

Département de l'Ariège

Préfecture de l'Ariège

## **B – Conclusions et avis du Commissaire Enquêteur**

**Concernant :**

**la Déclaration d'Utilité Publique de la déviation de la RD 820 au niveau du hameau de Salvayre  
sur les communes de Pamiers et de Bonnac.**



Photo : les prairies de la ZNIEFF 1 de la plaine de Bonnac

**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**

**Conclusions et avis du commissaire enquêteur (24 pages)**

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 et le mémoire en réponse du porteur de projet

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

**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

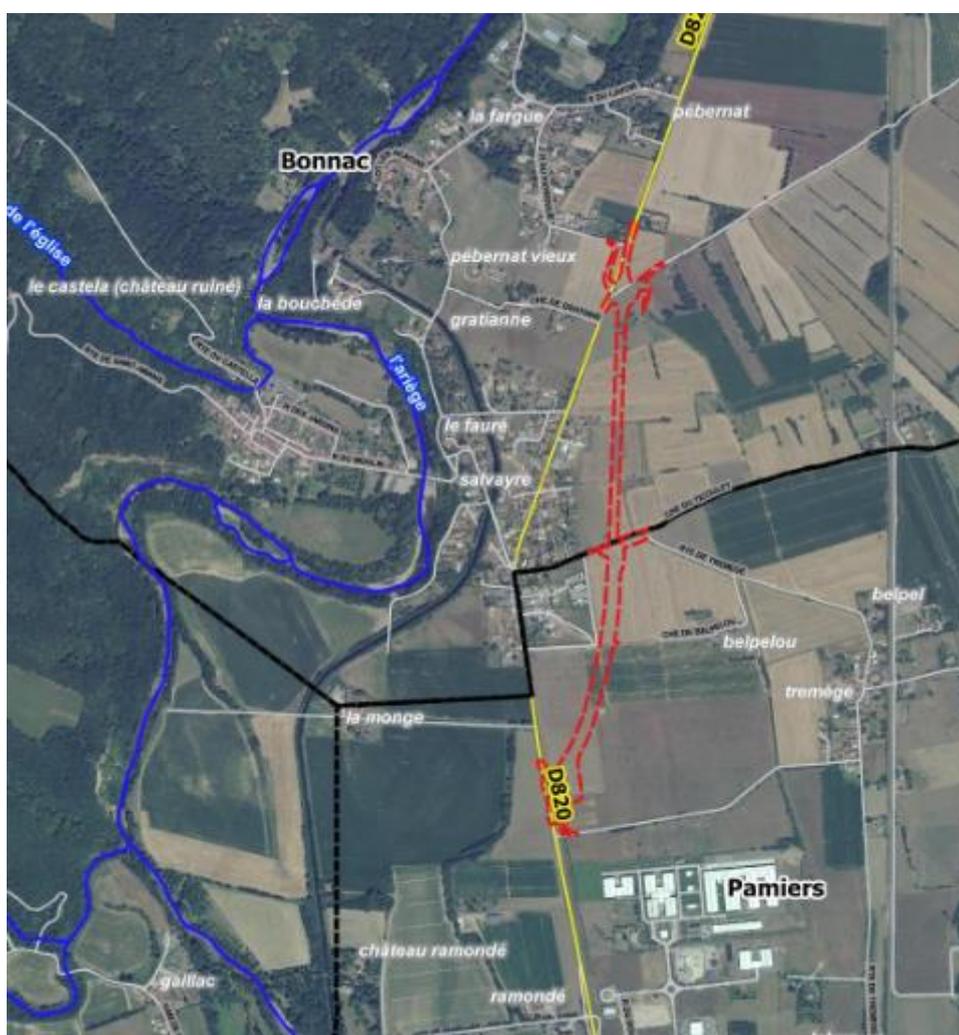
COMPOSITION DU DOSSIER .....	2
SOMMAIRE .....	3
1. Objet et organisation de l'enquête publique .....	4
1.1. L'objet de l'enquête publique .....	4
1.2. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique .....	5
2. Conclusions concernant le déroulement de l'enquête publique et le dossier d'enquête publique... 8	
2.1. Le déroulement de la procédure d'enquête publique .....	8
2.2. La qualité du dossier d'enquête et de l'information fournie au public .....	9
2.2.1. Un dossier formellement de bonne qualité .....	9
2.2.2. Mais des études absentes ou des analyses incomplètes .....	10
3. Conclusions concernant la finalité d'intérêt général de l'opération .....	12
4. Conclusions concernant la nécessité des expropriations .....	13
4.1 Le projet présenté ne peut se faire sans mise en œuvre d'une procédure d'expropriation .....	13
4.2 Aucune variante de fuseau ne permet d'éviter les expropriations .....	13
4.3 Mais des solutions alternatives à un projet routier neuf permettraient d'éviter les expropriations .....	14
4.3.1. Apaiser le trafic et sécuriser la traversée du hameau de Salvayre .....	14
4.3.2. Mieux utiliser l'autoroute A 66 .....	16
4.3.3. Il n'est donc pas démontré qu'une procédure d'expropriation soit nécessaire .....	17
5. Conclusions concernant le bilan coût-avantages du projet .....	18
5.1 Concernant les atteintes à la propriété privée .....	18
5.2 Concernant le coût financier du projet .....	18
5.3 Concernant l'amélioration de la sécurité et la réduction des nuisances pour les riverains .....	19
5.4 Concernant l'atteinte à l'environnement, aux milieux naturels et à la biodiversité .....	20
5.5 Synthèse du bilan coûts - avantages .....	22
6. Synthèse et avis .....	23

# 1. Objet et organisation 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 mètres 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 ainsi génératrice d'une grande insécurité et de de pollutions, tout particulièrement pollution sonore.

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. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique

L'arrêté du préfet de l'Ariège prescrivant une enquête publique unique pour la déviation de la RD820 au niveau du hameau de Salvayre, du 1<sup>er</sup> mars 2022, en a défini les modalités rappelées ci-après :

L'enquête était prévue sur 31 jours, du lundi 11 avril 2022 à 00h00 au mercredi 11 mai 2022 à 17h00.

Le siège de l'enquête a été fixé à la mairie de Pamiers, toute information sur le projet pouvant par ailleurs être obtenue auprès de monsieur Thibault Jolivard au Conseil Départemental de l'Ariège à Foix.

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

- le mardi 19 avril 2022 de 9h00 à 12h00 à Bonnac et de 13h00 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.

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

Après concertation avec les services de la Préfecture, du Conseil départemental de l'Ariège et de la mairie de Bonnac, et dans le cadre de l'article L 123-9 du Code de l'environnement, j'ai donc décidé, le 15 avril 2022 :

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

Un avis de prolongation d'enquête a été diffusé le même jour par la Préfecture de l'Ariège, publié sans délais sur les sites de la Préfecture, du Registre Numérique et du département de l'Ariège, puis affiché sur site par les soins du département de l'Ariège et publié à deux reprises dans la presse habilitée.

Dans le cadre de la prolongation de l'enquête, deux permanences supplémentaires ont été organisées, le mercredi 25 mai de 9h00 à 12h00 à Bonnac et de 14h00 à 17h00 à Pamiers.

Le public a pu consulter le dossier aux jours et heures habituels d'ouverture des deux mairies. 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> site également accessible depuis le site internet des services de l'Etat en Ariège: <http://www.ariège.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Infrastructures-Declaration-d-Utilite-Publique-D.U.P> qui renvoyait par lien numérique sur le site de registre dématérialisé, ainsi que sur le site du Conseil Départemental de l'Ariège: <http://www.ariège.fr/>

Le public pouvait consigner ses observations sur un registre à feuillets non mobiles, en mairies, aux jours et heures habituels d'ouverture de celles-ci.

Les observations et propositions ont pu aussi être adressées pendant cette même période, par correspondance au commissaire enquêteur en mairie de Pamiers.

Un registre dématérialisé a été mis en place, accessible à l'adresse <https://www.registre-numerique.fr/rd820-deviation-hameau-salvayre-ariège> où les observations et propositions du public transmises de façon dématérialisée étaient accessibles.

Enfin, une adresse électronique a également été mise en place. Pendant toute la durée de l'enquête publique, toutes observations ou propositions ont pu également être envoyées par courrier électronique à l'adresse suivante : [rd820-deviation-hameau-salvayre-ariège@mail.registre-numerique.fr](mailto:rd820-deviation-hameau-salvayre-ariège@mail.registre-numerique.fr)

Les statistiques de téléchargement ou de consultation du dossier sur le site internet du département de l'Ariège ne sont pas disponibles, ou pas disponibles avec précision.

494 visites de la page d'accès au dossier étaient recensées mi-mai, sans que l'on sache combien de ces visites ont donné lieu à consultation du dossier.

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 étant beaucoup plus important que ce qui aurait pu résulter de la seule mise à disposition du dossier en mairies.

L'accueil de la mairie de Pamiers et de sa 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, la mairie n'est pas facilement accessible aux PMR. (2 marches depuis le trottoir).

L'enquête s'est déroulée conformément aux textes en vigueur et aux prescriptions de l'arrêté du 1 mars 2022, sans autres incidents à signaler que les arrachages d'affiche constatés en début d'enquête et divers retards d'affichage relatés plus loin.

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
<b>Total :</b>	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 durant l'enquête : déclarations orales lors des permanences ou écrites sur les registres papier ou numérique, ou transmises par courrier, regroupant **230 observations**.

En complément, le commissaire-enquêteur a entendu, dans le cadre de l'article L123-13 du code de l'environnement :

- Le maire de Bonnac, le 10 février sur site et, avec son 1<sup>er</sup> 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.

## 2. Conclusions concernant le déroulement de l'enquête publique et le dossier d'enquête publique

### 2.1. Le déroulement de la procédure d'enquête publique

L'engagement de la procédure a été fait par application des textes en vigueur :

La publicité de l'enquête publique a été faite conformément aux textes applicables :

- L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête et l'avis d'enquête publié et affiché comportent les mentions obligatoires,
- Les publications dans la presse locale ont été faites en nombre et délais conformes aux textes,
- L'avis d'enquête a été publié sur le site internet de l'autorité organisatrice et du porteur de projet, ainsi que sur le site gestionnaire du registre dématérialisé,
- L'affichage de l'avis d'enquête a été effectué en mairies et en divers lieux des communes, sur le tracé de la déviation projetée. .

La publicité a été affectée

- par l'arrachage de plusieurs affiches sur le tracé ou à proximité de l'ouvrage projeté (constat du 8 avril 2022 par le commissaire enquêteur),
- par un retard de publication de l'avis d'enquête sur le site du porteur de projet alors que cela était prescrit à l'article 16 de l'arrêté préfectoral portant organisation et ouverture de l'enquête publique, formalité effectuée le 11 avril 2022 seulement,
- par un retard d'affichage de l'avis d'enquête à la mairie de Pamiers, alors que cela était prescrit à l'article 16 de l'arrêté préfectoral portant organisation et ouverture de l'enquête publique, formalité effectuée le 11 avril 2022 seulement,
- par un retard d'affichage en mairie de Pamiers des courriers revenus non délivrés dans le cadre de l'enquête parcellaire.

L'efficacité de la publicité a été par contre renforcée :

- 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 annonce 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, suivie de trois articles dans la presse locale,
- par affichage de l'avis d'enquête de façon très visible à l'entrée de la mairie de Bonnac pendant l'élection présidentielle, laquelle attire à la mairie une forte majorité de la population adulte de la commune,
- et, in fine, par la prolongation de la durée de l'enquête et l'organisation d'une réunion publique.

Les permanences pour accueillir le public et recevoir ses observations ont été assurées en nombre (6) et avec des horaires variés, incluant deux samedis.

Avis du commissaire enquêteur :

J'estime que les retards minimes d'affichage ou de publication constatés en début d'enquête n'ont pas affecté l'information du public,

- car la durée de celle-ci a été prolongée de 14 jours,
- parce que la convocation des électeurs aux bureaux de vote pour l'élection présidentielle a rendu particulièrement visible l'avis d'enquête sur Salvayre,
- parce qu'une information directe a été communiquée aux associations de riverains,
- parce qu'un projet existe depuis 40 ans, et qu'une concertation préalable avait informé la population, les propriétaires et exploitants agricoles, de l'imminence de la sortie du projet.

Le nombre de contributions reçues, 90, soit près du quart du nombre des ménages de la commune de Bonnac et des hameaux concernés sur Pamiers, ainsi que le nombre de participants à la réunion d'information et d'échanges (40 hors maître d'ouvrage) témoignent de ce que le public disposait bien de l'information à même de lui permettre de participer à l'enquête.

Au final, j'estime donc que l'enquête publique a été organisée et s'est déroulée de façon satisfaisante.

## 2.2. La qualité du dossier d'enquête et de l'information fournie au public

### 2.2.1. Un dossier formellement de bonne qualité

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<sup>ème</sup> (ou au 1/2500<sup>ème</sup> 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.

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 du projet et l'absence de toute étude des solutions envisageables en alternative à un projet routier neuf, et l'insuffisante justification du choix du site de Clarac pour les mesures compensatoires prévues sur le site de Clarac, site proposé avant tout inventaire naturaliste.

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

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 observations particulières éventuelles à formuler sur le contenu des sous dossiers concernant l'enquête parcellaire et la mise en compatibilité du PLU sont indiquées dans les conclusions afférentes à ces deux dossiers.

Les plans sont lisibles et complets, 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'indemnisation 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.

### 2.2.2. Mais des études absentes ou des analyses incomplètes

Les principaux points de défaut dans l'information fournie au public au titre du dossier de demande de déclaration d'utilité publique concernent des éléments de justification du projet :

- L'absence de réelle étude des alternatives raisonnables à une nouvelle infrastructure routière,
- 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.

- L'absence au dossier d'un inventaire naturaliste du site de Clarac, dont le défrichage ou girobroyage est proposé au titre des mesures compensatoires pour retrouver des espaces de prairies de fauche.
- Une présentation erronée du dimensionnement des ouvrages, (le profil en travers mesure, dans le dossier parcellaire, un tiers de plus que dans le dossier principal pour les ouvrages en ligne, et plusieurs fois l'emprise des ouvrages existants pour les ouvrages de raccordement),
- Une absence ou une insuffisance de justification de l'utilité de plusieurs ouvrages annexes (voie agricole mixte au sud du projet, et barreaux de raccordement aux chemins ruraux au nord du projet.).

Avis du commissaire enquêteur :

Le dossier d'enquête apporte au public une **information de haute qualité concernant la procédure, le contexte et les enjeux du projet**, et une information d'assez bonne qualité concernant le projet promu par le département.

Toutefois, des **imprécisions ou inexactitudes**, affectent la présentation des profils en travers des ouvrages à réaliser et en conséquence la justification des parcelles à exproprier.

L'absence d'études programmatiques<sup>1</sup> requises par le projet (programme des projets annexes), par la réglementation (besoins en matière d'itinéraires cyclables, inventaire naturaliste du site retenu pour les mesures de compensation) ou par la MRAe (solutions alternatives à un projet routier neuf) sur des questions fondamentales du projet, **affecte gravement l'information du public et sa capacité à apprécier le projet global présenté.**

---

<sup>1</sup> Ou quelques contre-vérités exprimées à leur propos par le conseil départemental

### 3. Conclusions concernant la finalité d'intérêt général de l'opération

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

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 ne sont pas sécurisées, ni les tourne-à-gauche des automobiles.

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'amélioration de la sécurité dans la traversée de Salvayre est demandée à la fois par les personnes soutenant le projet de déviation et par les opposants à celle-ci; il s'agit donc d'une demande très largement consensuelle, parce que chaque tourne à gauche en entrée ou en sortie des rues ou chemins ruraux du village est considéré comme dangereux.

La déviation de la RD820 devrait dévier 90 % de son trafic. Le trafic résiduel ne posera guère de problèmes.

Parallèlement, pourront être constatés une diminution sensible du bruit et de la pollution de l'air à l'intérieur du hameau.

Le projet doit donc améliorer la sécurité et diminuer la pollution au profit des habitants de Salvayre, qui attendent cette déviation depuis 40 ans, le premier projet datant des années 1980.

Avis du commissaire enquêteur

Les objectifs poursuivis sont des objectifs relevant de l'intérêt général.

La sécurisation et la déviation de la RD820 relèvent de l'intérêt général.

## 4. Conclusions concernant la nécessité des expropriations

La déclaration d'utilité publique (DUP) est l'acte par lequel l'autorité administrative déclare, par décret, arrêté ministériel ou préfectoral, la nécessité d'une procédure d'expropriation.

Les expropriations sont-elles ici nécessaires ?

### 4.1 Le projet présenté ne peut se faire sans mise en œuvre d'une procédure d'expropriation

Dans sa partie Sud, sur Pamiers, plusieurs terrains sont propriété de la CCPAP, Communauté de communes des Portes Ariège Pyrénées, pour son projet d'extension de la zone d'activité Gabrielat. La CCPAP s'est prononcée de façon explicite en soutien du projet de déviation de la RD820, la rétrocession au département des terrains d'assiette de la déviation ne posera donc pas de difficultés.

Par contre les autres terrains sont privés.

Plusieurs de ces terrains sont propriétés d'indivisions, où les accords amiables unanimes peuvent être plus difficiles à obtenir, et enfin deux parcelles (succession Delrieu, parcelles B1775 et B 1776 au nord du tracé à Bonnac) n'ont pas de propriétaire identifié à ce jour.

Avis du commissaire enquêteur :

Comme pour tout projet d'infrastructure linéaire, la maîtrise foncière complète du projet nécessite une procédure d'expropriation, qui permettra soit le recueil d'accords amiables négociés, soit, dans une minorité de cas, le prononcé d'un jugement d'expropriation. Cette procédure s'impose ici d'autant plus que deux parcelles n'ont pas à ce jour de propriétaire identifié.

### 4.2 Aucune variante de fuseau ne permet d'éviter les expropriations

Les deux variantes de fuseau étudiées traversent la plaine agricole ou les coteaux de Bonnac, qui sont de propriété privée.

Il n'existe aucun fuseau public utilisable. Un chemin public court à l'Est de la voie ferrée, mais dont l'usage nécessiterait des ouvrages de franchissement de la voie ferrée, un élargissement de l'emprise du chemin, des ouvrages de raccordement à la RD820, tous ouvrages sur terrains privés.

Le fuseau mis à l'enquête publique est le fuseau « historique », celui de tous les projets successifs de l'Etat puis du Département depuis les années 1980. Ce fuseau contourne Salvayre par sa plaine agricole à l'Est, avec une longueur relativement limitée, d'environ 1300 mètres alors que la traversée du village fait environ 750 mètres.

Deux autres fuseaux ont été décrits sur demande de la MRAe (présentés pièce K du dossier).

L'un contourne Bonnac par l'Ouest au lieu de contourner le village par l'Est. Le fuseau franchit l'Ariège au nord de Bonnac, traverse les coteaux de Bonnac (réservoir de Biodiversité), et franchit à nouveau l'Ariège au sud de Bonnac pour rejoindre la RD820. Aberration écologique, technique et financière, cette hypothèse a été écartée. Sa mise en œuvre aurait en tout état de cause nécessité une procédure d'expropriation.

L'autre fuseau examiné contourne Bonnac par l'Est, à une plus grande distance du village. Les conséquences opérationnelles sont un linéaire plus long à travers la plaine agricole, des impacts supérieurs, un nombre de parcelles privées à acquérir supérieur, et au final toujours la nécessité d'une procédure d'expropriation.

Le fuseau retenu a fait l'objet de plusieurs variantes ou compléments d'études, pour en réduire l'impact. Les variantes concernaient le programme des contre allées, voies de desserte agricoles à reconstituer le long de la déviation. Le complément d'études, effectué en réponse à une question du commissaire enquêteur, concernait un raccourcissement de la déviation par ripage vers Salvayre du rond-point nord.

Avis du commissaire enquêteur :  
Aucune de ces variantes de fuseau n'a modifié la réalité foncière de l'opération ni la nécessité d'une procédure d'expropriation.

### 4.3 Mais des solutions alternatives à un projet routier neuf permettraient d'éviter les expropriations

Dans le cadre de l'étude d'impact environnementale, la MRAe a « **jugé indispensable de compléter l'étude d'impact en présentant des solutions alternatives à un projet routier neuf.** »

Deux solutions alternatives intéressantes, qui peuvent d'ailleurs être complémentaires, ont été décrites à minima dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe et dans le mémoire en réponse au PV de synthèse du commissaire enquêteur, mais non étudiées.

Le conseil départemental n'a pas étudié ces solutions, car la commande était de mettre en œuvre un projet de déviation attendu depuis plus de 40 ans, et pas de le différer encore.

#### 4.3.1. Apaiser le trafic et sécuriser la traversée du hameau de Salvayre.

La régulation de la vitesse dans le hameau de Salvayre et la sécurisation des traversées et des tourne à gauche sur la RD820, peuvent être effectués sur site.

Dans sa réponse à la MRAe comme dans sa réponse au PV de synthèse du commissaire enquêteur, le conseil départemental prétend à tort, semble t'il sur la base d'un guide CERTU périmé depuis 12 ans, que les aménagements de plate-forme sont interdits<sup>2</sup> par la réglementation ou par l'état de l'art sur les voies de circulation qui enregistrent plus de 10 000 véhicules / jour ou des passages réguliers de transports en commun.

<sup>2</sup> Sauf chicanes, lesquelles seraient manifestement inadaptées ...

Or 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 intéressante.

Bref, contrairement aux maladroites affirmations erronées du CD09, le département et la commune ont à leur disposition un large éventail de solutions pour apaiser et sécuriser le trafic en traversée du hameau. Encore faut-il vouloir les mettre en œuvre..

Le conseil départemental a ensuite laissé entendre dans sa réponse au PV de synthèse que toute solution d'aménagement de la traverse de Salvayre serait nécessairement globale et financièrement hors de portée pour la commune de Bonnac. Il avait alors sans doute en tête la demande des cyclistes de disposer d'un itinéraire sécurisé tout au long de la RD820, mais ce faisant il a dénaturé la question posée.

Le partage des coûts entre le département et la commune n'entre pas dans le cadre de cette enquête.

J'estime par contre qu'il est maladroit d'aligner des contre-vérités pour disqualifier avant toute étude une solution alternative.

Le CERTU considère les choses avec pragmatisme.

Ainsi, à propos des itinéraires cyclables, 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. »*

Un raisonnement similaire peut être repris pour l'aménagement de trottoirs ou de traversées piétonnes.

Avis du commissaire enquêteur :

Il est ainsi avéré que la mise en œuvre de solutions ponctuelles de sécurité n'exige pas de refaire la traversée du hameau de façade à façade.

La commune et le département peuvent ainsi étudier un plan de sécurisation de la traversée de Salvayre, qui respecte, contrairement à la situation actuelle, autant les riverains que les usagers de la RD.

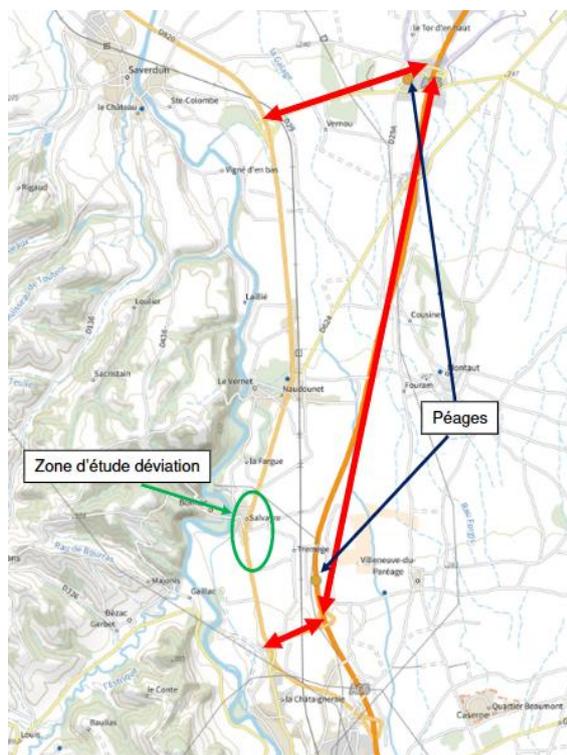
Cette alternative ne réglerait pas la question des nuisances sonores.

Mais cette question est pendante depuis tellement longtemps qu'il n'est pas irrespectueux pour les riverains de rappeler que la vente de voitures thermiques (et bruyantes) sera interdite en 2035. En 2021, déjà près d'une voiture sur cinq (18 %) vendue en France était électrique, contre 2 % en 2019 et 8 % en 2020. Stellantis mis à part, les principaux groupes européens (dont Volkswagen, qui a déjà annoncé sa décision) cherchent à avancer pour des raisons commerciales cette date de fin de commercialisation du moteur thermique à 2030, dans seulement 8 ans, 5 ans seulement après la mise en service d'une hypothétique déviation de la RD820.

Il est regrettable que le CD09 ait refusé d'étudier cette alternative de sécurisation locale non consommatrice d'espaces naturels et agricoles.

#### 4.3.2. Mieux utiliser l'autoroute A 66.

Cette alternative consiste à dévier la plus grande partie possible du trafic de la RD820 par l'A66, entre Saverdun et Pamiers.



Cette alternative nécessite ;

- un accord tarifaire raisonnable avec le concessionnaire de l'A66 et l'Etat (à priori, ticket gratuit pour cette entrée-sortie),
- une reprise de la signalétique directionnelle,
- des mesures d'interdiction ou de dissuasion pour limiter le trafic sur l'axe Saverdun – Pamiers, et à minima sur la traversée de Salvayre.

Le Conseil Départemental indique que le trajet de Saverdun à Pamiers serait augmenté de 4.5 Km, et qu'une partie du trafic seulement pourrait être déviée.

J'ajoute que la complexité de la négociation avec l'Etat et son concessionnaire ne permet pas d'envisager une issue rapide.

Toutefois, la perspective de mieux utiliser une infrastructure existante plutôt que la doubler par une nouvelle voie, est suffisamment

intéressante pour justifier qu'une étude en mesure la faisabilité.

Dans son mémoire en réponse à mon Procès verbal de synthèse des observations du public, la Présidente du Conseil départemental de l'Ariège indique :

*« Le Département a pris en compte la demande émanant de l'enquête publique en interrogeant les services centraux de l'état (DGITM). Un courrier de Madame la*

*Présidente du CD09 a été envoyé à Mr le Directeur Général des Infrastructures des Transport et des Mobilités ce 1er juin 2022, demandant l'étude de la gratuité de ladite section (Mazères >Pamiers) et les conditions de sa mise en œuvre. »*

Avis du commissaire enquêteur :

Il est regrettable que cette étude d'une solution alternative demandée par la MRAe le 9 juillet 2021 n'ait démarré que le 1<sup>er</sup> juin 2022, car l'enquête publique s'est tenue sans que les résultats soient connus.

#### 4.3.3. Il n'est donc pas démontré qu'une procédure d'expropriation soit nécessaire

Les deux solutions alternatives succinctement décrites ci-dessus comportent nécessairement des limites et leur lot d'inconvénients.

Mais elles paraissent suffisamment crédibles et **adaptées aux objectifs du maître d'ouvrage** pour que leur étude soit indispensable, ne serait-ce qu'au titre du respect de l'obligation d'évitement imposée par le code de l'environnement.

Si la faisabilité de l'une ou de l'autre était avérée, alors il ne serait pas nécessaire de recourir à une procédure d'expropriation.

Avis du commissaire enquêteur :

Le porteur de projet n'a pas démontré la nécessité de recourir à une procédure d'expropriation pour atteindre ses objectifs.

## 5. Conclusions concernant le bilan coût-avantages du projet

### 5.1 Concernant les atteintes à la propriété privée

Coûts du projet :

En l'état, le projet nécessite l'expropriation de plusieurs hectares de terres agricoles, dont une moitié environ irrigables et à haut potentiel.

Il prive d'accès à la plaine agricole et naturelle les riverains du chemin de Barris, Il interrompt l'accès au hameau du Ticoulet (6 familles) sans qu'une solution de substitution ne soit définie et présentée, le CD09 renvoyant à plus tard la définition de la solution retenue.

Avantages du projet :

Par définition, les expropriations donneront lieu à une juste et préalable indemnité.

Aucun terrain concerné ne porte une valeur historique ou patrimoniale particulière.

Les accès aux terres agricoles sont préservés ou reconstitués.

Le conseil départemental garantit, dans sa réponse à mon Procès verbal de synthèse, que des murs anti bruit seront ajoutés, de telle sorte qu'aucune habitation ne voie son ambiance sonore dégradée.

L'accès des habitants de Salvayre à la plaine agricole et naturelle est reconstitué par une trémie créée sous la déviation au droit de la route de Trémège.

Avis du commissaire enquêteur :

Les atteintes à la propriété privée seraient inexistantes si l'une des solutions alternatives décrites ci-dessus était mise en œuvre en lieu et place du projet présenté.

Sous cette réserve fondamentale, les atteintes à la propriété privée résultant du projet présenté ne sont pas excessives au regard de l'intérêt général poursuivi et du soin apporté à limiter les impacts pour les riverains, habitants comme agriculteurs.

### 5.2 Concernant le coût financier 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.

Coûts du projet :

Le coût de création d'une infrastructure routière neuve est important, et notamment incomparablement plus important que le coût d'une solution alternative sur infrastructure existante.

L'aménagement sécuritaire de la traversée de Salvayre pourrait ainsi être limité à 500 000 euros environ :

- Un feu tricolore coûte 4000 € environ, x6 = 24000 €
- Un coussin berlinois 3 000 € x 4 = 12 000 €
- Un radar tourelle : 35 000 €
- A quoi il faut ajouter par exemple : les travaux de pose et de raccordement, le réglage des feux, les îlots refuge pour la traversée des voies, un plateau surélevé en carrefour,
- La signalisation verticale (100 à 300 € par panneau hors pose) et horizontale (10 € / m<sup>2</sup>).

Avantage du projet :

Le coût du projet me semble cohérent avec les coûts moyens disponibles sur internet<sup>3</sup> pour des infrastructures neuves, de 2 à 5 millions d'euros HT/km valeur 2015, car la tranche basse de cette fourchette des prix ne correspond pas à une route à grande circulation, et car ces coûts moyens n'intègrent pas :

- Les études
- La présence de trois ouvrages importants en seulement 1,2 km (2 giratoires et leurs raccordements, et une trémie inférieure (PIGR),
- Les murs anti bruit,
- La voie mixte de desserte agricole et voie modes doux.
- Les mesures compensatoires
- La TVA.

Avis du commissaire enquêteur :

Le coût du projet serait minime si l'une des solutions alternatives décrites ci-dessus était mise en œuvre en lieu et place du projet présenté.

Sous cette réserve fondamentale, le coût du projet présenté n'est pas excessif eu égard aux objectifs visés et à la capacité du projet à les atteindre.

### 5.3 Concernant l'amélioration de la sécurité et la réduction des nuisances pour les riverains

Face à la grande gêne que constitue la situation actuelle depuis des décennies, accidentogène, nuisante et stressante, le projet comporte des avantages extrêmement importants. Il garde néanmoins quelques faiblesses résiduelles :

<sup>3</sup> <https://www.routesdefrance.com/wp-content/uploads/dossier-de-presse-AG-2015-USIRF.pdf>

#### Coûts :

Le projet ne comporte aucun réaménagement sécuritaire de la traversée de Salvayre.

Le profilage de la voie nouvelle est le même que celui d'une voie express, incite à la vitesse, voire aux dépassements interdits.

La voie dédiée aux cycles ne sera sécurisée qu'en mode « loisirs – promenades », c'est-à-dire de jour, par beau temps et en dehors des heures de pointe, mais elle ne sera pas sécurisée en mode « déplacements ». Les trajets pendulaires hivernaux, quand il fait encore ou déjà nuit, ne peuvent croiser les fondrières d'un chemin agricole. Et, selon les retours de l'enquête, si la voie est goudronnée ce sera pour accueillir les voitures du Ticoulet ou de Trémèges, qui elles aussi circuleront aux heures de pointe sur la voie unique non éclairée. Sans mesures complémentaires (interdictions d'accès strictes, signalétique rappelant la priorité due aux cyclistes, ...) le projet peut s'avérer accidentogène pour les déplacements domicile travail s'il est effectivement emprunté par les cyclistes.

#### Avantages :

Le premier objectif du département, l'amélioration de la sécurité, est incontestablement atteint. Environ 90 % du trafic serait dévié de la traversée de Salvayre, où les tourne à gauche, aujourd'hui tous dangereux, seront apaisés.

La desserte des hameaux riverains, Trémège, Le Ticoulet, Lafargue, passera par deux ronds-points très sécurisants,

La limitation de la vitesse à 80 km/h sur la déviation, et l'interdiction des dépassements, constituent une bonne base pour la régulation de la vitesse sur la déviation.

Les nuisances acoustiques dans la traversée de Salvayre seront en forte voire très forte diminution.

Le département a pris l'engagement, dans sa réponse à mon Procès verbal d'enquête, de ne pas dégrader les ambiances sonores des habitations riveraines de la déviation (quoique sans préciser le mode de détermination de cette ambiance).

#### Avis du commissaire enquêteur :

L'amélioration de la sécurité et la réduction des nuisances pour les riverains constituent l'avantage majeur du dossier en permettant l'atteinte des objectifs prioritaires du maître d'ouvrage.

Ces gains en sécurité et résorption des nuisances acoustiques ont une très grande importance pour la population, et sont attendus de longue date.

## 5.4 Concernant l'atteinte à l'environnement, aux milieux naturels et à la biodiversité

Le SRCE et le SCOT identifient un réservoir de biodiversité correspondant au périmètre de la ZNIEFF 1 de la plaine de Bonnac, qui couvre sur la commune de Bonnac tout le périmètre d'études du projet de déviation. Le réservoir de biodiversité s'étend à l'Est du hameau de Salvayre entre au Sud la limite communale et la route de Trémège, à l'Est la voie ferrée et à l'Ouest la RD820 (avec un léger débord à l'ouest de cette voie).. Sa superficie est de 0,77 km<sup>2</sup>, soit 77 ha (avis MRAe, page 11).

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 ».**

Ces prairies sont par ailleurs encadrées de haies et de bosquets.

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 ».

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 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. et où une représentation simplifiée du projet de déviation illustre bien la fragmentation de cet espace protégé.

Pour compenser l'atteinte aux espèces après mise en œuvre de diverses mesures ponctuelles d'évitement ou de réduction, le CD09 envisage de restaurer un espace d'environ 13 ha sur le site proche de Clarac, dans les coteaux dits de Bonnac, par girobroyage de prairies en voie de renaturation et de fermeture. La MRAe et les associations naturalistes constatent que le site n'a pas fait l'objet d'un inventaire naturaliste permettant de mesurer ce qui va y être détruit ou pourrait y être affecté par la mise en œuvre de la mesure de compensation proposée.

Coûts du projet :

Le projet affecte gravement un réservoir de biodiversité, en l'amputant de 15 % environ de sa surface et en l'isolant de tous les espaces situés à l'Ouest de la déviation.

Le projet compromet ainsi la connexion du réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac à la vallée de l'Ariège et au réservoir de biodiversité des coteaux de Bonnac, alors que le SRCE et le SCOT demandent à l'inverse de reconstituer une continuité écologique entre ces espaces.

Le conseil départemental, dans sa réponse à mon PV de synthèse, souligne à juste titre que l'ajout de murs anti-bruit va encore renforcer cette coupure.

Faute d'inventaire naturaliste du site retenu pour les mesures de compensation, le projet crée le risque d'y détruire ou d'y altérer des habitats d'espèces protégées.

Ce contexte d'incertitude sur le site de compensation est de nature à contraindre l'instruction de la demande de dérogation présentée au titre de la destruction d'espèces protégées.

Avantages du projet :

L'état initial des lieux sur le site de la déviation est de bonne qualité et a été largement exploité.

Des mesures ponctuelles d'évitement ou de réduction des atteintes à l'environnement ont limité la gravité de l'atteinte aux espèces (abandon de contre voies, mises en défens, conception de haies capables de rehausser le vol des chiroptères au-dessus de la déviation pour limiter les collisions, etc...).

Avis du commissaire enquêteur :

Le projet a un coût environnemental trop élevé, qui impose de privilégier la mise en œuvre d'une solution alternative.

A défaut, le projet devra être repris pour intégrer la reconstitution d'une continuité écologique entre le réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac et la vallée de l'Ariège, et pour garantir l'absence de perte nette de biodiversité sur le site de Clarac retenu pour la mise en œuvre des mesures compensatoires.

## 5.5 Synthèse du bilan coûts - avantages

L'ampleur des informations manquantes rend cet exercice de synthèse bien incertain.

Un projet routier a été finalisé à quelques réserves près.

Mais le projet d'ensemble intégrant les objectifs du maître d'ouvrage dans un environnement naturel fragile et un environnement réglementaire exigeant, n'est lui pas finalisé.

Avis du commissaire enquêteur :

En l'état actuel des informations manquantes et des incertitudes qui affectent les points les plus fondamentaux du projet, j'estime que les coûts ou inconvénients du projet excèdent ses avantages, tout particulièrement en affectant gravement le fonctionnement d'un espace de biodiversité, en consommant de larges espaces agricoles ou naturels, sans en démontrer la nécessité par l'étude des solutions alternatives raisonnables identifiées à un projet routier neuf.

## 6. Synthèse et avis

L'enquête publique a été organisée et s'est déroulée de façon satisfaisante.

Toutefois, l'absence d'études programmatiques requises par le projet (utilité des ouvrages annexes), par la réglementation (besoins en matière d'itinéraires cyclables - article L 228-3 du code de l'environnement, inventaire naturaliste du site retenu pour les mesures de compensation) ou par la MRAe (solutions alternatives à un projet routier neuf) sur des questions fondamentales du projet, affecte gravement l'information du public et sa capacité à apprécier le projet global présenté.

Les objectifs poursuivis par le porteur de projet sont des objectifs relevant de l'intérêt général.

Toutefois, alors que deux solutions alternatives à un projet routier neuf ont été identifiées, susceptibles de répondre à tous les objectifs du porteur de projet, d'éviter les expropriations et les atteintes à l'environnement liées à une nouvelle infrastructure, le département de l'Ariège s'est abstenu d'étudier la faisabilité et la pertinence de ces solutions, en disqualifiant la première par une succession d'appréciations ou de contre-vérités rapides, et en n'engageant la seconde que le 1<sup>er</sup> juin 2022 après clôture de l'enquête publique.

Ce faisant, le département de l'Ariège n'a pas démontré la nécessité de recourir à une procédure d'expropriation pour atteindre ses objectifs.

Par ailleurs, des inexactitudes importantes affectent la présentation des profils en travers des ouvrages à réaliser et en conséquence la justification des parcelles à exproprier.

Le projet a un coût environnemental trop élevé.

Le projet comporte une atteinte forte à la fonctionnalité du réservoir de biodiversité de la ZNIEFF 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.

Le projet de nouvelle infrastructure linéaire compromet aussi la connexion du réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac à la vallée de l'Ariège et au réservoir de biodiversité des coteaux de Bonnac, alors que le SRCE et le SCOT demandent à l'inverse de reconstituer une continuité écologique entre ces espaces.

Le DOO du SCOT de la Vallée de l'Ariège prescrit (Prescription N°6) la protection des réservoirs de biodiversité et l'interdiction de leur isolement.

J'estime que l'ampleur de l'atteinte au réservoir de biodiversité de la plaine de Bonnac rend le projet incompatible au SCOT.

Or le maître d'ouvrage et la préfecture de l'Ariège se sont abstenus de demander la mise en compatibilité du SCOT dans les conditions prévues à l'article L 143-44 du code de l'urbanisme.

Faute d'inventaire naturaliste du site retenu pour la mise en œuvre des mesures de compensation par girobroyage d'une dizaine d'hectares, le projet crée le risque d'y détruire ou d'y altérer des habitats d'espèces protégées. Ce risque est attesté par des observations de naturalistes présentées à l'enquête publique.

Ce contexte d'incertitude sur le site de compensation est de nature à contraindre l'instruction de la demande de dérogation présentée par ailleurs au titre de la destruction d'espèces protégées sur le corridor de la déviation.

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 s'est néanmoins abstenu d'évaluer le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable et de joindre cette évaluation au dossier d'enquête publique comme requis par ledit article L228-3 CE.

Le projet d'infrastructure comporte donc des aménagements cyclables conçus sans évaluation préalable des besoins, à réaliser sur des terres agricoles à exproprier pour cela.

Bien que le projet présenté permette l'atteinte des objectifs principaux du porteur de projet, et bien que le projet présenté réponde à l'aspiration de la quasi-totalité de la population locale en attente d'évolution depuis près de 40 ans, j'estime que le projet d'ensemble prenant en considération un environnement naturel fragile et un environnement réglementaire exigeant, n'est pas finalisé.

Dans ce cadre, j'estime que les coûts et inconvénients du projet excèdent ses avantages en l'état actuel des informations manquantes et des incertitudes qui affectent les points les plus fondamentaux du projet.

Pour ces motifs,

J'émetts un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de la RD 820 à hauteur du hameau de Salvayre sur les communes de Bonnac et Pamiers.

Fait le 20 juin 2022

Le commissaire enquêteur

Jean-René ODIER