indiquent que la question est avant tout financière : l'aménagement de la voirie en agglomération est à la charge de la commune, même lorsque les nuisances et dangers proviennent d'une voie départementale structurante et ancienne route nationale, alors que la création d'une déviation est, elle, à la charge du département.

Les autres observations sur le sujet sont unanimes à critiquer (voire condamner) l'absence de tout investissement passé de sécurité dans la traversée du hameau de Salvayre, et l'absence de tout projet d'investissement futur à ce titre.

Un chapelet de drames sur 50 ans m'ont été relatés durant les permanences, et l'expression d'un danger ressenti est omniprésente chez les habitants de Salvayre.

L'aménagement de la traversée de Salvayre est demandé aussi par les personnes soutenant le projet de déviation ; il s'agit donc d'une demande très largement consensuelle.

⇒ Quelle est la position du département à ce titre ?

Réponse du porteur de projet :

Comme évoqué dans le bilan de la concertation (pièce H) du dossier DUP, le conseil départemental de l'Ariège préservera le statut départemental de l'ancienne route. A ce titre, il conserve le pouvoir de police de conservation en et hors agglomération.

En revanche, le travail de réflexion pour aménager la traverse d'agglomération, la conception, la construction et le financement de l'infrastructure sont autant de prérogatives et de choix politiques qui incombent à la commune de Bonnac.

Pour mémoire, la chaîne de déplacements et les mobilités douces sont prises en compte lors de l'élaboration d'un projet de traverse d'agglomération. Ainsi le déplacement des piétons sera obligatoirement pris en compte dans une telle réflexion.

Le département accompagne les communes, qui s'engagent dans cette démarche au travers du Comité Technique de Traverses d'Agglomérations. Il aide ainsi techniquement et financièrement les communes, en gardant uniquement la maîtrise d'ouvrage de la couche de roulement.

La temporalité des deux projets, celui de la déviation et celui de l'aménagement de la traverse d'agglomération ne peut coïncider. La déviation doit déjà être en service pour permettre la réalisation du projet de traverse du hameau, et ainsi permettre des aménagements au trafic résiduel.

De plus, il faut compter en moyenne 2 ans pour la réalisation d'un projet de ce type.

Pour l'ensemble de ces raisons, les dossiers d'études de la déviation de Salvayre ne définissent pas les aménagements dans l'agglomération à la charge de la commune.

Avis du commissaire enquêteur :

Le département indique qu'un projet de traverse d'agglomération est un projet global, et que si la commune s'engage dans un aménagement elle devra nécessairement traiter les déplacements des modes doux, piétons et cyclistes. Cette expression laisse entendre que toute sécurisation de la traversée de Salvayre nécessiterait un projet d'ensemble et un budget communal très important et financièrement insupportable.

Cette expression, qui pousse à l'inaction, n'est pas en adéquation avec l'absolue nécessité de sécuriser la traversée du hameau.

Le CERTU considère les choses avec plus de pragmatisme.

Il est indiqué, page 11 de son Guide « coussins et plateaux » que :

« L'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) repris sous l'article L.228-2 du Code de l'environnement précise « qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. ».

Un aménagement ponctuel de surélévation de chaussée sur une voirie existante ne constitue pas à lui tout seul à une rénovation de voirie urbaine.

Par contre, quand un aménagement de surélévation de chaussée entre dans un projet de voirie nouvelle ou de rénovation urbaine de la voirie, c'est le projet d'ensemble qui déterminera la nature des aménagements cyclables à réaliser. »

Autrement dit, la mise en œuvre de solutions ponctuelles de sécurité n'exige pas de tout refaire.

Rechercher une meilleure utilisation de l'autoroute A66 fait débat.

De nombreuses observations rappellent que la RD820 est l'axe usuel d'entrée en Ariège et d'accès quotidien à Pamiers et Foix, et excluent toute autre solution que la déviation de Salvayre.

Mais les opposants au projet observent que la gratuité de l'autoroute entre Saverdun et Pamiers, et diverses mesures associées en matière de signalétique et de réglementation routière, régleraient le problème en détournant une part importante du trafic, sans investissement coûteux. Le rachat du péage ne serait pas nécessaire, la gratuité du tronçon concerné étant mise en œuvre par des mesures tarifaires.

⇒ Quelle est la position du Département sur cette alternative sans investissement lourd ?

Réponse du porteur de projet :

Délester le trafic de transit sur l'A66 aura forcément une conséquence sur le coût pour les usagers.

Un principe général de gratuité de l'accès à la voirie publique existe y compris sur les autoroutes. En effet sur ces dernières, l'article L122-4 du code de la voirie routière indique que « L'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, il peut être institué par décret en Conseil d'Etat un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'en assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure ».

Lors de la construction du réseau autoroutier, l'Etat s'est attaché autant que possible à conserver un itinéraire gratuit parallèle, bien souvent le tracé des anciennes RN, devant par ailleurs supporter les usagers qui de par leur nature sont interdits sur autoroute (cyclistes, engins agricoles, voitures, certains convois exceptionnels, etc). Il est bien souvent opposé à l'Etat dans le cadre d'enquêtes publiques préalables à la DUP et plus récemment lors de débats publics que l'on ne peut imposer un droit de passage aux usagers que dans la mesure où ils peuvent emprunter un itinéraire gratuit alternatif.

L'autoroute A66 relève du régime de la concession. Les contrats de concessions sont élaborés par l'état qui en assure par ailleurs le contrôle du respect.

Un courrier de Madame la Présidente du CD09 a été envoyé à Mr le Directeur Général des Infrastructures des Transport et des Mobilités ce 1^{er} juin 2022, demandant l'étude de la gratuité de ladite section (Mazères >Pamiers) et les conditions de sa mise en œuvre. Au-delà, délester le trafic de transit sur l'A66 aurait aussi pour effet de rallonger le temps de parcours. Les activités existantes (CAPA, usine de méthanisation, carrières Denjean et Malet...) situées au Vernet seraient pénalisées par des allongements de parcours significatifs.

Il n'est donc pas certain que les poids lourds délaissent la RD820.

Pour ce faire, il conviendrait d'interdire les poids lourds en transit dans la traverse du hameau. Cette mesure relève du pouvoir de police de Mr le Maire de Bonnac.

Rappelons ensuite que la RD820 porte le statut de Route classée à Grande Circulation. L'article 22 de la loi « libertés et responsabilités locales » de 2004 définit les RGC comme des routes permettant d'assurer la continuité des itinéraires principaux, et notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires ou encore la desserte économique du territoire. Elles justifient à ce titre des règles particulières en matière de police de la circulation. Il faudra donc soumettre cette interdiction à l'avis de l'Etat.

Dès lors, si la mesure était effective, il y aurait nécessité de modifier toute la signalisation de police et directionnelle sur l'ensemble des routes départementales et nationale impactée.

Le Département a pris en compte la demande émanant de l'enquête publique en interrogeant les services centraux de l'état (DGITM). Une telle alternative aura inévitablement un coût économique sur le long terme, quand bien même elle ne nécessiterait aucune création d'une nouvelle infrastructure.

Avis du commissaire enquêteur :

Le CD09 a donc engagé l'étude de cette alternative autoroutière, au vu de la demande émanant de l'enquête publique.

Cette décision est excellente. Il est toutefois dommage qu'elle n'ait pas été prise dès l'expression de l'avis de la MRAe, qui portait la même demande. L'enquête publique s'est donc tenue sans disposer des éléments de réponse à cette importante question.

Dans l'hypothèse d'une solution autoroutière, le département rappelle que la signalisation routière devrait être modifiée : il s'agit effectivement d'une mesure d'accompagnement absolument indispensable, seule capable de donner sa pleine efficacité aux mesures de détournement de la circulation, et qui doit être prise en compte dans l'étude récemment engagée.

Le département rappelle également que le trafic résiduel de poids lourds resterait significatif sur la RD820. Il est difficile de conclure sur ce point avant toute étude, mais il est certain que le trafic des entreprises locales, dont les carriers, ne disparaîtrait pas.

A cet égard, je note l'observation des associations naturalistes opposées au projet de déviation, qui rappellent l'intérêt du fret ferroviaire : une convention aurait été conclue en 2010 entre l'Etat, Réseau Ferré de France, la communauté de communes de Pamiers et 4 producteurs de granulats, pour augmenter la part des granulats transportés par train (20 % aujourd'hui, contre une cible à 50 %). La réactualisation de cette convention insuffisamment mise en œuvre mériterait d'être prise en compte dans l'étude du scénario récemment initiée par le CD09.

Le rétablissement des accès à Trémège et au hameau de Ticoulet à l'Est de la déviation.

La création d'un PIGR passage inférieur à gabarit réduit sous la déviation avait été demandée lors de la concertation pour maintenir l'accès des piétons et cyclistes à la route de Trémège interceptée par la déviation. Satisfaction a été apportée à cette demande qui ne fait plus l'objet d'observations.

Par contre des riverains du chemin du Barris (intercepté par la déviation), des riverains de la route de Trémège, et l'association de défense des habitants de Salvayre, demandent la création, côté l'ouest de la déviation, d'une liaison entre le chemin du Barris et la route de Trémège. Cette liaison, qui était prévue lors de la concertation préalable, permettrait le rétablissement de la desserte des chemins riverains pour les piétons, mais aussi pour la collecte des ordures ménagères.

⇒ Quelle est la position du département sur cette demande ?

Réponse du porteur de projet :

Cette demande est apparue rapidement dans le processus de concertation initié par le conseil départemental. La variante 2 répondait favorablement à cette demande (cf. page 19/265 de la pièce J du dossier DUP).

Consommatrice de foncier supplémentaire, et considérant l'importance des enjeux de préservation agricole et naturelle sur la partie nord du chemin de Trémège, cette solution a été écartée par le Conseil Départemental dans le dernier parti d'aménagement.

Avis du commissaire enquêteur :

La variante 2 évoquée par le CD09 avait pour objet, selon le dossier mis à l'enquête publique, de desservir les parcelles agricoles, préoccupation qui s'est avérée ici inutile. Par contre le dossier n'évoque pas le rétablissement de l'ensemble des fonctionnalités antérieures.

En l'occurrence, dès lors que les parcelles enclavées entre la déviation et le hameau sont perdues pour le réservoir de biodiversité, rien n'interdit le rétablissement au profit des riverains des fonctionnalités existant avant travaux, notamment concernant l'accès à la

plaine agricole via le chemin du Barris qui serait alors dévié vers l'ancienne route de Trémège.

La création d'un cheminement piéton entre le chemin du Barris et la route de Trémège serait une solution partielle, ne remettant pas en cause la préoccupation environnementale affichée par le conseil départemental. Elle permettrait en outre de reconstituer une fonctionnalité préexistante.

La future desserte de Trémège, et indirectement la future desserte du hameau du Ticoulet, ont fait l'objet de plusieurs remarques, notamment durant la réunion publique. Le nouvel itinéraire de desserte passera par un passage fort resserré existant entre deux bâtiments à l'entrée de Trémège depuis la future voie du Chasselas. Les observations expriment la crainte que cet étranglement n'interdise l'accès à ces deux hameaux par les véhicules de secours et les poids lourds (nota : l'accès par le chemin du Jau est interdit aux véhicules de plus de 2,60 mètres de haut, et ne peut être une option pour ces véhicules).

⇒ Qu'en est-il ? Quelle est la largeur praticable ? (yc, pour les poids lourds, en tenant compte de ce que les murs limitrophes sont obliques et non verticaux).

Réponse du porteur de projet :

Pour permettre aisément la circulation d'un poids lourd, la largeur de la voie doit être au minimum de 3 ml à 30 km/h, limitation de vitesse en vigueur dans le hameau. Après mesures sur site, en tenant compte du fruit négatif des murs, on relève une cote de 3.20 ml entre murs au passage le plus étroit.

La voie communale du hameau de Trémège permet donc la circulation des poids lourds. Rappelons ici que l'article R312-10 du code de la route autorise à la circulation les véhicules jusqu'à une largeur maximum de 2.60ml pour les superstructures à parois épaisses conçues pour le transport de marchandises sous température dirigée et jusqu'à une largeur maximum de 2.55 ml pour les autres véhicules ou partie de véhicules.

Un aménagement simple par bordure « butte roue » permettrait de bien guider un PL pour franchir ce rétrécissement ponctuel sans difficulté de manœuvre.

Avis du commissaire enquêteur :

La réponse est satisfaisante.

Le rétablissement des accès au hameau de Ticoulet

L'accès au hameau du Ticoulet ne serait plus prévu que par des chemins de cailloux, depuis Trémège le long de la voie ferrée, ou depuis le futur rond-point sud via la nouvelle piste agricole. Les riverains demandent le rétablissement d'un accès goudronné.

⇒ Position du département ?

Réponse du porteur de projet :

Le Conseil Départemental a entendu la demande exprimée lors de l'enquête publique et s'engage à trouver au terme des études techniques la meilleure solution pour y répondre favorablement.

Dans la pièce D du dossier DUP page 23/43 on peut lire « 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. »

Les habitants du hameau de Ticoulet pourront passer par Trémège en empruntant le chemin de Ticoulet et la route de Trémège pour rejoindre le giratoire sud ou passer par Trémège en empruntant la voie parallèle à la voie SNCF. Cette voie actuellement engravée sur 630 ml pourrait être revêtue afin d'améliorer les conditions de circulations et d'éviter les nuisances dues aux poussières de la grave.

Autre possibilité, les habitants du hameau de Ticoulet pourront passer par le giratoire nord en empruntant la voie parallèle à la voie SNCF puis le chemin de Jau. De par la présence de l'ouvrage SNCF (passage inférieur) le gabarit des véhicules sera limité en hauteur à 2.60m.

Cette voie actuellement engravée sur 870ml pourrait également être revêtue d'un matériau insensible à l'eau.

Dans le cadre de l'enquête, les riverains du hameau de Ticoulet ont demandé la possibilité d'emprunter la Voie Modes Actifs pour raccourcir le parcours et pour mieux acheminer les véhicules de secours. Cette voie étant initialement prévue pour les mobilités douces et le désenclavement des parcelles agricoles, rien ne s'opposerait à permettre une circulation très locale des riverains. Il est à signaler à ce titre la parution toute récente d'un décret (2022-635 du 22 avril 2022) autorisant une plus grande mixité des itinéraires cyclables (type voie verte) avec la desserte des riverains. Pour répondre à cet usage mixte, il est tout à fait envisageable de structurer ladite voie en conséquence.

Avis du commissaire enquêteur :

La réponse est satisfaisante, sous réserve, s'agissant de la voie mixte, que son utilité soit démontrée.

La desserte sécurisée du hameau de Lafargue au nord de Salvayre.

Plusieurs remarques font état de la grande utilité du rond-point nord pour la desserte sécurisée du hameau de Lafargue, dont la voie d'accès débouche actuellement sur la RD820 à l'angle d'un bâtiment implanté en limite du domaine public routier et masquant toute visibilité.

⇒ Dans l'hypothèse où le rond-point nord serait déplacé vers le sud pour limiter l'impact de la déviation sur le réservoir de biodiversité, un aménagement ponctuel du débouché de la route de Lafargue serait-il possible ? (déplacement vers le sud pour gagner en visibilité, tourne à gauche aménagé en entrée, interdiction de tourne à gauche en sortie et renvoi vers le rond-point).

Réponse du porteur de projet :

L'hypothèse de déplacer le giratoire nord de la déviation a été étudiée par les services techniques des routes.

Sans déroger aux règles de l'art, il est possible de déplacer le giratoire nord de la déviation de 140 ml vers le sud. La rue de Payroulie, le chemin de Jau et le chemin de Gratiane sont raccordés au giratoire dans cette étude. Dès lors qu'une infrastructure est modifiée ou pour la création d'une nouvelle infrastructure, le projet doit intégrer les normes et règles de l'art. Parmi elles, la nécessité de recentrer les points de conflits, de sécuriser les échanges et de s'assurer des conditions de visibilité et de lisibilité du carrefour.

Le guide SETRA « Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales » considère qu'une distance entre carrefours inférieure à 250m ne permet pas de vérifier ces conditions. Pour ces raisons, l'aménagement d'un carrefour de type « Tourne à Gauche » n'est donc pas réalisable.

Pour mémoire, ce principe d'aménagement a été appliqué pour le rétablissement de la route du Chasselas au giratoire sud du même projet. La voie nouvelle construite par la CCPAP se raccordera directement au giratoire sud au profit de l'ancienne intersection dangereuse.

L'étude de déplacement du giratoire nord, présentée à Mr le Commissaire Enquêteur le 30 mai 2022 lors de la remise de son PV de synthèse, ne permet cependant pas de réduire significativement les impacts agricole et naturel dans cette zone ZNIEFF de type 1.

Avis du commissaire enquêteur :

L'examen de la variante proposée montre effectivement qu'elle ne permet pas de réduire significativement l'impact du nouvel ouvrage sur le réservoir de biodiversité.

Cette variante peut donc être abandonnée.

Les aménagements pour les modes actifs

Plusieurs riverains, ainsi que l'Association de défense des habitants de Salvayre, demandent la création d'une nouvelle liaison pour les piétons entre le chemin du Barris et la route de Trémège et sa trémie inférieure (déjà évoqué ci-dessus).

Les cyclistes, s'exprimant seuls ou par l'association CycloPattes, contestent absolument le tracé retenu le long de la déviation pour un itinéraire cyclable vers Pamiers et la zone d'activité Gabrielat. Tous demandent un tracé direct via la RD820 jusqu'au rond-point sud.

L'association de défense des habitants de Salvayre demande une traversée cycliste et piétons sécurisée des ronds-points nord et sud.

⇒ Un franchissement sécurisé de la déviation ou de son rond-point d'accès sud peut-il être prévu, entre l'actuelle RD820 et la piste cyclable de la ZA Gabrielat ?

Réponse du porteur de projet :

Cette demande est également apparue rapidement dans le processus de concertation initié par le conseil départemental.

Actuellement une voie verte de 1350ml existe déjà entre la RD820 et la ZA Gabrielat. Elle permet les déplacements doux du giratoire de Trémège jusqu'à la route du chasselas. Lors des études du projet, le conseil départemental a choisi de prolonger cette infrastructure **existante** sans franchissement du flux de véhicules pour permettre à ces usagers de rejoindre le hameau de Salvayre ou bien de poursuivre vers Le Vernet en toute sécurité. Initialement (cf. variante2 page 19/265 pièce J du dossier DUP), la voie mode doux devait couvrir le linéaire total de la déviation. Les forts enjeux environnementaux sur la partie nord (ZNIEFF) ont conduit le maître d'ouvrage à réduire l'infrastructure à la seule partie sud de la déviation.

Suite aux réunions de concertation (pièce H du dossier DUP), les riverains ont souhaité conserver la connexion piétonne (lieux de promenades) avec les hameaux de Ticoulet, Jau, Trémège...

Hors la voie nouvelle constituait un barrage, coupant ainsi cette connexion.

Un passage inférieur à gabarit réduit (PIGR) a été positionné sur la route de Trémège pour rétablir cette connexion (cf. variante3 page 20/265 pièce J du dossier DUP). Cette implantation résulte d'un compromis des usages piétons et cycles. Pour une raison économique, il est apparu opportun au maître d'ouvrage de ne réaliser qu'une seule traversée.

Certaines contributions déplorent l'allongement de parcours pour les deux roues, la proximité de la déviation ou encore la continuité vers les hameaux de Lafargue ou de Gratiane.

Prenons l'exemple d'un usager à l'intersection des RD820/RD36, au centre du hameau de Salvayre :

Pour aller en direction de Pamiers d'un usager deux roues, jusqu'à la route du Chasselas (début de la voie verte) :

- en empruntant la RD820, il doit parcourir 747 ml
- en empruntant la Route de Trémège puis le PIGR et enfin la VMA du projet de déviation, la distance est de 1094 ml

Soit environ 347 ml de différence.

Le conseil départemental a préféré positionner les cyclistes en contre allée sur la partie sud du tracé en privilégiant la sécurité au détriment d'un allongement de parcours.

Toutefois, pour permettre le franchissement sécurisé des modes doux du rond-point d'accès sud, le conseil départemental aménagera un refuge dans les ilots séparateurs concernés pour une traversée à niveau.

S'agissant de la proximité de la déviation, il faut rappeler la présence de la haie libre prévue dans les aménagements paysagers. Cette haie, détaillée dans l'annexe L du dossier DUP sera composée d'arbres et arbustes. Elle se situe entre la future déviation et la Voie Modes Actifs (VMA). Elle formera un écran végétal et une barrière qui masquera la vue des usagers de la VMA.

Enfin, la continuité pour les usages doux à cheminer vers les hameaux de Lafargue ou de Gratiane ne pourra se faire que par les futurs aménagements de la traverse d'agglomération.

Cette opportunité a déjà été développée précédemment dans ce mémoire.

Avis du commissaire enquêteur :

Faute d'une évaluation préalable des besoins, telle que prescrite par l'article L 228-3 du code de l'environnement, le bien fondé des choix départementaux ne peut être vérifié.

A l'inverse, l'association Cyclo&pattes, ainsi que tous les cyclistes qui se sont exprimés, demandent un itinéraire direct. Je note par ailleurs que sur l'agglomération toulousaine la demande d'itinéraires directs et courts est systématique pour les tracés correspondant à des déplacements domicile-travail.

.L'aménagement de refuges dans les îlots séparateurs du rond-point sud améliore le projet.

4.3.3. Les nuisances sonores et visuelles sur le hameau de Salvayre,

Les nuisances visuelles n'ont fait l'objet d'aucune observation, deux riverains signalant toutefois préférer une haie à un mur anti-bruit.

Les nuisances sonores sont, avec la sécurité, au centre de la quasi-totalité des contributions reçues. Plusieurs observations recueillies en cours d'enquête ou exprimées lors de la réunion publique, témoignent d'une véritable souffrance et non d'une simple gêne.

La question du bruit est telle qu'elle affecte désormais les relations entre les habitants du hameau de Salvayre (favorables à la déviation) et ceux du hameau de Trémège (où les observations sont défavorables à la déviation), ce qui m'a conduit à devoir modérer des observations synthétisées en annexe au procès-verbal de synthèse des observations reçues.

De nombreuses demandes sont exprimées en faveur d'une continuité du mur anti-bruit devant le hameau de Salvayre.

Plusieurs de ces demandes s'appuient sur le niveau sonore simulé, proche du seuil réglementaire alors qu'il est affecté de marges d'incertitude significatives et qu'il ne prend en compte, selon ce qui a été dit en réunion publique, qu'une partie de l'effet « vent ».

⇒ Quelle est la position du département face à cette demande ?

Réponse du porteur de projet :

Le conseil départemental a respecté les seuils d'ambiances sonores réglementaires. Les modélisations et l'analyse des courbes isophones montrent un dépassement des seuils réglementaires au niveau des habitations « légères » (type caravanes). Un écran a donc été prévu à cet endroit. (Hauteur 2.50m / Longueur 125m)

Pour la prise en compte du vent, le logiciel utilise le code de calculs "NMPB 2008" (Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit), qui intègre l'effet des conditions atmosphériques sur la propagation des sons. Ce logiciel est ainsi conforme aux prescriptions de la norme NF XP 31-133 de février 2007, relative au calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, **incluant les effets météorologiques**.

Le Conseil Départemental a entendu les contributions émanant de l'enquête publique sur l'ambiance sonore. Le département va étudier l'opportunité de réaliser un linéaire complémentaire de murs antibruit au droit des maisons les plus proches de la future déviation pour maintenir l'ambiance sonore existante, sans dégradation de l'ambiance sonore.

Le département n'est donc pas opposé à compléter les protections acoustiques. Attention néanmoins aux enjeux environnementaux et aux aménagements paysagers prévus dans la séquence ERC sur la partie nord. Cette modification du projet devra être étudiée en rapport à ces enjeux.

Avis du commissaire enquêteur :

La MRAe avait relevé *qu'au point de mesure « 2A », le niveau sonore passe de 45,1 dB(A) à 55,9 dB(A) en période diurne et qu'au point de mesure « 3 », le niveau sonore passe de 37,9 à 47,5 en période nocturne. Même si les seuils maximums ne sont pas dépassés, l'émergence sonore pour ces habitations représente 10 dB(A) voire plus et elle est particulièrement perceptible pour les riverains – nb : Augmenter le niveau sonore de 10 dB, c'est multiplier le niveau sonore par 10 et c'est comme si le bruit était 2 fois plus fort.*

L'objectif de maintien de l'ambiance sonore actuelle, sans dégradation, est donc très satisfaisant.

Des mesures de suivi devront garantir l'atteinte de cet objectif.

En outre, plusieurs demandes de mesures complémentaires sont exprimées, concernant la limitation de vitesse sur la déviation (70 km/h au lieu de 80 km/h), une interdiction de doubler sur la déviation, un revêtement acoustique.

⇒ Quelle est la position du département face à ces demandes ?

Réponse du porteur de projet :

Le département modifiera les mesures d'exploitations et la qualité du revêtement pour atténuer le bruit généré par l'infrastructure.

Pour information, le bureau d'étude a tenu compte pour les modélisations acoustiques d'un enrobé standard (BBSG 6cm). Il sera donc possible d'appliquer à la place un enrobé phonique avec un gain escompté de 3 décibels.

La réduction de la vitesse à 70km/h n'aura que peu d'impact sur le niveau sonore. La vitesse maximale sera de 80 km/h par ailleurs en adéquation avec la logique d'itinéraire de cet axe structurant. Néanmoins une ligne continue interdira le dépassement sur la déviation.

Avis du commissaire enquêteur : La réponse du conseil départemental est satisfaisante.

4.3.4. L'impact sur les exploitations agricoles

Réduction des impacts agricoles et environnementaux du fuseau sur Bonnac :

De nombreuses observations regrettent l'atteinte portée au réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac. Je note à ce titre que le dossier ne justifie pas le tracé au nord de la route de Trémège, qui est trop long pour être justifié par le seul contournement de Salvayre et ne cherche pas à réduire les impacts fonciers, agricoles et environnementaux de ce contournement.

Une autre solution était possible, qui réduisait les impacts agricoles et environnementaux du projet : raccourcissement de la déviation, déplacement vers le hameau de Salvayre du giratoire nord (quitte à compléter le linéaire de murs anti-bruit), suppression du retraitement des accès aux chemins du Jau et de Cagarrot de Briolo, et mise en œuvre d'une solution alternative pour la sortie sécurisée du hameau de Lafargue.

Question :

⇒ Pourquoi cette recherche d'une réduction des impacts, pourtant obligatoire dans son principe, n'a pas été conduite ? Quelle en est l'appréciation du CD09 ?

Réponse du porteur de projet :

Dans le cadre des études menées pour répondre à la demande de sécurisation du hameau, le Conseil Départemental a suivi la séquence « Eviter – Réduire – Compenser ».

En premier lieu, des solutions alternatives au projet sont retranscrites dans la pièce K « Avis MRAe et Mémoire en réponse », et analysées en fonction de leur opportunité. Ensuite, concernant le fuseau retenu en plaine, il est la résultante des contraintes de conceptions (règles de l'art, normes...), des positions des giratoires et également des points durs constitués par le bâti existant.

La conception du projet s'est pleinement inscrite dans un processus itératif entre la maîtrise d'ouvrage, les bureaux d'études, les retours des diverses concertations avec le public et le cadrage des administrations.

Le conseil départemental s'est attaché à trouver la solution la plus efficiente au problème avéré de sécurité de la traverse d'agglomération de Salvayre.

L'étude d'impact a permis d'identifier les enjeux environnementaux relatifs au projet de déviation.

La pièce E du dossier DLE (Dossier de demande de dérogation à l'article L411-1 du code de l'environnement) vise à apporter les éléments nécessaires pour montrer le maintien dans un état de conservation favorable de l'ensemble des espèces protégées concernées par le projet dans leur aire de répartition naturelle, grâce à la mise en place d'un ensemble de mesures, toujours dans la logique du processus Éviter/Réduire/Compenser.

Deux sites de compensation ont été proposés à moins de 2km de la zone du projet. Le site maintiendra un état de conservation favorable de l'ensemble des espèces protégées impactées par le projet.

Sur l'aspect agricole, l'impact permanent sur la production agricole concerne une surface totale de 6,6 ha. Cependant, le diagnostic a permis d'identifier les exploitations et les pratiques en vigueur. La séquence ERC a permis au travers des mesures C2 (compensations financières) et R15 (création d'une voie mixte de desserte des parcelles agricoles) de tenir compte de la compensation des prélèvements sur le foncier agricole et sur les rétablissements des circulations agricoles.

Pour information le dossier d'enquête préalable à la DUP a reçu l'avis favorable de la CDPENAF, le 14 janvier 2021.

Avis du commissaire enquêteur :

La variante de tracé que j'avais suggérée a été examinée par le conseil départemental, qui m'a présenté les résultats le 30 mai lors de la remise du Procès verbal de synthèse (cf exposé article 4.2 ci-dessus).

Il en ressort que la variante proposée n'améliore pas significativement l'impact du projet sur les espaces naturels et agricoles. Cette variante peut donc être abandonnée.

Concernant le traitement de la sécurité : voir mes réponses au point 4.2 ci-dessus, le conseil départemental sous estime gravement les solutions d'aménagement de l'infrastructure en place.

Les modalités d'acquisition des terrains agricoles

L'affichage d'un prix moyen faible dans l'estimation globale indicative des services fiscaux a choqué un propriétaire, mettant un accord amiable sur ces bases hors de portée.

Les effets cumulatifs de l'extension de la ZAE de Gabrielat

Plusieurs remarques regrettent que les effets cumulatifs n'aient pas été pris en compte.

Je note à ce titre que l'étude des deux opérations est largement concomitante, et que les deux opérations sont interdépendantes au travers de la voie nouvelle du Chasselas.

La desserte des parcelles agricoles sur Pamiers.

Le responsable du projet d'aménagement Gabrielat 2 à la CCPAP a signalé que des parcelles prévues d'être désenclavées par la piste agricole à créer au sud de la route de Trémège, sont en voie d'acquisition par la CCPAP.

⇒ A quoi (et à quelles parcelles) va servir la voie de desserte des exploitations agricoles prévue entre la route de Trémège et le rond-point sud ?

Réponse du porteur de projet :

En tant que porteur de projet, le conseil départemental se doit de rétablir les accès et les voies interceptées par le projet.

La Voie Modes Actifs (VMA) a en priorité le rôle de continuité de la voie modes doux qui longe Gabriélat et d'accès secours (PL) ou ponctuellement riverains vers le Ticoulet, mais elle sert aussi à maintenir des accès avant l'extension de la Zone d'Activités.

Monsieur Cassaing est l'exploitant agricole majoritaire du site, sur les deux communes de Bonnac et de Pamiers. Il lui restera, après réalisation des travaux, des parcelles à exploiter à l'est et à l'ouest de la déviation. Il aura donc en particulier besoin d'emprunter la voie modes actifs autorisée ponctuellement pour la desserte agricole.

Au-delà des exploitants agricoles, le maître d'ouvrage doit également veiller à rétablir les accès à chaque propriétaire foncier impacté et à ne pas enclaver d'unité foncière. La desserte contribuera au maintien de ces accès.

Avis du commissaire enquêteur :

Les fonctions liées à la desserte du Ticoulet ou d'accès des secours, ne figurent pas dans le dossier d'enquête. Evoquées durant l'enquête, elles ne semblent pas indispensables puisque le conseil départemental, dans ses réponses au § 4.3.2 ci-dessus, envisage de maintenir le schéma initial à travers du hameau de Trémège par une route étroite mais au gabarit néanmoins suffisant selon les mesures sur site effectuées par le CD09.

Le conseil départemental ne répond pas à la question posée concernant les parcelles qui nécessitent une desserte.

Je n'ai pas identifié de parcelle nécessitant une nouvelle desserte :

- au nord du site, proche de la route de Trémège, les deux grandes parcelles forment une unité foncière (un seul propriétaire). Si chaque parcelle de l'unité foncière doit avoir sa propre desserte, alors un accès de quelques dizaines de mètres suffirait, au niveau du PIGR à créer à l'intersection de la déviation et de la route de Trémège.

- au centre du site, la seule parcelle susceptible d'être concernée (propriétaire M Ruffat Jean Claude) est un délaissé de 25 ares en forme de long triangle, inexploitable seul. Cette parcelle devra être acquise par le CD09, et/ou rejoindre l'unité foncière proche propriété de parents.

- au sud du site, le parcellaire est plus fragmenté, mais les parcelles appartiennent déjà à la communauté de communes des Portes de l'Ariège maître d'ouvrage de la zone Gabriélat, ou sont en cours d'acquisition, un accord étant intervenu (indivision Descoins).

La réponse du CD09 sous-entend que cette desserte nouvelle n'est nécessaire qu'en attendant l'extension de la zone de Gabriélat. Mais cette extension va intervenir avant la déviation, et pas après. La CCPAP ayant la maîtrise foncière, a programmé un dépôt de demande de permis d'aménager en juin 2022 et un démarrage du chantier pour fin 2022.

La réelle utilité de cette voie de desserte n'est donc toujours pas établie.

4.3.5. La préservation de la biodiversité et des espaces naturels

Les défenseurs de l'environnement, notamment un collectif de quatre associations dont un représentant annonce un recours juridique en cas de maintien du projet, rappellent que le

projet se situe sur Bonnac sur un réservoir de biodiversité identifié au SRCE et au SRADDET et protégé au SCOT.

⇒ Pourquoi le maître d'ouvrage n'a-t-il pas demandé la mise en compatibilité du SCOT (application de l'article L143-44 CU) ?

Réponse du porteur de projet :

La conception du projet s'est pleinement inscrite dans un processus itératif entre la maîtrise d'ouvrage, les bureaux d'études, les retours des concertations avec le public et le cadrage des administrations.

Les échanges effectués avec le SCOT vallée de l'Ariège et la Direction Départementale des Territoires de l'Ariège avaient conclu en 2019 que le projet n'était pas incompatible avec le SCOT.

Cette question a été renouvelée (juin 2022) au service planification et urbanisme de la DDT qui maintient sa réponse. **Cette dernière ajoute qu'en l'absence de document d'urbanisme, les règles d'urbanisme sont celles du règlement national d'urbanisme. Ces dernières ne peuvent, par essence, être adaptées pour être compatibles avec un SCOT.**

Les services de la DDT précisent en outre par écrit :

« La mise en compatibilité évoquée par les associations concerne les opérations qui ne seraient pas compatibles avec les dispositions du SCOT VA. Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCoT Vallée de l'Ariège indique (prescription 6) une protection des cœurs de biodiversité dont les ZNIEFF 1 : « ces espaces n'ont pas vocation à être urbanisés et ne doivent pas être isolés et doivent être maintenus connectés avec les milieux adjacents, voire entre eux ». **Le DOO ne pose pas un principe d'interdiction des aménagements. Il n'y a pas d'incompatibilité entre le projet de déviation et les dispositions du SCOT puisque le porteur (CD09) identifie l'enjeu environnemental comme fort et prévoit en conséquence, dans l'étude d'impact, des mesures d'évitement, de maintien des continuités et de compensation (cf avis de la MRAE qui recommande cependant des compléments).** Il est à noter que la collectivité concernée (le syndicat mixte du SCOT VA) n'a d'ailleurs pas fait valoir une mise en compatibilité du SCOT sur ce point, y compris sur la commune de Bonnac lors de la réunion d'examen conjoint. »

Avis du commissaire enquêteur :

Cette question, y inclus l'analyse de la réponse des services préfectoraux, fait l'objet d'une analyse détaillée au § 1.2.1. ci-dessus.

Le SCOT ne pose pas d'interdiction de principe des aménagements, il pose une interdiction d'isolement et une obligation de protection.

Or ici le projet consomme et isole environ 15 % de la surface du réservoir de biodiversité, alors que la taille de ces réservoirs est reconnue par le code de l'environnement comme un élément déterminant de leur fonctionnalité. De plus, contrairement à ce qu'écrit la Préfecture, le projet ne comporte aucune mesure de maintien des continuités écologiques.

J'estime que ce niveau d'atteinte au réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac n'est pas compatible avec le SCOT. Celui-ci devait donc faire l'objet d'une procédure de mise en compatibilité.

Il faut en outre redire que la MRAe ne s'est pas contentée de demander des compléments aux mesures de compensation, elle a en premier lieu estimé indispensable l'étude de solutions alternatives raisonnables à un nouveau projet routier.

Enfin, le SCOT considère (page 5 du DOO) qu'il s'applique aux autorisations d'urbanisme en l'absence de document d'urbanisme.

Le projet isole plusieurs hectares de terres agricoles entre la déviation et l'actuelle RD820. Les environnementalistes indiquent que la petite faune y est condamnée à terme (rongeurs, batraciens, reptiles, ..).

⇒ Un ou des passages à petite faune sont-ils possibles sous la déviation ?

Réponse du porteur de projet :

Comme indiqué dans la pièce K du dossier DUP en page 33/49, les inventaires ont montré une faible utilisation du secteur par la faune terrestre, hors Lapin de Garenne. On notera toutefois que la capture pour le sauvetage de la faune est demandée dans le cadre d'une demande de dérogation en cours d'instruction, par mesure de précaution.

De plus, le projet ne faisant pas l'objet de remblais et n'étant pas clôturé, il n'a pas été jugé nécessaire de réaliser des passages à faune.

Après étude, il s'avère que la mise en place de Glissières en Béton Adhérent (ou tout autre type de muret) pour rediriger la petite faune vers des passages ne paraît pas opportune. En effet le dispositif entraînerait la création d'un genre de piège sur 1,5 km pour la petite faune et provoquerait en phase chantier l'agrandissement des emprises du projet avec au final un effet négatif sur l'environnement, la faune et la flore.

Avis du commissaire enquêteur :

Dont acte.

La pose de murs anti-bruit, promise par le CD09 dans le cadre de cette enquête, va accentuer l'isolement des terrains situés à l'ouest de la déviation. L'absence de toute mesures de rétablissement des continuités écologiques n'améliore pas cet aspect du projet.

Le choix du site retenu pour la mise en œuvre des mesures compensatoires est contesté, pour trois raisons principales :

- le site n'est pas un site de plaine, il est illusoire de chercher à y reproduire une écologie de plaine,
- le site est déjà riche d'espèces protégées, dont les habitats seront détruits lors de la mise en œuvre des mesures compensatoires,
- le site aurait été choisi avant tout état des lieux naturaliste, ce qui disqualifie le choix effectué.

⇒ Réponse du département ?

Réponse du porteur de projet :

La compensation environnementale consiste à assurer la préservation des espèces menacées en s'assurant de leur trouver un habitat favorable qui sera protégé par des partenariats avec les associations naturalistes.

Par le travail de relevés de terrain, de diagnostics, d'études des différents impacts, le CD09 s'est attaché à prendre en considération les enjeux de biodiversité et de protection du milieu naturel.

L'analyse des impacts du projet met en évidence toute une série de mesures pour éviter et réduire les incidences sur l'environnement. Malheureusement, le projet va impacter le milieu

naturel. Les échanges avec les écologues du bureau d'étude ont permis de définir un secteur pouvant accueillir la compensation environnementale, le secteur du lieudit de Clarac sur la commune de Le Vernet, à moins de 2 km de la zone d'étude.

Suite à l'avis de la MRAE, le département s'est associé à l'ANA CEN 09 pour justifier la pertinence du site.

Un pré-diagnostic réalisé en fin d'année 2021 a permis de conclure que le site semblait à priori favorable. L'ensemble des investigations est annexé aux pièces K (DUP) et E (DLE). Ce site de compensation, propriété du conseil départemental, pourra rapidement être fonctionnel dès l'autorisation de projet.

Le conseil départemental s'engage si le projet voit le jour, à conventionner avec l'ANA CEN d'Ariège comme opérateur de compensation.

Enfin, une ORE (Obligation Réelle Environnementale) sera mise en place sur le site en partenariat avec l'ANA CEN 09 et le fermier exploitant pour garantir la mise en œuvre de l'ensemble des actions et mesures en faveur de l'environnement.

Les éléments de calcul et les hypothèses des compensations ont été détaillés au chapitre 6 et en annexe 10.5 de la pièce E du dossier DLE (Dossier de demande de dérogation à l'article L411-1 du code de l'environnement).

Pour information l'hypothèse B a été retenue pour la compensation sur le site de Clarac.

Elle concerne la création/remise en état de milieux à proximité écologique du projet et nécessitera une surface de 13Ha pour compenser les impacts résiduels sur le projet.

Enfin, concernant l'équivalence écologique, deux espèces parapluies ont été retenues pour la définition de la compensation et permettent de couvrir l'ensemble du cortège avifaunistique des milieux prairiaux concernés par les impacts: la Pie-grièche écorcheur et l'Aigle botté

La remise en état des milieux en cours de fermeture, l'entretien des prairies et la création de haies sera favorable à cet ensemble ainsi qu'à l'ensemble des rapaces ou des autres espèces nichant déjà sur le site de compensation.

Avis du commissaire enquêteur

Mes compétences naturalistes ne sont pas suffisantes pour porter une appréciation concernant l'équivalence des sites, l'un étant un site de plaine et l'autre un site de coteaux (ils ne relèvent pas de la même codification européenne des milieux), point sur lequel le CD09 ne répond pas.

Par contre je rejoins la MRAe et le collectif d'associations sur un point : l'absence d'inventaire naturaliste sur le site de compensation ne permet pas de savoir ce qui y sera détruit par les mesures de fauche et de broyage, et ne permet donc pas de conclure sur l'absence de perte nette de biodiversité que doit permettre la solution proposée.

4.3.6. La détermination des parcelles à déclarer cessibles

L'emprise du projet

Une remarque de l'exploitant majoritaire du site signale que les larges et généreux raccordements des chemins nord au rond-point nord, sont inutiles.

La largeur de ces raccordements s'avère être sur le plan parcellaire de trois fois la largeur des chemins à raccorder.

Cette remarque, ainsi qu'une remarque du maître d'ouvrage lors de la réunion publique limitant à 2 x 2 mètres les largeurs de précaution retenues au-delà des emprises des ouvrages à réaliser, ont conduit à vérifier à l'aide d'un kutch (règle à échelles) les

emprises de la déviation en section droite sur le plan parcellaire au 1/1000^{ème}. Sauf erreur de ma part, l'emprise foncière paraît être de plus de 40 mètres de large au sud de la route de Trémège, pour une emprise de 31 mètres sur le profil en travers.

Au nord de la route de Trémège, où n'est pas prévue de contre allée, la même mesure sur le plan parcellaire semble donner une emprise foncière de 26 mètres de large, pour une emprise de 20,5 mètres sur le plan des profils en travers (pièce F).

⇒ Le maître d'ouvrage peut-il confirmer les emprises dont il a besoin ?

Réponse du porteur de projet :

Le projet est établi sur deux communes, celle de Pamiers et celle de Bonnac.

Au regard de la consommation foncière, le projet nécessite en surface cadastrale privée de 63646 m² :

- 37052 m² sur la section YB de Pamiers
- 1886 m² sur la section B2 de Bonnac
- 24708 m² sur la section B2 de Bonnac

Cette surface résulte de l'emprise du projet plus une surlargeur de 2 m. Cette surlargeur permet d'assurer la faisabilité du projet au regard d'aléas non prévisibles au moment des études (imprécision topographique, variation mineure du projet...). **Une fois la construction de l'infrastructure terminée, le département s'engage à rétrocéder les reliquats d'emprises qui n'auraient plus aucune utilité.**

Avis du commissaire enquêteur :

La surlargeur de 2 mètres est large sur du terrain plat, mais non excessive, et peut effectivement correspondre aux besoins du projet.

L'engagement de rétrocession des reliquats d'emprise non utilisés est satisfaisant.

⇒ Le maître d'ouvrage peut-il confirmer sur cette base le calcul des surfaces à acquérir inscrites dans le dossier d'enquête parcellaire ?

Réponse du porteur de projet :

Le projet technique a été réalisé sur un logiciel de conception d'infrastructure routière.

Un profil en travers (coupe transversale du projet) est appliqué le long de l'axe de la route.

Pour la déviation, le projet comporte deux profils en travers type, Nord et Sud. Ils permettent de comprendre les fonctionnalités voulues par le maître d'ouvrage en les représentant sur un terrain naturel fictif. Cependant, ces profils types ne tiennent pas compte :

- De la topographie du site, terrain naturel
- De l'altimétrie de l'axe de la route qui varie en fonction du terrain naturel
- Des transitions (entrées en terre) qui permettent l'enchaînement entre les différentes fonctionnalités
- Du calage des fils d'eau des ouvrages hydrauliques vers les exutoires
- D'une surlargeur de 2 m de part et d'autre du projet permettant de palier aux aléas, incertitudes, imprécisions du levé topographique comme précisé dans la question précédente.

Considérant ces faits techniques, au plus large de l'emprise du projet (entre l'extrémité nord de l'écran acoustique et l'accès à la ferme de Belpélou), le profil atteint 42 m de large au lieu de 31 m comme indiqué sur le PTT sud (profil en travers type).

A cet endroit très contraint, le profil se détaille comme suivant : 2m de surlargeur d'emprise / 3.15m paysager / 0.5m d'écran acoustique / 1.25m de passage devant l'écran / 2.50m de noue / 2.75m entrée en terre du remblai / 12m de plateforme / 2.9m entrée en terre du

remblai / 2.50 m de noue / 3.25m paysager / 0.4m entrée en terre du remblai / 5m VMA (1+3+1) / 0.3m entrée en terre du remblai / 1.5m de fossé / 2m de surlargeur d'emprise = 42 ml hors tout.

Le détail de ce profil représente la différence entre l'aspect théorique d'un profil en travers type et le profil en travers du projet.

Pour finir, une fois la modélisation du projet terminée, nous avons communiqué l'emprise au géomètre pour la reporter sur le cadastre et ainsi déterminer les plans et les états parcellaire. L'ensemble de ces travaux sont consultables dans la pièce N « Dossier d'enquête parcellaire » du dossier DUP.

Avis du commissaire enquêteur

Ces largeurs importantes, et le profil en travers du projet annoncé ici, excèdent d'un tiers tout ce qui est présenté dans le dossier d'enquête (pièce F Caractéristiques principales des ouvrages, pièce L5 Note paysagère, pièce N Enquête parcellaire).

J'estime que l'ampleur de cet écart, et l'absence de présentation de tout élément justificatif, constituent un défaut dans l'information du public.

Ces écarts sont importants pour une voie limitée à 80 km/h sur un terrain quasiment plat où le seul relief marquant est la route de Trémège, légèrement surélevée par rapport au terrain naturel. Aucun ajustement géométrique de cette ampleur n'est perceptible sur l'actuelle RD820. Faute de toute justification fournie, on peut craindre que la démarche de conception se soit affranchi de l'objectif d'économiser du foncier et, par exemple, ait aplani le profil en long au-delà de ce qu'exige une voie limitée à 80 km/h..

L'identification des parcelles et des propriétaires

L'information réglementaire aux propriétaires

⇒ Pouvez-vous démontrer que toutes diligences ont été faites avant la fin de l'enquête pour contacter les propriétaires n'ayant pas retiré leurs courriers recommandés ? Pour les quelques propriétaires concernés, pouvez-vous me faire un état de vos contacts sur le dossier foncier ?

Réponse du porteur de projet :

Concernant l'enquête parcellaire, les 60 propriétaires ou copropriétaires ont fait l'objet d'un adressage individuel nominatif (2 par couple) par le biais d'un courrier avec fiche de renseignements en LR/AR le 10/03/2022.

Sur ces envois, 7 sont revenus "non distribués" et ont fait l'objet simultanément :

- d'un courrier de demande d'affichage adressé aux communes de Bonnac et Pamiers
- de recherche sur différents sites internet (« Pages jaunes », « Dans nos cœurs » si la personne est décédée, et recherche sur différents moteurs de recherche)

Pour 1 propriétaire de 2 parcelles (Mme DELRIEU épouse CASTAGNE DCD) il y a eu des échanges de mails avec la mairie de Bonnac afin d'identifier un éventuel héritier. Aucun héritier ou bénéficiaire et pas de notaire identifié ayant traité la succession au décès.

Avis du commissaire enquêteur :

Les destinataires des 7 courriers non distribués sont :
madame AHMED HAMADA, ep EL ALAOUI
madame Nathalie DESCOINS
madame Sara DESCOINS ep MARTIN
monsieur Paul GOURMANDIN
madame Coralie GIMAT LATU
monsieur Jean-Michel GRIL-MAFFRE
madame Nadine LEROUX.

Les courriers correspondants ont bien été affichés en mairie (certificat d'affichage du maire de Bonnac du 7 avril 2022. J'ai vérifié cet affichage le 8 avril 2022.
Déclaration d'affichage le 11 avril à la mairie de Pamiers du responsable urbanisme de la ville de Pamiers et du porteur de projet du CD09 par mail du 12 avril 2022).

Madame Delrieux épouse Castagne, décédée, ne figure pas dans la liste des 7 courriers affichés, alors que le courrier destiné à sa succession aurait dû être affiché en mairie en application de l'article R131-6 du code de l'expropriation..

La réponse du porteur de projet est satisfaisante concernant les démarches effectuées, non satisfaisante concernant la liste des courriers affichés.

Demandes de correction :

Deux demandes de correction ont été faites durant l'enquête publique, listées ci-après :

Monsieur Jean Lestrade, propriétaire indivis à, Bonnac.

- 1) Il signale une erreur sur le dossier parcellaire. La parcelle BO232, de 7 a 25 ca, n'est plus propriété de l'indivision Lestrade. Elle a été cédée il y a 18 mois à M Angelo Rabuffetti. Cette cession a été notifiée au CD09, qui aurait écrit au nouveau propriétaire. (nota : il s'agit de la parcelle d'implantation de la « bretelle d'accès » au chemin du Cagarrot de Briolo).

Monsieur Christian Ruffat, propriétaire à Trémège sur Pamiers.

- 2) Une erreur affecte la fiche foncière pour la parcelle YB45, déjà signalée au CD09. Pour cette parcelle YB45, il n'y a pas égalité sur la fiche foncière entre surface totale et somme des surfaces acquises et non acquises. Par ailleurs le total des surfaces acquises (YB45 + YB68) est erroné.

4.3.7. Demandes personnelles

Plusieurs propriétaires expriment une demande personnelle, le plus souvent concernant l'acquisition par le CD09 de soldes de parcelles, aux formes ou aux dimensions les rendant inaptes à une exploitation agricole.

Mme Franceline Lafargue, propriétaire au débouché de la route de Lafargue sur la RD820,

- 3) Elle demande que sa parcelle B1817 à Gratiene soit épargnée lors de la mise au point du projet ; alors qu'elle est au dossier parcellaire affectée pour 1 m2 en angle.
- 4) Concernant sa parcelle B1818 à Gratiene, de 614 m2 dont 358 m2 seulement seraient acquis par le CD09, elle refuse le maintien d'un reliquat de 256 m2 inexploitable, et demande que l'ensemble de la parcelle soit acquise par le CD09.

Avis du commissaire enquêteur :

Le solde de la parcelle B1818 s'avère ne pas être enclavé. Bien que de petite taille, ce reliquat constitue, avec la B1817, une unité foncière intéressante.

Sur les parcelles voisines B1820 et B1822, Il est possible de rapprocher la bretelle de la route de Lafargue vers la déviation, et limiter ainsi les reliquats enclavés à acquérir par le CD09.

Monsieur Guy Noguera, propriétaire à Bonnac.

- 5) Sa parcelle BOO40 à Camp Aurie, de 13 ares, serait coupée en deux, avec un reliquat de seulement quelques ares. Le reliquat est trop petit pour être exploitable, et il sera en outre enclavé après la coupure du chemin du Barris. M Noguerra demande que la totalité de la parcelle soit acquise par le CD09.

Madame Esquerre, propriétaire à Bonnac.

- 6) Ses parcelles B 1777, B 1778 à Camp Aurie, et B 1782 au Plantie Sicard, seraient partiellement acquises par le CD09, avec des petits reliquats, respectivement de 689 m², 257 m² et 459 m². Ces toutes petites surfaces sont inexploitable, madame Esquerre demande leur acquisition par le CD09.

Monsieur Cassaing, exploitant et propriétaire à Bonnac et Pamiers.

- 7) Il demande que le CD09 ne lui laisse pas de délaissés inexploitable de part et d'autres de la déviation, et qu'il acquière la totalité des parcelles concernées. Cela concerne les parcelles n° B42, B1731, B1732, B1754, B1757, B1760, B1784.

Avis du commissaire enquêteur :

Les reliquats de plusieurs de ces parcelles, à l'ouest de la déviation, en pointe et/ou de petite taille, ne sont plus exploitables. Par contre les reliquats à l'Est de la déviation, semblent exploitables, tant par leur taille que par leur forme : B1760, B1763, B1757, B1776.

M Jean-Claude Ruffat, habitant Belpélou à Trémège..

- 8) Ma parcelle YB44, irriguée, est très impactée. Sur la gauche de la déviation, il restera un délaissé, en triangle, enclavé, qui ne sera plus irrigable et difficilement exploitable en prairie. Je demande son rachat par le département.

Avis du commissaire enquêteur :

A l'Est de la déviation, la même parcelle YB44 laisse un reliquat de petite taille en triangle, pas davantage exploitable si elle reste isolée que le délaissé restant à l'Ouest de la déviation. Il faudrait acquérir ce délaissé enclavé, ou constater son transfert dans l'indivision voisine, de la même famille.

Globalement, ces demandes sont en faible nombre, et devraient pouvoir être traitées sans qu'il ne soit nécessaire de recourir à une procédure d'aménagement foncier.

FIN DU RAPPORT

Le 20 juin 2022

Le commissaire enquêteur

Jean René ODIER

Liste des annexes jointes au rapport

- Annexe 1 : Désignation du commissaire enquêteur du 26/01/2022
- Annexe 2 : Délibération du 12 avril 2021 de la Commission permanente du Conseil Départemental de l'Ariège
- Annexe 3 : Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 1^{er} mars 2022
- Annexe 4 : Attestation d'affichage du 22 mars 2022
- Annexe 5 : Décision du 15 avril 2022 du commissaire enquêteur, prolongeant l'enquête publique et organisant une réunion d'information et d'échanges,
- Annexe 6 : Courriers de la Préfète de l'Ariège du 15 avril 2022, organisant la prolongation de l'enquête publique
- Annexe 7 : Avis de prolongation d'enquête
- Annexe 8 : Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échanges du 19 mai 2022
- Annexe 9 : Procès-verbal de synthèse des observations du public, du 29 mai 2022
- Annexe 10 : Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de synthèse, du 10 juin 2022