



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis de la mission régionale d'autorité environnementale
sur le projet d'aménagement du secteur "Cailhabat"
à Labarthe-sur-Lèze (Haute-Garonne)**

N°Saisine : 2021-9206

N°MRAe : 2021APO38

Avis émis le 11 mai 2021

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 12 mars 2021, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par la société SUDLOTTI pour avis sur le projet de création du lotissement « Cailhabat » sur la commune de Labarthe-sur-Lèze (31).

Le dossier comprend une étude d'impact datée de janvier 2021 ainsi que le permis d'aménager concernant le premier lotissement (de l'aménageur Sudlotti), daté également de janvier 2021.

L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie.

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 collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 20 octobre 2020) par Thierry Galibert et Jean-Michel Salles.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 8 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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 son président.

Conformément à l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département qui a répondu en date du 27/04/2021, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS) qui a répondu le 21/04/2021.

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-Garonne², autorité compétente pour autoriser le projet.

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

2 www.haute-garonne.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public

SYNTHÈSE

Le projet concerne l'aménagement du secteur Cailhabat sur environ 13 ha de champs cultivés, à Labarthe-sur-Lèze, au sud de l'agglomération toulousaine.

Au vu de la dynamique actuelle du territoire, la MRAe recommande de mieux justifier :

- la programmation du projet en termes de moindre impact sur l'environnement et au regard des objectifs communaux et intercommunaux en matière de maîtrise de la consommation d'espace,
- la localisation du projet au regard des zones d'extension urbaine potentielles ;
- l'objectif d'optimisation de l'usage du foncier en termes d'engagements environnementaux.

L'étude d'impact doit notamment être complétée sur l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables, la vulnérabilité du projet au changement climatique et les différentes phases chantiers (projet étalé sur plusieurs années).

Concernant la biodiversité, la MRAe recommande de préciser les dates d'inventaires naturalistes, d'apporter des éléments sur les continuités écologiques à un niveau plus local et de préciser les mesures de conservation des éléments naturels présents sur le secteur et leur mise en défens lors des travaux. La période automnale est recommandée pour les travaux de débroussaillage du secteur et la plantation des haies, leur gestion et leur suivi doivent être détaillés. Un engagement de ces mesures dans les règlements des lotissements est attendu.

La MRAe recommande de préciser le coefficient maximal d'imperméabilisation par lot afin qu'il soit intégré dans les règlements des lotissements. Une cartographie ou un plan des systèmes de gestion des eaux pluviales du projet est attendue. L'étude d'impact doit être complétée sur la démonstration du fonctionnement des systèmes de rétention lors d'évènements de pluie extrême (temps court), et des mesures devront être mises en place le cas échéant.

Concernant les eaux usées, des compléments sur le fonctionnement de la station d'épuration de Labarthe-sur-Lèze sont attendus.

La MRAe recommande de définir des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales au sein du règlement du lotissement, notamment en lien avec le changement climatique, qui devrait être annexé à l'étude d'impact.

Concernant la transition énergétique, la MRAe recommande de compléter largement cette thématique :

- établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre sur la base de l'application du décret n°2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics ;
- détailler l'augmentation de la consommation énergétique du projet et évaluer son potentiel de production d'énergie ;
- apporter des mesures engageantes, concrètes, et applicables concernant notamment la réduction des émissions de CO2 générées et la consommation énergétique ;
- détailler et illustrer le réseau des voiries routières et destinées aux mobilités actives, et des transports en commun à une échelle plus élargie ainsi que les stationnements ; une analyse plus fine du réseau de cheminements doux en lien avec les principaux équipements et pôles générateurs de déplacement afin de garantir la continuité des déplacements doux au-delà des limites du quartier est attendue ;
- compléter les impacts potentiels du projet générés par le nouveau trafic routier et de mettre en place des mesures le cas échéant.

La MRAe recommande également d'établir un état initial complet des nuisances sonores déjà en présence et des nouvelles générées par l'aménagement du projet et le potentiel report du trafic routier de la D4. Des mesures acoustiques devront être mises en place le cas échéant. Un suivi des nuisances et des mesures correctives à mettre en place le cas échéant devront être proposés.

AVIS DÉTAILLÉ

1. Contexte et présentation du projet

1.1. Présentation du projet

La commune de Labarthe-sur-Lèze envisage l'aménagement du secteur Cailhabat, localisé au nord-ouest du centre-bourg. À proximité immédiate des terrains du projet se trouvent plusieurs lotissements à vocation d'habitations et une zone industrielle. Le projet, porté par quatre aménageurs différents, s'inscrit à l'interface entre le tissu urbanisé de la commune et des terres agricoles cultivées fragmentées par les aires urbanisées. Il est en zone AU ou « zone à urbaniser à vocation d'habitat » couverte par une opération d'aménagement et de programmation (OAP) dans le plan local d'urbanisme (PLU) de Labarthe-sur-Lèze approuvé en 2008 et modifié dernièrement en 2020.

Le projet a pour objectif de permettre l'aménagement de différents lotissements d'habitations sur un terrain d'assiette d'environ 13 ha, décomposé comme suit, en six phases programmées entre 2021 et 2026 :

- la création de 245 logements dont :
 - un secteur « Sud » prévoyant l'aménagement de 29 logements (SARL Sudloti) prévus en 2021/2022,
 - un secteur « Est » donnant accès à 60 logements (Terre et Création) prévus en 2021/2022,
 - un secteur « Ouest » prévoyant 104 logements (Promologis) étalés de 2023 à 2026,
 - un secteur « Sud-Est » prévoyant 52 logements (Midi Habitat foncier) étalés de 2023 à 2026,
- la mise en place de la voirie principale permettant de relier l'impasse d'Enroux au chemin du Riouas et diriger ainsi le flux automobile vers la route de Plantaurel (RD4) en 2021/2022 ;
- la création d'un espace vert central de 5 400 m², de 3 285 m² liaisons douces et des liaisons inter-quartiers ;
- la création de liaisons douces et d'une liaison inter-quartier ayant vocation à relier cet espace vert et les lotissements à la route du Plantaurel (RD4) ;
- l'aménagement d'espaces de stationnement afin de permettre l'accès aux lots.

Le projet s'intègre dans un contexte global de développement dynamique autour de la métropole Toulousaine. Il se situe sur une zone identifiée comme « territoire de développement mixte par extension » au sein du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (GAT), c'est-à-dire une zone qui peut accueillir de l'habitat et des activités économiques diverses. La densité brute recommandée pour ce secteur est de 30 individus/ha.



Figure 1: Situation du projet de Cailhabat extraite de l'étude d'impact



Figure 2: Plan d'ensemble de l'aménagement en 2026, extrait de l'étude d'impact (page 31)

1.2. Contexte juridique

Le projet de lotissement qui se développe sur une unité foncière de 13 ha, est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39 de l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement visant les aménagements dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha.

1.3. Principaux enjeux environnementaux

Au vu de la sensibilité de l'aire d'étude et des incidences potentielles du projet, l'avis de la MRAe se focalise sur :

- les déplacements, la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la prise en compte de la biodiversité ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- l'intégration paysagère du projet ;
- les nuisances sonores et industrielles.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1. Complétude de l'étude d'impact

L'étude d'impact aborde les principaux éléments visés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Cependant la vulnérabilité du projet par rapport au changement climatique n'est pas abordée.

L'exposé des « solutions de substitution raisonnables » au regard de leurs incidences sur l'environnement n'est pas traité sous les aspects attendus. Les attentes de la MRAe sur ce point sont exposées dans la qualité de la démarche d'évaluation environnementale.

La MRAe note également l'absence de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables pourtant prévue à l'article L. 300-1 du code de l'environnement, essentielle pour traiter des meilleures solutions à retenir en matière de production et consommation d'énergie par les bâtiments. Le volet transition énergétique (déplacement, émissions de GES et développement des énergies renouvelables) manque de précision dans l'état initial ou reste au stade des intentions sans mesures concrètes ni dispositif de suivi associé.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables et de préciser sa mise en œuvre au sein de l'aménagement de ce nouveau lotissement et son suivi dans le temps. La vulnérabilité du projet face au changement climatique devra également être étudiée et l'étude d'impact complétée en conséquence.

Les différentes étapes de travaux en fonction de la construction des lots sont exposées. Cependant les phases de chantier ne sont pas détaillées. L'étude d'impact n'indique pas de cartes des bases de vie, des places de stockage des matériaux, des secteurs mis en défens au cours des différentes phases de chantier, de l'organisation dans le temps de celles-ci avec des accès peut-être différents.

La MRAe recommande de détailler les différentes phases chantiers en fonction des étapes de construction du projet.

2.2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et justification du projet

Sur la forme, la bonne qualité de la rédaction et de la présentation du dossier sont à souligner, car ils rendent l'étude d'impact particulièrement accessible au public. La compréhension du dossier est facilitée par plusieurs schémas, tableaux et illustrations employés à bon escient. Le résumé non technique est clair et pédagogique.

Le dossier ne présente pas de solutions de substitution raisonnables comme le requiert le code de l'environnement.

Ainsi, le choix de ce site par rapport à d'autres secteurs communaux ou intercommunaux (Muret) n'est pas justifié, notamment au regard des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Il convient notamment d'analyser les relations qu'entretiendront les différentes alternatives avec le contexte urbain environnant, en particulier le lien avec le centre-ville de la commune (distance, accès, etc.), le projet étant éloigné de certains équipements de base (écoles...) et sachant que de nombreux projets émergent dans ce secteur limitrophe de l'agglomération toulousaine.

L'étude d'impact expose une seule solution d'aménagement interne (lots, espaces verts, voiries et réseau), deux solutions techniques d'aménagement pour la voirie centrale et une réflexion autour de la restauration d'un cheminement hydraulique superficiel efficient dans les secteurs de Cailhabat et d'Enroux. Aucune démarche itérative n'est présentée permettant de justifier l'adaptation du projet et les choix techniques ou technologiques au regard de leurs incidences environnementales. Étant donné l'importance des surfaces qui seront artificialisées à terme, il convient de démontrer que ce nouvel aménagement répond à un objectif d'optimisation de l'usage du foncier en termes d'engagements environnementaux (modalités de dimensionnement des lots, maîtrise de l'imperméabilisation des sols, réflexion sur la mutualisation de certains équipements, aménagement du plan de masse...) et la manière dont ils seront prescrits aux aménageurs (cahier des charges, association des habitants au suivi environnemental, charte architecturale, paysagère et environnementale...).

La MRAe recommande que des améliorations soient apportées à la démarche d'évaluation environnementale et à sa traduction dans l'étude d'impact. En particulier, il convient de compléter :

- la justification de la localisation du projet au regard des zones d'extension urbaine potentielles ;
- la justification de la programmation du projet en termes de moindre impact sur l'environnement ;
- les différents scénarios d'aménagement permettant de démontrer un objectif d'optimisation de l'usage du foncier en termes d'engagements environnementaux.

De plus, la MRAe recommande de préciser comment les engagements environnementaux seront prescrits aux aménageurs et d'annexer à l'étude d'impact les documents prescriptifs envisagés.

2.3. Effets cumulés

Plusieurs projets sont indiqués sur l'analyse des incidences cumulées potentielles avec l'opération actuelle, notamment la création d'une voie de 90 mètres en 2015, l'implantation d'un château d'eau et la création de 83 places supplémentaires sur le parking de l'Intermarché en 2019. L'étude d'impact indique une incidence cumulée importante sur le volet agricole. La seule mesure proposée dans ce cadre est la plantation d'une haie à l'ouest du projet permettant de créer une transition entre le futur lotissement et les espaces agricoles.

La MRAe relève que d'autres projets ont fait l'objet d'un examen au cas par cas récemment et, notamment, la création d'un bâtiment pour de la restauration rapide (incluant 89 places de stationnement) et l'aménagement d'un lotissement d'habitations en 2020 (incluant un défrichement). La notion d'impact cumulé de tous ces projets sur l'augmentation de la consommation énergétique et des nuisances liées à l'accroissement du trafic (pollution, bruit...) n'est pas développée. Les mesures associées à ce phénomène ne sont donc pas présentées.

La MRAe recommande que l'analyse des impacts soit complétée d'une appréciation des effets cumulés, proportionnée aux enjeux, avec les nombreux projets de ce secteur dans un contexte de transition énergétique.

3. Prise en compte de l'environnement dans le projet

3.1. Biodiversité et milieux naturels

L'étude d'impact indique qu'un inventaire quatre saisons a été réalisé. La MRAe relève qu'aucune date n'est présentée.

La MRAe recommande de préciser les dates des inventaires en fonction notamment des groupes d'espèces floristiques et faunistiques prospectés.

Habitats, flore et continuités écologiques

Le périmètre de projet est situé dans une zone de plaine agricole comprenant de grandes cultures, des prairies de fauche et de la jachère. Quelques fourrés et alignements d'arbres sont présents sur l'aire d'étude ainsi que deux fossés colonisés par une végétation hygrophile. Les habitats sont communs et évalués en enjeu faible.

Le Chardon laiteux, espèce déterminante ZNIEFF en Midi-Pyrénées, évalué en enjeu faible de préservation, a été observé sur le périmètre du projet. La situation exceptionnelle de 2020 a permis à cette espèce de se développer alors qu'elle est normalement absente du site. En effet, celui-ci est habituellement cultivé. Le projet va entraîner une perte de ces habitats naturels communs.

Certaines mesures d'évitement concernant la conservation des arbres isolés, haies et fossés (E1) et leur mise en défens (E3) sont avancées, ainsi que l'évitement de tout contact avec la haie accueillant le Troène luisant (espèce exotique envahissante) pour éviter sa dissémination (E5 – mise en défens). La MRAe relève que les éléments naturels conservés ne sont pas apparents dans la cartographie du projet afin de témoigner de leur prise en considération. De plus, leur mise en défens est peu détaillée, une zone tampon suffisamment large devrait être intégrée pour assurer une protection efficace. Concernant la dissémination du Troène luisant et son suivi dans le temps pour limiter sa dissémination, cette mesure devrait être étendue à l'ensemble des espèces envahissantes exotiques qui, pour certaines, ont des conséquences importantes sur la santé humaine (ex : ambrosie...).

La MRAe considère que les mesures présentées en tant que « *compensation* » pour l'avifaune nicheuse d'après l'étude d'impact, sont, en fait, des mesures d'accompagnement dans le cadre des impacts sur les habitats et la

flore, notamment la création d'un espace vert central de 5 400 m² géré en fauche tardive (C1) ainsi que la plantation de haies d'essences locales le long des voiries et des lots (C2).

Aucun élément de la trame verte et bleue du schéma régional de cohérence écologique n'est présent sur le secteur du projet. La trame verte et bleue à une échelle plus locale est implicitement évoquée par rapport à la description des milieux, mais aucune analyse détaillée n'est réalisée. Cette dernière permettrait d'avoir une représentation des déplacements des espèces en présence et de mieux appréhender les aménagements verts proposés par les quatre secteurs de lotissements. Les haies sur le périmètre seront conservées, ainsi qu'une partie des fossés (certains sont busés). L'étude d'impact propose également comme mesure de réduction d'aménager les produits des coupes en tas de bois au sein du futur aménagement (R9).

La plantation d'une haie entre la zone d'habitat et les parcelles agricoles restantes à l'ouest du projet (R8) est différenciée de la plantation de haies le long des voiries et des lots (C2). Cette haie de 563 mètres plantée à l'ouest aurait deux objectifs principaux : la création d'habitats supplémentaires favorables au refuge de la petite faune, participant ainsi à la trame verte, et un objectif paysager d'écran végétal. Le réseau de noues proposé n'est pas présenté comme faisant partie de la trame verte et bleue, il va pourtant également jouer ce rôle.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des continuités écologiques par une approche plus locale, afin de mieux appréhender le déplacement actuel des espèces et leurs déplacements futurs dans le cadre de l'aménagement des quatre secteurs de lotissements.

Elle recommande également de cartographier les éléments naturels conservés (haies, arbres isolés, fossé) dans le projet final afin de témoigner de leur prise en considération et de détailler la mesure de mise en défens de ces éléments.

Les amphibiens, reptiles et mammifères

Le niveau d'enjeu est évalué à faible pour les amphibiens, les reptiles et les mammifères qui n'utilisent le périmètre du projet que pour des zones de refuge et d'alimentation. Les impacts du projet porteront sur le dérangement potentiel de ces groupes d'espèces. Des mesures d'adaptation du calendrier des travaux en fonction des cycles biologiques des groupes d'espèces (R1), de balisage de haie d'intérêt pendant la phase travaux (E3), de gestion écologique des espaces verts lors de leur entretien (R3) et de suivi faunistique par un écologue en phase chantier sont proposées. Il est précisé que la mesure d'adaptation du calendrier de travaux est fonction des espèces présentes à enjeux modérés à forts sur l'emprise du projet. Les espèces d'amphibiens, de reptiles et de chiroptères présentes sur le secteur sont protégées bien que communes. Or, la période hivernale est critique pour un grand nombre de ces espèces en léthargie. La MRAe recommande donc d'effectuer les débroussaillages et la coupe des arbres pendant la période automnale et d'établir les premières interventions de terrassements après dévégétalisation avant le mois de février, même si ces groupes d'espèces sont évalués en enjeux faibles sur le périmètre du projet.

Les oiseaux

Les secteurs arborés constituent un habitat de reproduction du Verdier d'Europe et du Serin cini, espèces protégées patrimoniales, évaluées en enjeu modéré. Les espaces ouverts (prairies, friches) constituent des zones de reproduction pour la Cisticole des joncs, espèce également protégée et patrimoniale, évaluée en enjeu modéré, et d'alimentation pour de nombreuses autres espèces d'oiseaux. Les impacts portent sur le dérangement des espèces et la perte de leur habitat d'alimentation et de reproduction.

Les mesures de réduction des impacts du projet sont les mêmes que celles citées pour les autres groupes d'espèces faunistiques. L'analyse des incidences résiduelles du projet sur l'avifaune (p107/108/109) indique que des mesures de compensation ne semblent pas être nécessaires. L'étude d'impact indique que les parcelles n'ayant pas été cultivées en 2020, la Cisticole des joncs est apparue exceptionnellement cette année, cependant ces habitats favorables n'étaient que temporaires. Le maître d'ouvrage propose tout de même des mesures de compensation, que la MRAe qualifierait plutôt de mesures d'accompagnement compte tenu du déroulé de la démarche d'évaluation environnementale : la création d'un espace vert central de 5 400 m² géré en fauche tardive (C1) pour créer un habitat favorable à la Cisticole des joncs ainsi que la plantation de haies d'essences locales le long des voiries et des lots (C2).

La MRAe estime que cet espace central sera très fréquenté vu la densité de logements à proximité, il ne peut être considéré comme une mesure en faveur de la Cisticole. Cependant au vu de la situation de 2020 et des

potentiels habitats de report autour du lotissement pour cette espèce, la MRAe considère que des mesures de compensation ne sont pas nécessaires.

Concernant la plantation de haies, quelques espèces locales à planter sont proposées. Cependant le calendrier de plantation, la grandeur des plants, la hauteur et épaisseur des haies, l'entretien de celles-ci ne sont pas précisées or ces éléments permettent d'évaluer si cette mesure aura un réel gain écologique. De plus, le coût de ces plantations compensatoires n'est pas indiqué (« *intégré au coût global d'aménagement du site* »). La mesure d'accompagnement A3 sur la mise en place d'un règlement de lotissement indique que des mesures y seront édictées notamment sur les plantations en bordure de lots, mais cet engagement reste imprécis. Ces éléments sont pourtant essentiels afin que cette trame verte soit efficace. Si les choix et les coûts restent à la charge des acquéreurs, le risque de voir apparaître des murets ou clôtures ne permettant par le déplacement de la petite faune est réel.

La MRAe recommande d'adapter le calendrier de travaux de débroussaillage sur la période automnale pour éviter les interventions sur le milieu naturel lors de la période hivernale, période de repos pour de nombreux groupes d'espèces.

Elle recommande également de préciser la mise en place, les caractéristiques et la gestion des haies, ainsi que le réel engagement de la transcription de cette mesure avec ses détails dans le règlement du lotissement. Une notion sur le coût doit être apportée.

Des modalités de suivi du milieu naturel sur 15 ans sont également apportées dans l'étude d'impact. Une campagne par an pourra être réalisée au printemps ou à l'été pendant 5 ans, puis tous les 3 ans entre 5 ans et 15 ans. Un coût de 24 000 euros HT est avancé. Cependant, ce suivi est surtout décrit pour les espèces faunistiques et les espèces végétales envahissantes. Aucun engagement n'est pris quant au suivi d'indicateurs concernant le bon développement des haies et la réussite de leurs objectifs.

La MRAe recommande d'apporter des précisions concernant le suivi du bon développement des haies et les mesures à mettre en place le cas échéant.

3.2. Préservation de la ressource en eau

Le secteur est situé sur un terrain plat, composé de fossés s'écoulant vers le ruisseau du Riouas qui rejoint l'Ariège. Il est concerné par un risque de remontées de nappe. La masse d'eau souterraine concernée est celle des « *Alluvions de l'Ariège et affluents* », classée en bon état quantitatif mais en mauvais état chimique (teneurs en nitrates et pesticides élevées).

Eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales mise en place lors des aménagements du secteur de Cailhabat permettra de rétablir une nouvelle fonctionnalité hydraulique de la zone en opérant une gestion globale des eaux pluviales sur le secteur de Cailhabat mais également dans le quartier voisin d'Enroux. Les eaux seront globalement drainées vers un fossé existant puis vers le Riouas. Le projet va imperméabiliser environ 33 % de la surface totale du secteur (43 240 m² sur 13 ha) et créer 3 285 m² de liaisons douces. Cette imperméabilisation des sols aura pour conséquence directe d'augmenter le volume et la vitesse de ruissellement en sortie du bassin versant du projet. Le coefficient de ruissellement des surfaces touchées par l'imperméabilisation passera de 20 % à 90 % après urbanisation (toitures, réseaux divers autour du bâti et voiries). L'étude d'impact indique l'intégration d'une mention spécifique pour limiter les accès privés en enrobé et les surfaces imperméabilisées globales des lots (R11), ainsi que la mesure d'accompagnement A3 sur la rétention des eaux à la parcelle lorsque la surface imperméabilisée dépasse les 200 m² par lot, à édicter dans le règlement du lotissement, cependant seul le dispositif de puits d'infiltration est donné dans le règlement du permis d'aménager du premier lotissement (aménageur Sudlotti), ainsi qu'un encouragement au stationnement végétalisé.

L'engagement d'une limitation de l'imperméabilisation au sein des lots est pertinent, mais doit être précisé. Le règlement du lotissement avec une indication du coefficient maximum d'imperméabilisation engageant à la parcelle devrait être avancé et annexé à l'étude d'impact.

Une incidence résiduelle étant évaluée sur cette imperméabilisation, une mesure de compensation comprenant des systèmes de régulation et de rétention seront mis en place permettant de retenir 2 300 m³ (C3), afin de

répondre à un débit de fuite de 10 l/s/ha et selon une période de retour de 20 ans. Des rétentions à la parcelle par le biais de puits/cuves d'infiltration, de tranchées d'infiltration sous voiries et la rétention de long des voiries et espaces verts par le biais de noues enherbées de 2 mètres de large sont proposées. L'étude d'impact indique que cette gestion « favorisera une rétention supérieure aux volumes de rétention nécessaires à l'état initial du bassin considéré permettant d'aller au-delà de la non-aggravation » du risque de ruissellement. La MRAe relève que la rétention des eaux pluviales à la parcelle est une réflexion pertinente. Cependant, aucune cartographie, plan et schéma en coupe ne sont apportés pour visualiser les aménagements prévus pour cette gestion des eaux pluviales. De plus, les systèmes de rétention sont dimensionnés pour une période de retour de 20 ans avec un certain volume, cependant la durée des événements joue également un rôle dans ces systèmes. L'étude d'impact n'apporte pas d'éléments sur un événement de pluie extrême (gros orage avec de très fortes précipitations en peu de temps), événement qui finalement se répète régulièrement à cause du changement climatique. La démonstration concernant la potentielle saturation du sol de ces systèmes doit être réalisée lors de ces événements extrêmes. Des mesures devront être mises en place le cas échéant (gestion lors des événements, trop-pleins aménagés en amont...).

Des mesures classiques de chantier concernant la conformité des engins, l'entretien des engins et le stockage des carburants et autres produits toxiques en dehors du site (E4), sont proposées. De plus, le maître d'ouvrage s'engage sur une gestion écologique des espaces verts avec l'interdiction du désherbage chimique (R3). La MRAe rappelle que la phase de chantier avec les différentes bases de vie et de stockage des matériaux est à préciser.

La MRAe recommande de préciser le coefficient maximal d'imperméabilisation engageant par lot, afin qu'il soit intégré dans une première version du règlement du lotissement. Celui-ci devrait être annexé à l'étude d'impact.

La MRAe recommande également d'apporter une cartographie ou un plan des systèmes de gestion des eaux pluviales de cet aménagement afin de mieux appréhender cette thématique. L'étude d'impact doit être complétée sur la démonstration du fonctionnement des systèmes de rétention lors d'événements de pluie extrême (temps court), et des mesures devront être mises en place le cas échéant.

Eau potable

Concernant l'alimentation en eau potable, les besoins futurs du lotissement ont été estimés à environ 91 975 L/jour pour les 245 logements. Il conviendrait de préciser si les terrains du futur lotissement ne sont inclus dans aucun périmètre de protection de captage d'eau potable.

Eaux usées

Le projet sera raccordé au réseau d'eaux usées communal et entraînera une charge organique supplémentaire estimée à 53 kg DBO5/jour soit 886 EH (équivalent-habitant) sur une base de 235 logements, pour la station d'épuration communale de Labarthe-sur-Lèze d'une capacité de 24 000 EH. La MRAe relève que le projet concerne 245 logements et que le calcul de la charge organique porte sur 235 logements. Un calcul est apporté en annexe 4 permettant de démontrer la capacité de la station d'épuration de Labarthe-sur-Lèze à supporter la charge organique supplémentaire du projet de Cailhabat (capacité restante de 4 000 EH). La MRAe relève des manques d'informations sur le fonctionnement de la station d'épuration, entre autres la présence de dysfonctionnements, la capacité d'évacuation des boues³ et la conformité de la station.

La MRAe recommande de corriger les calculs de la charge organique sur les 245 logements et non 235 logements.

De plus, la MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur le fonctionnement de la station d'épuration de Labarthe-sur-Lèze (présence de dysfonctionnements, capacité d'évacuation des boues, conformité).

3 Il est noté dans l'annexe 4 qu'un projet de transfert des eaux d'épuration de la station d'Eaunes de 5 000 EH vers celle de Labarthe-sur-Lèze est en cours. La station d'épuration de Labarthe-sur-Lèze serait donc saturée à 83 %. L'ajout de 4 % de charge organique n'est pas anodin vu le niveau de saturation de la station et sa capacité totale.

3.3. Paysage

Labarthe-sur-Lèze est située dans de grandes plaines agricoles avec peu de relief. « *Les terrains de l'opération offrent une vue dominée par des champs de grandes cultures en premier plan, des zones urbaines en second plan et une vue sur les coteaux de Goyrans et de Clermont-le-Fort en arrière-plan* ». (figure 20). La partie nord-ouest des terrains de l'opération offre une vue sur la zone industrielle du Riouas. La vocation agricole du secteur sera transformée en vocation urbaine et résidentielle. « *Cette modification de l'occupation des sols et du paysage impactera directement les résidents actuels voisins du projet d'aménagement* » (p95).

Les mesures d'évitement et de réduction proposées portent sur l'implantation du projet en continuité de la zone urbaine (E2), l'implantation d'une haie de 563 mètres entre la zone d'habitat et les parcelles agricoles à l'ouest du projet (R8) afin de créer un écran végétal ainsi que l'ensemble des liaisons piétonnes et cyclables, ainsi que l'espace vert central qui permettent de participer aux trames vertes de l'aménagement. Aucune mesure ou engagement sur les éléments végétaux des lots participant au paysage du quartier n'est avancé dans le règlement. Le lien concernant les règles architecturales (formes, implantations...) et les réductions de consommation énergétique n'est également pas développé, ni retranscrit dans le règlement du lotissement.

La MRAe recommande de définir des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales au sein du règlement du lotissement, notamment en lien avec le changement climatique, qui devrait être annexé à l'étude d'impact.

3.4. Transition énergétique

Qualité de l'air et consommation d'énergie :

Dans la présentation du projet, une estimation de l'augmentation des émissions de polluants atmosphériques est indiquée avec 735 à 1 073 tonnes de CO₂ rejetées par an, estimés par rapport aux émissions des résidences et des déplacements domicile-travail⁴. Une partie des émissions sera due à la construction des habitations, mais elle n'est pas détaillée. La MRAe estime que l'état initial sur cette thématique et le bilan carbone engendré par la construction de ce lotissement et sa phase d'exploitation n'est pas suffisant. La création même des bâtiments émet beaucoup de pollution (fabrication matériaux, déplacements des matériaux et des engins de construction) et en phase d'exploitation, les émissions liées aux déplacements en voiture sont importants. La présence de logements engendrera une consommation énergétique accrue notamment vis-à-vis du chauffage. Pour apprécier pleinement les incidences en matière d'émission de GES et proposer un niveau d'impact après mesures correctives, il convient d'établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du projet conformément au décret n°2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics, applicable à tout projet public soumis à étude d'impact.

Les mesures envisagées afin de réduire les incidences sur la consommation d'énergie sont de limiter le gaspillage des ressources en phase chantier (R5), l'adaptation de l'éclairage au sein des lotissements (période d'éclairage et ampoules LED) (R7) et l'intégration de la RE2020 pour les constructions des lotissements (R12). L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables aurait également permis d'apporter de nombreux éléments supplémentaires afin de limiter cette consommation d'énergie. Ces mesures de réduction restent trop générales, peu décrites, et ne sont pas à la hauteur de la consommation que va engendrer le lotissement. La conception de la voirie centrale permettant de réduire la vitesse au sein du quartier est une mesure qui aurait pu être mise en avant sur cette thématique.

Toute action ou opération d'aménagement faisant l'objet d'une évaluation environnementale doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone (L. 600-1 code de l'urbanisme), en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. Un résumé de cette étude aurait dû être apporté dans l'étude d'impact. De plus, le potentiel de production d'énergie aurait dû être évalué sur la construction de ces quatre secteurs de lotissements.

4 L'étude d'impact indique une référence provenant du Commissariat général au développement durable, 2012.

La MRAe recommande d'établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre sur la base de l'application du décret n°2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics. Des hypothèses de calculs concernant les déplacements induits par le projet devront être proposées.

Elle recommande également de compléter l'étude d'impact concernant l'augmentation de la consommation énergétique du projet. Des mesures engageantes, concrètes et applicables, concernant notamment la réduction des émissions de CO₂ générées et la consommation énergétique, doivent être proposées. Certaines mesures doivent être reportées dans le cadre du règlement du lotissement.

Le résumé de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone doit être apporté dans l'étude d'impact et le potentiel de production d'énergie doit être évalué.

Déplacements et mobilité :

L'étude d'impact indique que « *le projet prévoit l'implantation d'une voie principale reliant le chemin d'Enroux au chemin du Riouas puis au chemin des Agriès. Cette voie a pour objectif principal de créer un report d'une partie du trafic automobile de la D4* » (p90). Il est également fait mention de quartiers voisins enclavés. Une seule carte, de taille réduite et peu complète en termes d'indications, est apportée au dossier permettant de visualiser le maillage routier sur l'ensemble du bourg de Labarthe-sur-Lèze (p106). Les connexions, les voiries d'accès au lotissement, les flux de déplacements actuels et futurs, les impacts potentiels générés par un trafic supplémentaire de voitures et les potentiels points bloquants de la circulation ne sont pas décrits, ni illustrés. La création de la voie centrale structurante et conçue pour limiter les vitesses (cassures dans la courbe de la voie) est indiquée comme une mesure de réduction sur l'impact des nouveaux déplacements engendrés. La MRAe considère que cette thématique n'est pas assez détaillée. Une réflexion sur les flux de déplacements, les cheminements et les voies d'accès doit être menée et illustrée afin que le public visualise l'intégration de ce nouveau quartier dans la commune.

Des liaisons douces sont proposées. Cependant, elles ne sont pas visualisables sur des cartes détaillées et ne sont pas intégrées à une échelle élargie au niveau des quartiers avoisinants, voire à l'ensemble de la commune⁵. Le dossier ne propose aucune ébauche de cheminement vers le centre-ville et les pôles générateurs de déplacements de la commune. L'intégration d'une carte localisant les différents équipements (scolaires, administratifs, sportif, culturel...) et le réseau de piste cyclable permettrait d'identifier les points faibles du réseau communal (discontinuité, lisibilité, insécurité) qui limitent les efforts du projet en la matière. La promotion des modes doux ne doit pas s'arrêter aux limites du lotissement et doit être conduite plus largement en garantissant la continuité des déplacements.

L'étude d'impact indique la création « *d'espaces de stationnement* » (p28), mais ce sujet n'est pas développé, que ce soit en termes d'état initial, d'impacts ou de mesures. Il en est de même pour le réseau de transport en commun de la commune.

La MRAe recommande de compléter l'état initial et la description du projet concernant les voiries routières et destinées aux mobilités actives, et les transports en commun à une échelle plus élargie ainsi que les stationnements qu'ils soient situés dans l'espace public ou à l'intérieur des lots. Une analyse plus fine du réseau de cheminements doux en lien avec les principaux équipements et pôles générateurs de déplacement, afin de garantir la continuité des déplacements doux au-delà des limites du quartier est attendue. Des cartes doivent venir appuyer les propositions.

Elle recommande également de justifier les besoins en stationnement au regard de la part projetée des modes doux et partagés de transport, et des objectifs visés en matière de réduction de l'usage de la voiture individuelle.

La MRAe recommande de compléter les impacts potentiels du projet générés par le nouveau trafic routier et de mettre en place des mesures le cas échéant.

5 L'étude d'impact précise seulement p82 que « les liaisons cyclables et piétonnes de la commune se limitent à la desserte du centre-ville de Labarthe-sur-Lèze et aux aménagements ponctuels dans le cadre de la réalisation de nouveaux quartiers (notamment le pigeonnier d'Enroux) »

Vulnérabilité du projet par rapport au changement climatique :

L'étude d'impact n'aborde pas la vulnérabilité du projet par rapport au changement climatique. Aucune action concernant les constructions ou les aménagements de la zone résidentielle n'est proposée, exceptée le respect des règles RT2020 pour la construction des bâtiments.

La MRAe recommande d'élaborer un règlement du lotissement adapté à l'évolution du climat.

3.5. Nuisances sonores et industrielles

Nuisances sonores

Les cartes de bruit relative aux infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules / jour permettent d'avoir un aperçu de l'exposition globale de la population de Labarthe-sur-Lèze au bruit, notamment autour de la D820, D4 (route du Plantaurel) proche du projet et de la D19 (avenue de Comminges). Pour les terrains les plus à l'Est du projet, ils seraient soumis à une exposition de 55 à 60 décibels, à cause du trafic de la D4.

Concernant les émissions sonores en phase d'exploitation, l'étude d'impact indique qu'une augmentation du bruit sera engendrée par le nouveau trafic routier généré, notamment pour les déplacements domicile-travail. Les mesures de réduction portent sur la réduction de la vitesse par des panneaux de signalisation et des ralentisseurs, ainsi que par la conception de la voirie centrale, par la plantation de haies et d'arbres permettant de créer une barrière acoustique, par le respect des normes acoustiques pour les bâtiments et par le développement des modes doux. La MRAe relève que la voirie centrale permettra également un certain report de trafic routier de la RD4 qui pourrait ainsi engendrer des nuisances sonores supplémentaires (trafic plus important). Comme aucun chiffre n'est annoncé, il est difficile pour la MRAe de se prononcer sur l'efficacité des mesures proposées et savoir si elles seront suffisantes concernant la réduction des nuisances sonores. La plantation de haies ou d'arbres n'est pas une mesure efficace pour réduire ces nuisances.

La MRAe recommande d'établir un état initial complet des nuisances sonores déjà en présence et des nouvelles générées par l'aménagement du projet et le potentiel report du trafic routier de la D4. Des mesures acoustiques devront être mises en place le cas échéant. Un suivi des nuisances et des mesures correctives à mettre en place le cas échéant devront être proposés.

Nuisances industrielles :

Le rapport relève la présence de « 3 installations industrielles rejettent des polluants dans un rayon de 5 km autour du projet » (p.48), cependant la question des risques technologiques et nuisances liées à la présence de celles-ci ne sont pas évoquées.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur les risques technologiques et les nuisances liées à la présence des trois installations industrielles rejetant des polluants.