



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis sur le projet de déviation de la RD 630 au niveau des
communes de Bessières et de Buzet-sur-Tarn en Haute-
Garonne**

N°Saisine : 2023-012315

N°MRAe : 2023APO139

Avis émis le 16/11/2023

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Par courrier reçu le 14 septembre 2023, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par la préfecture de la Haute-Garonne sur le projet de déviation de la Route Départementale 630 (RD630) au niveau des communes de Bessières et de Buzet-sur-Tarn en Haute-Garonne.

Le dossier comprend une étude d'impact datée de mars 2023 et divers annexes venant compléter le dossier dont une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du code de l'environnement, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté en réunion MRAe 16 novembre, conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 7 janvier 2022), par les membres de la MRAe suivants : Yves Gouisset, Marc Tisseire, Bertrand Schatz, Jean-Michel Salles, Philippe Chamaret et Christophe Conan.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente.

La saisine comprenait les contributions de la direction départementale des territoires (DDT) de la Haute-Garonne, de la direction écologie de la DREAL Occitanie, de la direction régionale des affaires culturelles.

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹ et sur le site internet de la Préfecture de la Haute-Garonne, autorité compétente pour autoriser le projet.

1 www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

SYNTHÈSE

Le projet porté par le conseil départemental de la Haute-Garonne concerne la réalisation d'une déviation de la RD630 permettant de réduire le trafic routier dans le centre de Bessières. Il a pour objectif de permettre le contournement de Bessières par le sud sur un linéaire d'environ 3,3 km. La solution retenue s'établit sur la quasi-totalité de son linéaire sur le tracé de l'ancienne voie ferrée.

La variante a été retenue dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique en 2010, en s'appuyant sur une étude d'impact répondant à la réglementation d'alors. L'étude d'impact présentée actuellement au stade de l'autorisation environnementale, et sur laquelle la MRAe est appelée à se prononcer, est une actualisation de l'étude d'impact de 2010 sur certaines thématiques, sans toutefois répondre à l'ensemble des attendus d'une étude d'impact précisés par le code de l'environnement. En l'état, l'étude d'impact comporte des manquements ne permettant d'évaluer correctement les incidences du projet sur un certain nombre de thématiques liées notamment :

- à la santé publique (évolution des émissions de polluants atmosphériques) ;
- au climat (bilan des émissions de gaz à effet de serre) ;
- aux incidences induites du projet sur l'urbanisation et la consommation d'espace ;
- aux risques naturels (démonstration que le projet n'aggraverait pas les crues).

Une fois les études complémentaires réalisées et les impacts bruts évalués, l'étude d'impact devra intégrer en tant que de besoin les mesures d'évitement de réduction et de compensation susceptibles d'en atténuer les principaux effets.

L'ensemble des recommandations est détaillé dans les pages suivantes.

AVIS DÉTAILLÉ

1 Présentation du projet

1.1 Présentation et contexte du projet

Le projet de déviation de Bessières sur la RD 630 est porté par le conseil départemental de la Haute-Garonne. Il a pour objectif de permettre le contournement de Bessières par le sud sur un linéaire d'environ 3,3 km. La solution retenue s'établit sur la quasi-totalité de son linéaire sur le tracé de l'ancienne voie ferrée.

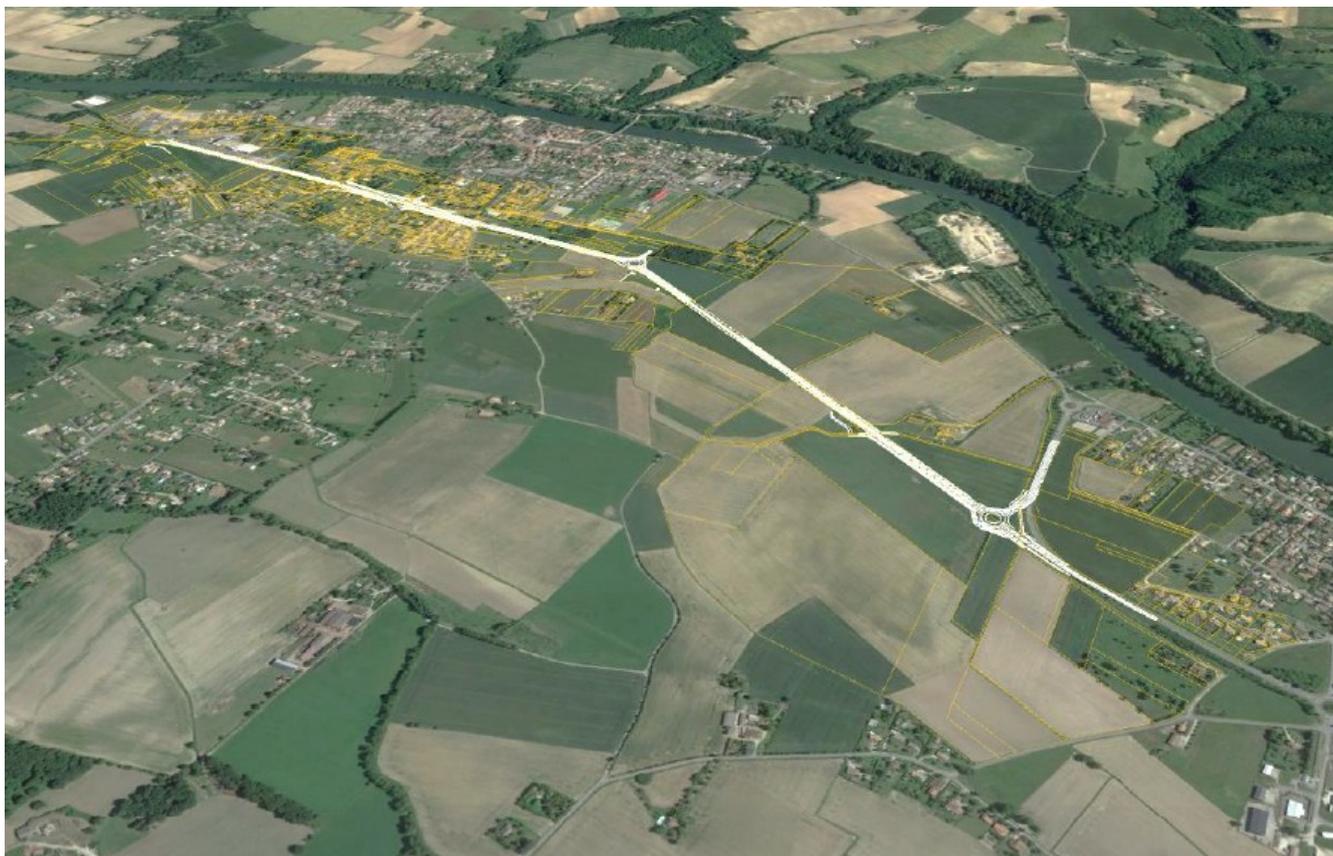


Figure 1 : orthophotographie présentant le tracé du projet de déviation en blanc – extrait de la notice non technique

Le projet d'aménagement prévoit la mise en place d'une déviation afin de dévier le flux de circulation pour soulager la traversée de la ville. Il devrait permettre de :

- réduire l'insécurité constatée (diminution du nombre d'accident et du taux de gravité), notamment au centre du bourg traversé actuellement par la RD630 ;
- améliorer les conditions de circulation et de confort des usagers ;
- prendre en compte les flux de circulation transversaux et les échanges afin d'assurer une meilleure répartition du trafic en dissociant le trafic de transit du trafic local ;
- améliorer le cadre de vie des riverains en délestant le centre ancien du village.

Les principales composantes du projet sont les suivantes :

- une voie principale d'une longueur de 3,3 km, nécessitant d'imperméabiliser 3,41 ha. Sur l'ensemble de l'itinéraire, la pente moyenne du profil en long s'établit sur celui de la voie ferrée (pentes comprises entre 0.2 et 0.5%). Le profil en travers de la section courante retenu prévoit une chaussée de 6,50 m de large, avec une bande dérasée de droite 1.50m (et de 2 m pour la trémie), une berme de 1 m et des fossés d'environ 2 m ;

- trois carrefours giratoires : un à chaque extrémité est et ouest permettant la jonction avec l'actuelle RD 630 et un giratoire intermédiaire permettant l'accès aux futurs aménagements communaux au sud-est de Bessières. Le giratoire n°3 (extrémité est du projet) permettra de connecter la RD630 actuelle à la future déviation. La réalisation des deux branches supplémentaires de ce giratoire implique préalablement aux travaux l'abattage de 13 arbres ;
- la création d'une piste cyclable ;
- le rétablissement des communications transversales, réalisé au moyen de deux ouvrages d'art : un passage supérieur sur trémie pour le rétablissement de la RD 32 et un Passage Souterrain à Gabarit Réduit (PSGR) permettant les échanges nord-sud pour les piétons et les cycles au niveau de la rue de Privat ;
- la gestion de l'assainissement prévoit un réseau de collecteurs aériens qui permettent le drainage des eaux de ruissellement vers les fossés exutoires puis vers le Tarn ;

La réalisation de la déviation conduira à intercepter deux cours d'eau : « le Ribatel » et « le Trigobéure », ainsi que plusieurs fossés de moindre importance. La continuité hydraulique est assurée par la création d'ouvrages cadre.

Dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)² et du bilan de la concertation le choix a été arrêté sur le tracé 1D qui privilégie :

- le tracé valorisant complètement la plate-forme de l'ancienne voie ferrée,
- un passage dénivelé piétons/cycles dans le prolongement de la rue Privat à Bessières ;
- un carrefour giratoire permettant d'accéder aux futurs équipements de la commune de Bessières ;

Les évolutions retenues conduiront à réaliser un passage en trémie sous le niveau du terrain naturel³ qui nécessitera l'établissement d'une enceinte étanche sur une longueur d'environ 300 m.

La collecte des eaux de ruissellement de la plateforme au niveau du point bas de la trémie nécessitera l'aménagement d'un poste de refoulement afin d'évacuer les eaux vers un point haut situé plus à l'ouest. Il est également prévu l'aménagement de deux mini-giratoires pour assurer les échanges avec les voies locales à hauteur de la trémie.

1.2 Cadre juridique

Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne (CD 31) assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la déviation de la RD630 sur le territoire des communes de Bessières et Buzet sur Tarn.

La déclaration d'utilité publique (DUP) a été autorisée par arrêté préfectoral le 16 juin 2010 pour une durée de 5 ans. Les effets de cet arrêté ont été prorogés pour une durée de 5 ans suite à un arrêté préfectoral du 3 avril 2015. À cette date, l'ensemble des parcelles identifiées dans les emprises nécessaires à cette opération ont été achetées.

Ce projet a été autorisé au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement par un arrêté préfectoral en date du 2 février 2010 (pour une durée de quatre ans). Les travaux n'ayant pas été réalisés durant cette période, un nouveau dossier de demande d'autorisation a été déposé.

Par ailleurs, le CD 31 a sollicité et obtenu une demande de dérogation exceptionnelle pour destruction d'individus, déplacement d'espèces et destruction/altération d'habitats d'espèces, au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement par un arrêté préfectoral en date du 16 novembre 2010 (pour une durée de cinq ans). Les travaux n'ayant pas été réalisés, la validité de cet arrêté est caduque et des compléments d'inventaires ont été sollicités par les services de l'État. Les investigations faunistiques et floristiques réalisées en 2017 ont permis de mettre à jour le volet Faune Flore Milieu naturel de l'étude d'impact.

2 Une Déclaration d'utilité publique, abrégée par le sigle DUP, est une procédure qui permet de réaliser une opération d'aménagement, telle que la création d'une infrastructure routière, sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique ; elle est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique.

3 le point bas est situé à environ 5,80 m sous le terrain naturel (TN) et à environ 2,50 m sous le niveau moyen de la nappe.

De nouvelles mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) ont notamment été apportées au regard des nouveaux enjeux écologiques détectés. Afin de respecter le cadre réglementaire lié aux espèces protégées et de mener à bien son projet, le maître d'ouvrage a sollicité une nouvelle demande de dérogation exceptionnelle pour destruction d'individus, déplacement d'espèces et destruction/dégradation/altération d'habitats d'espèces au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement. Celle-ci s'est traduite par la prise de l'arrêté préfectoral n°31-2019-007 du 2 octobre 2019. Un certain nombre de mesures a, depuis cette date, déjà été mis en œuvre.

Le projet est soumis à autorisation environnementale, dans le cadre d'une autorisation « loi sur l'eau » au titre de la rubrique 3.3.1.0 du fait d'un impact sur les zones humides supérieur à 1 ha. Le dossier est soumis à étude d'impact conformément à la rubrique 6° a) pour la construction de routes classées dans le domaine public routier du département. L'étude d'impact réalisée par le maître d'ouvrage est une actualisation de l'étude d'impact de 2010.

L'autorisation environnementale embarque une demande d'autorisation de destruction d'individus, déplacement d'espèces et destruction/altération d'habitats d'espèces, au titre de l'article L.411-1 et L.411-2 du code de l'Environnement, ainsi qu'un dossier d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique.

Pour la bonne information du public et de la compréhension du contenu de l'avis, la MRAe indique que le projet, à l'occasion de la DUP en 2010, a fait l'objet d'une étude d'impact qui n'a pas fait l'objet d'un avis de la part de l'autorité environnementale, cette instance n'existant pas alors. Cet avis est donc la première expression de l'autorité environnementale sur le projet.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe

Compte tenu des terrains concernés, de la nature du projet et des incidences potentielles de son exploitation, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- les déplacements et la limitation des pollutions et nuisances concernant la qualité de l'air et l'ambiance sonore ;
- la prise en compte du changement climatique.

2 Qualité de l'étude d'impact

2.1 Qualité et caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact et les divers documents produits sont très majoritairement, dans leurs contenus, ceux réalisés au moment du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de 2010.

L'étude d'impact a été complétée sur les thématiques de la biodiversité et de la ressource en eau de manière satisfaisante (dossier complet loi sur l'eau, dossier d'autorisation de destruction d'individus, déplacement d'espèces et destruction/altération d'habitats d'espèces, au titre de l'article L.411-2 du code de l'Environnement et son arrêté préfectoral de dérogation d'espèces protégées du 2 octobre 2019). Le dossier comprend également une demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique.

Toutefois, et conformément au contenu de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit « être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».

Pour accompagner les porteurs de projet ce même article R.122-5 liste de manière exhaustivité les thématiques environnementales et de santé publique qui doivent être analysées. La MRAe relève qu'un certain nombre d'entre elles n'ont pas été traitées ou de manière trop partielle (absence de données chiffrées, faible argumentation, mauvaise représentation).

Dès lors, d'un point de vue méthodologique et conformément au contenu de l'article du R.122-5 du code de l'environnement, la MRAe ne peut conclure valablement sur la bonne caractérisation du niveau des enjeux environnementaux et de santé publique qui sont retenues pour un certain nombre de thématiques, ainsi que du bon niveau d'intensité des impacts attendus et de la proportionnalité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation retenues sur ces thématiques.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en intégrant la totalité des attendus de l'article R.122-5 du code de l'environnement puis de procéder à la suite à la caractérisation des enjeux locaux environnementaux et de santé publique, puis à la détermination du niveau des impacts attendus et à la description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation retenues pour atténuer les effets de la déviation.

La notice non technique présentée devra également être reprise en intégrant les principales conclusions figurant dans l'étude d'impact actualisée.

2.2 Analyse des variantes et justification du parti retenu

En application de l'article R.122-5-II du Code de l'environnement, l'étude d'impact comporte « *une description des solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* ».

Deux variantes sont présentées :

- une variante longue évitant Bessières par un large contournement au sud. Elle éloigne au maximum le tracé du tissu urbain. Cet itinéraire a été envisagé en vue de libérer le centre-ville de tout genre de nuisances (visuelles, acoustiques...) et ouvrir des perspectives d'expansions urbaines vers le sud de la commune. Cette variante libère la voie SNCF pour d'autres projets éventuels ;
- quatre variantes plus courtes (1A, 1B, 1C et 1D) évitant le centre-ville de Bessières mais restant à proximité des zones urbanisées. Elles présentent une partie commune sur le tracé de l'ancienne voie ferrée et ne favorisent pas les échanges avec la ville offrant ainsi un gain de sécurité pour l'ensemble des usagers et un délestage assuré du centre urbain. Le confort est, quant à lui, optimal du fait de la géométrie rectiligne de la voie ferrée et du détachement de la RD 630 du centre urbain. Au sein de ces variantes courtes, deux systèmes d'échange permettant le rétablissement des voies secondaires ont été étudiés : la variante E1 : solution sans échange, mais avec une transparence entre les deux parties de commune par l'intermédiaire d'un passage supérieur rétablissant la RD32e implantée sur une tranchée couverte (Trémie) et la variante E2 : solution avec échange en section courante assuré par un carrefour giratoire couplé à un carrefour tourne à gauche rétablissant la RD32e. L'allongement du temps de parcours généré sur la rue Privat est compensé par l'aménagement d'un PSGR sous la RD630 dont l'usage sera réservé aux piétons et cyclistes.

Une analyse comparative de ses 5 variantes sur le plan de l'environnement est proposée page 113 et suivantes de l'étude d'impact⁴. Les différentes thématiques et enjeux environnementaux sont exposés de manière très succincte avec une analyse pas suffisamment aboutie permettant d'en valider les conclusions.

Le dossier soumis à l'analyse de la MRAe date de 2010. Pour la bonne information du public, il est nécessaire que l'étude d'impact démontre que les enjeux de santé publique et environnementaux n'ont pas évolué depuis 2010 afin de confirmer que les conclusions proposées dans l'étude d'impact de la DUP sont toujours pertinentes.

La MRAe recommande de démontrer que les enjeux de santé publique et environnementaux n'ont pas évolué depuis 2010 afin de confirmer que les conclusions proposées dans l'étude d'impact de la DUP sont toujours pertinentes.

4 Une représentation cartographique figure page suivante

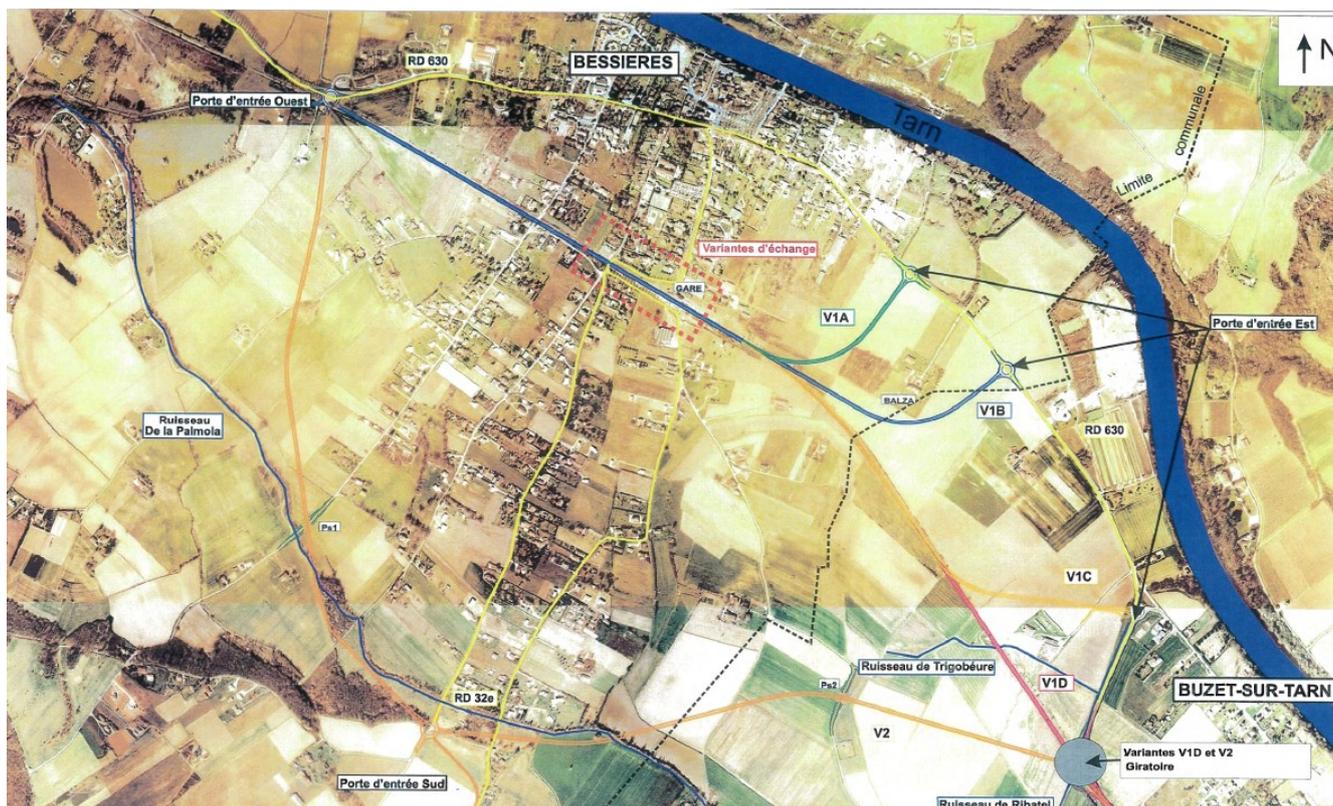


Figure 2 : présentation des variantes du tracé - orthophotographie – extrait de l'étude d'impact

Les variantes courtes s'établissent en partie en zone urbaine, le projet est en forte interaction physique avec certains bâtiments qui devront être démolis (les anciennes habitations de gardes barrières et le bâtiment annexe du terrain de football). Ces variantes impacteront des habitations à proximité immédiate en générant des nuisances sonores et en dégradant la qualité de l'air. La variante V1B, non retenue, aurait généré un impact important sur la ferme de Balza où l'aménagement d'un gîte est projeté. La variante 2, non retenue, évite le village par un large contournement au sud. Elle limite l'impact sur le bâti existant mais nécessite tout de même une acquisition : l'ancienne maison de garde-barrière située à proximité du giratoire ouest.

Les mesures acoustiques réalisées sur la zone d'étude ont révélé une ambiance sonore actuelle « modérée » de jour et de nuit. Les modélisations acoustiques réalisées ont permis d'élaborer pour chaque variante des cartes des niveaux sonores. L'ensemble des variantes permet l'amélioration de la qualité de l'ambiance sonore dans le centre-ville de Bessières (toutes les variantes s'en éloignent).

La variante finale retenue génère un impact supérieur à 60 dB(A) sur 10 habitations situées à proximité du tracé. Des protections phoniques à la source ou en façade sont à prévoir. La variante V1A retenue est la variante qui accroît le plus les nuisances sonores au niveau de l'école.

L'étude d'impact ne comprend pas d'analyse des niveaux de pollutions de l'air et des émissions de gaz à effet de serre qui seront générées par la déviation durant la phase de travaux puis durant la phase d'exploitation. Alors que le projet sera très émetteur de pollution de l'air et de gaz à effet de serre, l'étude d'impact ne comporte pas la déclinaison de la séquence « ERC » (Éviter-Réduire-Compenser) permettant de confirmer que la variante retenue constitue la solution de moindre impact pour l'environnement.

3 Prise en compte de l'environnement dans le projet

3.1 Déplacements, mobilité et développement potentiel de l'urbanisation

Déplacements et circulation :

Une étude de trafic a été réalisée en 2003. Les résultats des prévisions de trafic sont présentés dans le rapport d'avril 2004 et font apparaître :

- un trafic journalier moyen sur l'axe principal RD 630 fluctuant entre 6000 et 7200 véhicules par jour tous sens confondus ;
- un taux moyen de poids lourds compris entre 8 et 10 %;
- un trafic de transit représentant 46 % du trafic moyen journalier ;
- que 60 % du trafic de poids lourds est susceptible d'être reporté sur la déviation de Bessières.

La MRAe considère que les données produites sont trop anciennes pour en valider les conclusions et en tirer les conséquences d'un point de vue environnemental (la population sur la zone d'étude ayant largement augmenté, les prévisions de trafic doivent être ré-évaluées). La MRAe rappelle que l'étude d'impact doit contenir une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences (article R. 122-5 du code de l'environnement). En effet, l'augmentation potentielle du trafic doit être étudiée sous plusieurs angles en sachant que les évolutions s'envisagent à un horizon de 20 ans après la mise en service.

La MRAe recommande d'actualiser les données de trafic en veillant à justifier les hypothèses étudiées et en présentant la méthode de calculs. Une réflexion sur les conséquences de cette déviation sur les conditions de circulation en prenant en compte des hypothèses de développement d'urbanisation à proximité doit être menée et ajoutée à l'étude d'impact.

Consommation d'espace :

L'étude d'impact n'évalue pas les conséquences de la réalisation de la déviation routière sur le développement de l'urbanisation à l'échelle de la zone projet, à l'échelle des deux communes et de l'intercommunalité. Compte tenu des données disponibles dans la bibliographie confirmant un rythme important de création de logements résidentiels dans l'aire d'étude, l'étude d'impact doit évaluer si la réalisation du projet est susceptible, pris isolément ou conjugué aux autres aménagements projetés sur le réseau routier, de renforcer la pression urbaine sur le territoire en favorisant l'étalement urbain. La MRAe recommande de compléter le calcul de la consommation d'espace générée par le projet en estimant la consommation induite par ce dernier.

La variante retenue constitue pour la MRAe la variante constitutive de moindre consommation d'espace et d'artificialisation des sols. L'opération conduira malgré tout à de la consommation d'espaces agricoles et naturels, l'étude d'impact doit démontrer que le projet s'inscrit dans les objectifs de réduction de consommation d'espace des deux communes, de l'intercommunalité et du SCoT.

La MRAe recommande que l'impact du projet en termes d'urbanisation induite sur des espaces agricoles et naturels soit évalué précisément et que des mesures soient définies afin de l'éviter, le réduire ou, à défaut, le compenser.

3.2 Qualité de l'air et transition énergétique

Qualité de l'air :

L'étude d'impact comprend un chapitre sur la qualité de l'air. L'ORAMIP⁵ a mis en place depuis l'été 2005, une station de mesure de la qualité de l'air sur la commune de Bessières au niveau du chemin du port de l'Aouquo. Localisée sur le site de la station d'épuration, en bordure du Tarn et à l'extrémité ouest du projet, cette station permet de mesurer les paramètres PM10 et métaux dans le but de contrôler les retombées atmosphériques de l'incinérateur d'ordures ménagères.

La MRAe relève qu'aucune modélisation n'a été produite au sein de la zone d'étude. En outre, les données examinées sont très anciennes (janvier 2006) et ne tiennent pas compte de l'augmentation du trafic routier, de l'évolution du parc et des sources de pollution de l'air qui l'accompagnent. Le dossier ne comprend pas d'évaluation des potentiels impacts du projet sur la qualité de l'air, sur la base d'un bilan des émissions de polluant actualisé.

Pour réaliser cette modélisation la MRAe recommande de s'appuyer sur le guide méthodologique des études air et santé du Cerema pour les projets routiers⁶.

La MRAe recommande de produire une étude évaluant l'évolution des émissions de polluants dans l'air actualisée, une fois la déviation conduite et 5 ans après sa mise en fonctionnement, à la fois au niveau du centre-ville (pour constater une diminution probable des pollutions) qu'aux abords immédiats de la déviation et d'en déduire les effets sur l'environnement et la santé humaine.

Consommation d'énergie :

L'étude d'impact produite n'évalue pas l'évolution des consommations énergétiques carbonées (énergies fossiles) en lien avec les enjeux climatiques pour les différents types de véhicules entre la voie routière actuelle et une modélisation des consommations futures à plusieurs échelles de temps de la déviation (au moment de la mise en service, 5 ans plus tard, 10 ans). Dès lors, il n'est pas possible à la MRAe de conclure si la réalisation de la déviation conduira à une diminution ou une augmentation de la consommation énergétique d'énergies fossiles des véhicules.

La MRAe recommande de conduire une analyse permettant de conclure sur les effets positifs ou négatifs de la déviation sur la consommation énergétique d'énergies fossiles des véhicules par rapport à l'itinéraire actuel.

Incidences du projet sur changement climatique :

L'étude d'impact ne comprend de modélisation permettant de déterminer les incidences du projet en matière d'émission des gaz à effet de serre (GES). Le projet sera pourtant générateur d'impacts directs (émissions de GES pour produire les matériaux utilisés, transport de ces matériaux, émission durant la phase de travaux et d'entretien de la voirie) et d'impacts indirects (la réalisation de la déviation conduira à une augmentation du trafic et vraisemblablement aura des incidences sur le développement potentiel de l'urbanisation).

L'empreinte carbone a priori élevée du projet justifie pour la MRAe l'intégration de mesures de réduction et de compensation importantes, afin de s'inscrire dans l'objectif de neutralité carbone fixé par la France à l'échéance 2050.

La MRAe recommande de réaliser un bilan des émissions de GES émis durant la phase de travaux (émissions de GES pour produire les matériaux utilisés, transport de ces matériaux, émission durant la phase de travaux et d'entretien de la voirie) et durant la phase d'entretien et d'exploitation (la réalisation de la déviation conduira à une augmentation du trafic et vraisemblablement aura des incidences sur le développement potentiel de l'urbanisation). Compte tenu de l'empreinte carbone a priori élevée du projet, la MRAe recommande l'intégration de mesures de réduction et de compensation afin de s'inscrire dans l'objectif de neutralité carbone fixé par la France à l'échéance 2050 .

5 L'Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées (ORAMIP) ou Atmo Midi-Pyrénées est un observatoire agréé par l'État français destiné à surveiller la qualité de l'air dans la région Midi-Pyrénées.

6 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/guide-methodologique-volet-air-sante-etudes-impact-routieres>

3.3 Nuisances sonores

Une étude acoustique de septembre 2017 figure dans les pièces annexes de l'EI. Elle conclut que 10 bâtiments sont en dépassement des seuils réglementaires. Pour respecter les seuils, des protections acoustiques sont préconisées. Les 10 bâtiments sont répartis en 3 secteurs distincts qui bénéficient de préconisations spécifiques quant à la hauteur des écrans anti-bruit qu'il conviendrait d'installer pour être en dessous des seuils réglementaires. La MRAe constate que ces préconisations ne sont pas reprises dans le corps de l'étude d'impact. Les résultats des mesures acoustiques, les cartes de l'environnement sonore du secteur et les préconisations de respect des niveaux sonores doivent être intégrés dans le corps de l'EI.

La MRAe recommande que des mesures de suivi acoustique soient mises en place après la construction de cette nouvelle voirie en corrélation avec l'analyse de données trafic actualisées.

La MRAe recommande d'intégrer les résultats des mesures acoustiques, les cartes de l'environnement sonore du secteur et les préconisations de l'étude acoustique comme une mesure de réduction dans le corps de l'étude d'impact afin que le niveau acoustique aux abords de 10 habitations respecte les seuils réglementaires autorisés.

La MRAe recommande que des mesures de suivi acoustique soient mises en place après la construction de cette nouvelle voirie en corrélation avec l'analyse de données trafic actualisées.

3.4 Biodiversité et milieux naturels

L'étude d'impact s'accompagne d'une demande de dérogation à la stricte protection des espèces. Cette dernière a fait l'objet d'un arrêté préfectoral n°31-2019-07 du 2 octobre 2019 autorisant la destruction d'habitats naturels et d'espèces protégées. La MRAe en partage les conclusions et recommande que les mesures figurant dans l'arrêté préfectoral soient intégrées dans le corps de l'étude d'impact et dans le résumé non technique pour permettre une bonne compréhension par le public du niveau des incidences résiduelles.

La MRAe relève que le projet comporte une autorisation permettant de procéder à l'abattage de 14 arbres le long d'un alignement d'arbres bordant une voie ouverte à la circulation publique. Ces abattages ont été réalisés à l'automne 2021. Pour compenser ces abattages le porteur de projet s'engage à replanter 14 arbres à proximité immédiate. Si la MRAe en partage le positionnement, elle considère que d'un point de vue écologique le remplacement par 14 arbres de taille réduite n'est pas suffisant pour éviter une perte nette de biodiversité, car elle induit une rupture écologique temporelle. En effet, les arbres abattus présentaient un bon état sanitaire et constituaient un habitat de repos, de transit voire de gîte pour la faune volante (insectes saproxylophages, oiseaux (passereaux et pics) et chauves-souris). Elle évalue comme nécessaire le renforcement de plantations complémentaires pour qu'à moyen terme on puisse parvenir à une équivalence écologique fonctionnelle. Leur localisation, type d'essences et plan de gestion dans le temps doivent aussi être intégrés à l'étude d'impact. La plantation d'arbres peut être combinée à une plantation d'arbustes afin de créer une trame verte fonctionnelle.

La MRAe recommande d'intégrer dans le corps de l'étude d'impact et dans le résumé non technique du dossier les mesures retenues dans l'arrêté préfectoral n°31-2019-07 du 2 octobre 2019 afin de permettre une bonne compréhension par le public du niveau des incidences naturalistes résiduelles. Leur localisation, type d'essences et plan de gestion dans le temps doivent aussi être intégrés à l'étude d'impact.

La MRAe recommande de renforcer le nombre d'arbres replantés avec un ratio de 3 (pour chaque arbre abattu une plantation de 3 arbres) afin d'éviter, comme c'est aujourd'hui le cas, une perte nette de biodiversité. La plantation d'arbres peut être combinée à une plantation d'arbustes afin de créer une trame verte fonctionnelle.

3.5 Ressource en eau

La description des enjeux locaux pour les eaux pluviales, les eaux souterraines et les travaux en rivière sont correctement évalués et la MRAe partage le niveau des impacts retenus. Les mesures retenues pour en atténuer les incidences sont suffisantes et n'appellent pas de recommandations particulières de la MRAe.

L'identification des zones humides a permis de procéder à une caractérisation des enjeux locaux et des impacts potentiels susceptibles d'intervenir durant la phase de travaux qui correspond à l'évaluation faite par la MRAe. Les mesures de compensation écologique retenues pour les zones humides sur les parcelles de Bessières et Roquesérière sont éligibles pour la MRAe à la compensation.

Les actions de génie écologique qui sont proposées sont de nature à constituer une plus-value pour les parcelles concernées permettant d'éviter toute perte nette. La MRAe évalue qu'après application de la séquence « ERC » sur les zones humides les incidences résiduelles sont faibles.

3.6 Risque naturels :

Le périmètre du projet est en dehors de toute zone inondable. Toutefois sa proximité avec « le Trigobéure » et le « Ribatel » aurait dû conduire le porteur de projet à apporter la démonstration que la réalisation de la déviation ne fera pas obstacle aux crues et qu'elle n'engendrera pas de remblais dans le lit majeur de ces deux cours d'eau.

La MRAe recommande que l'étude d'impact démontre que la réalisation de la déviation et ses travaux connexes ne seront pas de nature à faire obstacle aux crues et qu'elle n'engendrera pas de remblais dans le lit majeur du « Trigobéure » et du « Ribatel ».

Le projet est concerné par l'exposition au phénomène retrait-gonflement des argiles conformément au plan de prévention des risques sécheresse approuvé le 18 novembre 2018. Selon la carte d'exposition au phénomène retrait-gonflement des argiles la zone du projet se situe en aléa fort. L'étude d'impact doit intégrer cette nouvelle carte et les risques qui en découlent.

La MRAe recommande d'intégrer dans l'étude d'impact la dernière carte d'exposition au phénomène retrait-gonflement des argiles.

3.7 Paysage

Le tracé de la déviation de la RD 630 chemine dans la basse plaine du Tarn. En dehors des agglomérations de Bessières et Buzet-sur-Tarn, la plaine est essentiellement vouée à l'agriculture. L'évaluation des impacts paysagers et pour le cadre de vie concernent la perturbation des perceptions visuelles des riverains en zone urbanisée générée par les écrans acoustiques, la trémie et le PSGR. Malgré une volonté d'intégration paysagère du tracé visant notamment à limiter les terrassements et les variations topographiques, le projet nécessitera la réalisation d'aménagements paysagers compensatoires. L'EI liste page 154 une série de mesures qui pourraient être déclinées une fois le projet autorisé⁷. Malgré, la réalisation de ces aménagements, les incidences visuelles pour les maisons d'habitation à proximité seront fortes. Elles seront accentuées par la mise en place d'un mur visant à atténuer les incidences sonores. Les impacts résiduels pour le cadre de vie sont évalués comme forts aux abords immédiats de l'axe routier pour les riverains et faibles depuis le centre du village. À l'échelle de la zone d'étude étendue, le projet sera relativement peu visible du fait des plantations et des différents obstacles.

⁷ cela pourrait être la végétalisation des talus de déblais et remblais par des espèces champêtres locales et diversifiées ; le traitement de l'îlot central des giratoires ; un traitement végétal des délaissés avec comme précédemment des espèces champêtres locales ; l'intégration paysagère de la trémie ; des plantations d'alignement avec des arbustes d'essences locales en continuité avec les plantations existantes ; le traitement architectural des ouvrages.