



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 de création du lotissement « En Claque »  
Commune de L'Isle Jourdain (Gers)**

N°Saisine : 2021-9224

N°MRAe : 2021AP041

Avis émis le 17/05/2021

# 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 17 mars 2021, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par la commune de L'Isle Jourdain pour avis sur le projet de création du lotissement « En Claque » sur la commune de L'Isle Jourdain(32).

Le dossier d'autorisation environnementale comprenait une étude d'impact datée de décembre 2020 et le permis d'aménager datée de février 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 Annie Viu, Thierry Galibert, Jean-Michel Soubeyroux et Jean-Pierre Viguié.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 3 novembre 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 L'article R 122-7-III du Code de l'environnement, l'agence régionale de santé Occitanie (ARS) a été consultée.

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 MRAe<sup>1</sup>et sur le site internet de la commune de L'Isle Jourdain, autorité compétente pour autoriser le projet.

1 [www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html)

# SYNTHÈSE

Le projet d'aménagement « *En Claque* » concerne un secteur de 12 ha localisé au sein de la commune de L'Isle Jourdain, située à l'est du département du Gers. Il prévoit la création d'un lotissement présentant une densité d'environ dix logements par hectare, soit la création d'environ cent-trente logements.

Sur le plan réglementaire, la MRAe recommande de compléter l'étude d'impact conformément aux exigences du Code de l'environnement (article R. 122-5). Il est nécessaire de présenter les alternatives envisagées au projet retenu et de préciser les raisons des choix effectués, eu égard notamment aux incidences sur l'environnement et d'intégrer dans l'étude d'impact l'ensemble des travaux ou opérations liés au projet. La MRAe relève également que l'étude d'impact ne contient pas l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone requise au titre du code de l'urbanisme (L300-1) et de l'environnement (R122-5).

Par ailleurs, malgré les vastes projets d'aménagement en extension urbaine, en cours ou en projet, sur la commune (au total près de 50 ha), l'analyse des effets cumulés est beaucoup trop succincte. Elle ne traite pas l'ensemble des thématiques environnementales et ne quantifie pas les incidences.

De façon générale, afin de comprendre la localisation et les choix programmatiques effectués, il est attendu des précisions sur la stratégie de développement de l'urbanisation de la commune.

En apparence, elle conclut à des incidences faibles du projet sur les volets biodiversité et ressource en eau. En réalité, le site a été gyrobroyé sur une large bande de l'ordre de 8 hectares et la très grande majorité des éléments herbacés, arbustifs et arborés qui étaient présents, ont été totalement détruits. Or, l'évaluation environnementale a été réalisée sur cette base, ignorant les enjeux initiaux du site. Aussi, ni le public lecteur de ce document, ni la MRAe ne sont en mesure d'évaluer l'impact de la réalisation du lotissement conformément aux textes réglementaires applicables. Pour que l'évaluation environnementale joue le rôle qui en est attendu, la MRAe juge indispensable de détailler l'état initial des milieux tel qu'il existait avant la destruction de la végétation, sur cette base, d'évaluer l'impact du projet sur ces milieux et enfin de prévoir les mesures d'évitement des incidences, de réduction voire de compensation, nécessaires.

En conclusion, l'étude d'impact est jugée à la fois incomplète et inadaptée. La MRAe ne peut, à ce stade, émettre un avis sur le fond du dossier.

L'ensemble de ces lacunes justifie qu'une étude d'impact significativement modifiée et complétée sur l'ensemble des thématiques environnementales en tenant compte des rappels réglementaires et des recommandations du présent avis, soit de nouveau présentée à la MRAe avant l'enquête publique.

L'ensemble des recommandations de la MRAe sont détaillées dans le corps de l'avis.

# AVIS DÉTAILLÉ

## 1 Contexte et présentation du projet

### 1.1 Présentation du projet

L'isle Jourdain est une commune de l'aire urbaine de Toulouse située à l'est du département du Gers, à la lisière de la Haute-Garonne à 35 kilomètres de Toulouse et à 45 km d'Auch. Avec 8 961 habitants en 2018, elle est la deuxième commune du département en termes de population. Elle bénéficie de la présence d'une gare et de la RN 124 qui lie L'Isle Jourdain aux villes d'Auch et de Toulouse. Les flux de population sont majoritairement dirigés vers Toulouse. La commune dispose de nombreux équipements sportifs et culturels.

La commune de L'Isle Jourdain envisage l'aménagement d'un lotissement à vocation d'habitat. Le terrain est situé à l'est du village et à proximité de la gare et de constructions pavillonnaires, au lieu-dit « *En Claque* ». Le site présente une pente orientée du nord-est vers le sud-ouest assez prononcée (19%). Il est structuré par le ruisseau Lafitte qui longe le site selon un axe sud-est / nord-ouest et le chemin de randonnée des Ninets en surplomb. Le site est majoritairement composé de friches et de formations arbustives et boisées. Sur la partie basse du site plusieurs zones humides jouxtent le cours d'eau.

Le terrain d'assiette du projet représente une superficie d'environ 12 ha pour l'accueil d'environ cent-trente logements, Le projet de programme comprend :

- vingt-et-un logements sociaux, trente-six logements intermédiaires, quarante-quatre logements individuels groupés et vingt-sept lots libres ;
- 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour la gendarmerie (bureaux, locaux techniques) ;

Le projet prévoit les équipements suivants :

- une voie principale inter-quartiers ;
- une piste cyclable le long du ruisseau, un trottoir piétonnier le long de la voie principale connecté à la piste cyclable ;





*Insertion paysagère et plan de masse du projet d'aménagement*

Une première tranche opérationnelle prévoit la réalisation d'environ soixante-cinq logements à usage principal d'habitat, une seconde tranche opérationnelle permettra l'aménagement d'environ quatre-vingt logements supplémentaires.

La MRAe relève que le site a été gyrobroyé sur une large bande de l'ordre de 8 hectares. Les photos disponibles sur Google Map et les dates des inventaires naturalistes<sup>2</sup> indiquent que ce gyrobroyage a été réalisé entre octobre 2018 et mars 2019.

## 1.2 Contexte juridique

Le projet de lotissement, prévu sur une unité foncière de 12 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.

La MRAe est saisie, à ce stade, au titre de la procédure de permis d'aménager.

Du fait des modalités de collecte et de rejet retenues pour les eaux pluviales, le projet sera soumis à déclaration ou à autorisation environnementale au titre des articles des articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement au regard de la superficie du bassin versant intercepté par le projet.

Le PLU en vigueur et applicable sur ces terrains en zone AU, Ub2, N et Ni, est celui approuvé par la commune de L'Isle-Jourdain en date du 6 décembre 2013. Le secteur comprenant l'emprise du projet est couvert par une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) déterminée lors de la première modification du PLU approuvée le 16 décembre 2014.

## 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 :

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

Le principal impact du projet, qui n'est pas présenté dans l'étude d'impact, est celui de la destruction de l'ordre de 8 ha de friches arborés, arbustives et herbacées.

## 2 Qualité de l'étude d'impact

### 2.1 Complétude de l'étude d'impact

La notion de projet global, introduite par la réforme de l'évaluation environnementale d'août 2016, implique qu'un projet d'aménagement doit être appréhendé dans son ensemble, en incluant l'ensemble des opérations ou travaux liés. À cette fin, le III de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement précise que « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité* ». Or, l'étude d'impact n'intègre pas la totalité de la liaison inter-quartier en direction de la ZAC de Porterie qui traverse le cours d'eau de

---

2 L'étude d'impact (page 112) révèle que « *les terrains du présent projet ont été prospectés en mai 2014, juillet 2014, mai 2016, juin 2016, janvier 2017, mars 2017, octobre 2017, mars 2018, mai 2018, juin 2018, juillet 2018, octobre 2018, janvier 2019, mars 2019 et mai 2019* » mais que ces prospections n'ont pas été utilisées car considérées comme trop anciennes par le maître d'ouvrage.



Lafitte, la zone rouge du PPRI et impacte potentiellement des enjeux faune, flore et zone humide. Ces travaux d'infrastructure routière sont pourtant directement liés à la création du lotissement.

Par ailleurs, le gyrobroyage de l'ordre de 8 ha étant constitutif du projet, l'étude d'impact doit donc décrire ses effets directs et indirects, permanents et temporaires, positifs et négatifs et dérouler la séquence « éviter-réduire-compenser » en conséquence.

**La MRAe rappelle que le code de l'environnement, comme la directive européenne relative aux évaluations d'incidences des projets, imposent la prise en compte de l'ensemble des composantes du projet. À ce titre, elle juge indispensable de traiter l'ensemble des thématiques environnementales liées à la réalisation de l'intégralité de la liaison inter-quartier et au gyrobroyage de 8 ha lié au projet de lotissement.**

Le dossier ne comporte pas l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement<sup>3</sup>.

**La MRAe recommande de réaliser l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables conformément aux exigences du Code de l'environnement (article R. 122-5).**

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

Le développement urbain de la commune connaît un essor progressif sous l'influence de la métropole toulousaine. La commune connaît depuis une trentaine d'années une progression démographique importante. Le taux de croissance démographique a atteint +2,5 % entre 1999 et 2007, +2,6 % entre 2007 et 2012 et +2,7 % entre 2012 et 2017 (source INSEE).

En matière de maîtrise de la consommation foncière, il est attendu que l'étude d'impact rappelle, dans les grandes lignes, la stratégie foncière envisagée par la commune et la communauté d'agglomération afin d'éclairer le public sur les choix programmatiques et la localisation du projet pour limiter la consommation d'espace .

La densité du projet au regard de sa situation pose question. L'étude d'impact précise que « *cet aménagement prévoit donc dans sa globalité un total d'environ 130 logements sur un terrain d'assiette de 12 ha correspondant ainsi à la densité minimale de 10 logements/ha énoncé dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) couvrant le secteur d'En Claque* ».

La MRAe relève que la commune de l'Isle Jourdain, deuxième commune la plus peuplée du département du Gers après Auch, « *s'impose au sein du territoire comme un pôle urbain fort et nécessaire au développement de celui-ci* ». (p.46 de l'étude d'impact) et « *fait partie des 10 communes qui concentrent 58 % des emplois du SCoT de Gascogne* » (p.46 de l'étude d'impact). La commune de l'Isle Jourdain est donc identifiée en tant que polarité et appelée à accueillir une grande part du développement du territoire. La MRAe relève également que le site du projet se situe à 8 minutes à pied de la gare de l'Isle Jourdain.

Aussi, au regard de la localisation du projet, de l'attractivité de la commune et de l'évolution des modes de travail, la densité retenue, en s'appuyant sur une OAP peu ambitieuse dont la modification est envisagée (p.45 de l'étude d'impact), paraît bien trop faible pour garantir un usage économe de l'espace.

Concernant la forme urbaine, le lotissement présente un schéma classique qui s'inscrit dans la continuité de l'urbanisation existante. La taille de certaines parcelles est plus importante que celles du tissu urbain environnant, à l'inverse d'une recherche de sobriété foncière. Une conception plus novatrice de l'ensemble du lotissement aurait permis d'engager une rupture avec l'urbanisation considérée à tort de « *traditionnelle* » génératrice d'étalement urbain.

Quand bien même le projet s'inscrit dans un cadre acté en termes de planification urbaine, il aurait été souhaitable de traiter la question de sa densité.

<sup>3</sup> R.122-5 du Code de l'environnement « *Pour les actions ou opérations d'aménagement devant faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone en application de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, l'étude d'impact comprend, en outre, les conclusions de cette étude et une description de la façon dont il en est tenu compte.* »

**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par la réalisation d'une analyse de la densité du projet et de proposer des alternatives plus ambitieuses en termes de sobriété foncière.**

Par ailleurs, la MRAe rappelle que l'objectif de «*zéro artificialisation nette*» inscrit dans les orientations politiques françaises depuis juillet 2018 doit amener les porteurs de projet à réfléchir, à titre compensatoire, à des propositions de désartificialisation parallèlement à tout projet de consommation nouvelle d'espace.

**La MRAe recommande d'étudier et de proposer des pistes de désartificialisation à titre compensatoire.**

Le projet de lotissement «*En Claque*» (12 ha) est contigu et directement relié à un projet également à vocation d'habitat, la ZAC Porterie Barcelone (22,8 ha). À terme, ces deux projets contigus, contribueront à une augmentation de la population communale de l'ordre de 10 %. Au total, le secteur prévoit la création de cinq-cent-dix logements sur près de 35 ha en extension urbaine. En dehors de la liaison routière, la MRAe ne relève aucunes articulations et synergies entre ces deux projets structurants. Il convient donc d'apporter des précisions sur ces secteurs de développement urbain, pour comprendre la cohérence de la stratégie de développement de la commune et justifier les choix programmatiques retenus afin d'optimiser le projet global dans une optique de meilleure prise en compte de l'environnement (densité, mixité fonctionnelle, mobilité, principe d'aménagement...).

**La MRAe recommande de présenter l'ensemble des opérations constitutives du projet urbain global ainsi que leur calendrier opérationnel et de préciser l'articulation entre le projet de lotissement en Calque et le projet de ZAC Porterie Barcelone.**

**Elle recommande de justifier les choix programmatiques retenus dans une logique de meilleure prise en compte de l'environnement (densité, mixité fonctionnelle, mobilité, forme urbaine, implantation...).**

À ce stade, le dossier reste imprécis sur les choix opérés et les engagements du dossier restent très vagues. La formulation des extraits de l'étude d'impact ci-après, laisse craindre que les mesures évoquées ne seront ni suffisamment précises et ni suffisamment prescriptives pour réellement favoriser la protection des enjeux environnementaux. L'étude d'impact doit préciser les engagements environnementaux.

- «*L'éclairage sera certainement photovoltaïque* » p.32
- «*réutiliser au maximum les ressources* » p.33
- «*Un revêtement adapté sera privilégié* » p.98
- «*La période de travaux pourra être adapté selon les phases du chantier* » p.97
- «*Une fauche tardive raisonnée sera à favoriser* » p.100
- «*Les terrassements importants en déblais ou en remblais autour des constructions sont à éviter.* » règlement du lotissement)
- «*L'utilisation des enrochements et des murs de soutènement devront être limités* » règlement du lotissement.
- «*les clôtures pourront être doublées de haies variées (liste d'essences locales en annexe).* » règlement du lotissement

**La MRAe recommande de préciser les engagements environnementaux qui seront prescrits aux aménageurs et constructeurs.**

Au regard des vastes projets d'aménagement urbain en extension sur la commune (au total 53 ha), la MRAe juge nécessaire que l'analyse des effets cumulés avec les projets connus soit complétée et approfondie de manière rigoureuse, particulièrement en ce qui concerne les impacts sur la consommation d'espace, la biodiversité, les déplacements, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

L'analyse des effets cumulés est beaucoup trop succincte, elle ne traite pas l'ensemble des thématiques environnementales et ne quantifie pas les incidences.



La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec les projets connus sur la commune, en particulier sur l'analyse des incidences négatives sur l'environnement et la santé humaine. Le dimensionnement des mesures de réduction et le cas échéant de compensation du projet doit tenir compte de ces effets cumulés de manière argumentée.

## 2.3 Prise en compte de l'environnement dans le projet : Biodiversité et milieux naturels

Le site étudié se place en dehors des réservoirs de biodiversité majeurs recensés. Il est néanmoins directement concerné par la trame bleue, en l'occurrence le cours d'eau qui longe le site en limite sud-ouest.

Il est indiqué dans le résumé non technique que « ce projet d'aménagement du lieu dit En Claque se situe sur des parcelles qui sont actuellement occupées par des prairies entretenues mais non cultivées » (p.9 du résumé non technique et p.29 de l'étude d'impact). L'entretien régulier du site en prairie est, à plusieurs reprises, avancé dans l'étude d'impact. Cependant, la vue aérienne du permis d'aménager (ci-dessous) et les vues panoramiques disponibles sur Google Maps (datées d'octobre 2009, d'août 2013 et d'octobre 2018) démentent cet entretien régulier.



État de l'entrée du site ( rond point D9) en octobre 2018 – Source : Google Street View



Photo aérienne issue du permis d'aménager

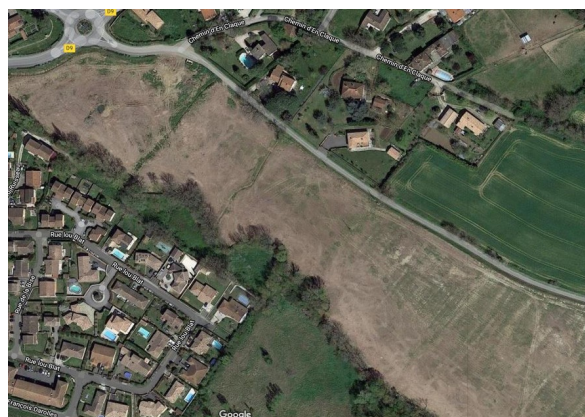


Photo aérienne Google Maps

Le site a donc été complètement défriché avant la réalisation des inventaires naturalistes et l'identification des zones humides.

De nombreux extraits de l'étude d'impact renseignent sur les impacts liés à la suppression de la végétation préexistante par gyrobroyage :

« L'aire d'étude étant largement dominée par une zone défrichée, elle se révèle peu attractive pour la biodiversité » p.55

« Les espèces généralistes et des milieux anthropisés sont majoritaires au sein de l'aire d'étude traduisant l'influence de la ville et la recolonisation d'un milieu perturbé (défrichement). » p.56

« Le débroussaillage effectué sur le site réduit considérablement le nombre de zones de refuges pour les reptiles. De fait, seule une espèce de reptile a été recensé » p.63

« Les enjeux herpétologiques au niveau local ne sont pas très importants, notamment du fait de l'entretien de la végétation qui a été mené. » p.64

« la richesse spécifique d'invertébrés dans l'aire d'étude peut être désignée comme faible, ce qui est expliqué par l'entretien effectué sur le site. » p.65

La MRAe relève également que les habitats d'espèces d'oiseaux protégés (reproduction, chasse et repos), jugés à enjeu modéré, se situent au niveau de la partie est du projet qui n'a pas été défrichée (carte de localisation p.59 et 60)

Concernant les habitats de reptiles et d'amphibiens l'étude d'impact précise que « le débroussaillage des terrains a contribué à une dégradation de ces habitats, dont les enjeux locaux sont actuellement jugés comme faibles » p.64

Au regard de ces extraits de l'étude d'impact, la destruction d'habitats d'espèces protégés lors du gyrobroyage apparaît évidente. À ce titre, la MRAe rappelle que le code de l'environnement prévoit des sanctions pénales en cas de non-respect des dispositions des articles L. 411-1 et L. 411-2 relatif à la stricte protection des habitats et espèces protégés.

L'analyse relative à la biodiversité s'appuie sur des campagnes menées, après le gyrobroyage, entre mars 2020 et septembre 2020. L'analyse de l'état initial avant le gyrobroyage n'a pas été évaluée. Or, la MRAe rappelle que la suppression de la végétation par gyrobroyage étant constitutive du projet, elle doit être prise en compte dans l'étude d'impact. En l'état, en se fondant sur un état initial totalement remanié et dégradé, la MRAe considère que l'évaluation environnementale est inadaptée.

La MRAe ne peut dès lors pas évaluer l'impact du projet sur l'environnement et n'est pas en mesure de porter une appréciation sur la pertinence de l'évaluation environnementale et sur les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des impacts à mettre en œuvre.

Elle juge indispensable, pour la bonne information du public et afin que l'évaluation environnementale joue le rôle qui en est attendu, que celle-ci détaille, à l'aide de toutes les sources d'information mobilisables, l'état initial des milieux naturels avant leur destruction.

L'étude d'impact (page 112) révèle que « les terrains du présent projet ont été prospectés en mai 2014, juillet 2014, mai 2016, juin 2016, janvier 2017, mars 2017, octobre 2017, mars 2018, mai 2018, juin 2018, juillet 2018, octobre 2018, janvier 2019, mars 2019 et mai 2019 ». La MRAe considère que ces prospections doivent être mobilisées et fonder la base de la réflexion.

**L'ensemble de ces lacunes sur l'état initial de l'environnement justifie qu'une étude d'impact significativement modifiée et complétée sur l'ensemble des thématiques environnementales en tenant compte des rappels réglementaires et des recommandations du présent avis, soit de nouveau présentée à la MRAe avant l'enquête publique.**

**La MRAe juge notamment indispensable d'apporter :**

- une justification approfondie du gyrobroyage (caractère exceptionnel de l'opération et absence de solution alternative) ;
- une analyse de l'état des lieux, par tout moyen disponible, de la situation qui prévalait avant le gyrobroyage, en particulier en fournissant le résultat des inventaires réalisés de 2014 à 2019 ;
- des propositions de mesures tendant à réduire et compenser les friches et les zones humides détruites et leurs fonctionnalités.

### 3 Analyse de quelques aspects du dossier : besoins de compléments pour permettre l'analyse de la prise en compte de l'environnement

#### 3.1 Biodiversité et milieux naturels

L'étude d'impact doit être ré-écrite à la lueur des inventaires réalisés depuis 2014 (cf chapitre précédent).

#### 3.2 Préservation de la ressource en eau

Le projet prévoit la création d'une zone de rétention des eaux pluviales à l'extrémité ouest des terrains le long du ruisseau Lafitte. La MRAe rappelle tout d'abord que les mesures de gestion des eaux pluviales ne sont pas des mesures compensatoires mais des mesures réglementaires. Par ailleurs, il semble que la zone de rétention recoupe les zones humides qui ont été dégradées lors du gyrobroyage.

Sur le plan technique, aucun élément concernant les capacités d'infiltration de la zone de rétention n'est évoqué dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, il est indiqué que la liaison inter-quartier aura une incidence positive en créant une déviation pour les poids lourds et tracteur (p.80), il convient donc de préciser les incidences potentielles en cas de pollution accidentelle.

**Compte tenu de la dégradation préalable d'une partie des zones humides et, en conséquence, de l'absence de délimitation précise et d'état initial caractérisant leur richesse écologique et leur fonctionnalité, la MRAe ne peut se prononcer sur la pertinence des mesures de gestion des eaux pluviales envisagées.**

S'agissant des eaux usées, le rapport ne démontre pas si la station de traitement des eaux usées présente une capacité de traitement résiduelle suffisante pour le projet et pour les projets cumulés d'autres secteurs.

**La MRAe recommande au porteur de projet d'évaluer la capacité de traitement résiduelle de la station de traitement des eaux usées, en tenant compte des effets cumulés avec les projets d'aménagements communaux.**

Le projet prévoit une gestion des eaux de pluie des lots à la parcelle. Au vu des sécheresses récurrentes constatées, et qui devraient s'aggraver dans les années à venir, la MRAe recommande de proposer des solutions permettant la récupération des eaux de pluie pour l'arrosage des espaces verts et, si possible, pour un usage sanitaire.

#### 3.3 Zones humides

L'emprise du projet a été étudiée afin de délimiter les potentielles zones humides. Pour ce faire, l'ensemble des parcelles ont été prospectées en fonction du critère sol et du critère flore. Dix transects (30 sondages) perpendiculaires au ruisseau ont été repartis tout le long du ruisseau.

Les photos des transects sur lesquels ont été réalisés les sondages sont disponibles en annexe 3 (p.129 et 130). Elles témoignent de la destruction totale de la végétation en place, rendant impossible toute identification de zone humide sur le critère flore (fig.50 p.71).



Photo des transects 7 et 8 de l'annexe 3 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact ne fournit pas de carte de localisation lisible des zones humides (fig 47, p. 67).

Par ailleurs, l'étude d'impact aborde la présence d'une « *ancienne mare visible sur les photoaériennes mais n'étant plus présente depuis le printemps 2020* » vraisemblablement en lien avec le gyrobroyage réalisé. L'analyse des incidences liée à la destruction de la mare n'est pas traitée (p.71).

**La MRAe ne peut que constater la destruction totale de la végétation en place rendant impossible toute identification des zones humides sur le critère flore. Elle recommande de définir l'état des lieux initial à partir des données bibliographiques ou de terrain disponibles et d'en déduire les mesures de réduction et de compensation nécessaires.**

### 3.4 Paysage

S'installant sur un site en pente, le site est structuré par le ruisseau de Lafitte en fond de vallée et le chemin de randonnée en surplomb. Le secteur du projet de lotissement ne présente aucun site naturel ou monument inscrit à l'Inventaire du Patrimoine, ni aucun site inscrit ou classé au titre du code de l'environnement.

L'analyse des incidences paysagères doit être approfondie, par le biais de photomontages depuis différents points de vue (pas uniquement en « *vue d'avion* ») et en tenant compte des effets cumulés avec le projet de la ZAC Porterie Barcelonne situé à proximité immédiate du projet de lotissement. Ces explications pourraient être utilement accompagnées de photos illustrées et commentées. Il est notamment important de documenter les perceptions actuelles depuis le chemin de randonnée.

Des plans de masse à plus grande échelle doivent préciser les intentions paysagères des secteurs à enjeux (articulation avec le ruisseau de Lafitte, avec la ZAC Porterie Barcelonne, avec le chemin de randonnées, entrée du lotissement...).

**La MRAe invite à à définir des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales fermes sur :**

- **le traitement paysager des secteurs à enjeux ( l'articulation avec le ruisseau de Lafitte, avec la ZAC Porterie Barcelonne, avec le chemin de randonnées, entrée du lotissement) ;**



- **la cohérence architecturale et paysagère de l'ensemble du projet et le projet de ZAC Porterie-Barcellone (implantation, forme, couleur, façade, toiture, clôture, haie...) ;**
- **la qualité, l'usage et la gestion des espaces publics.**

La MRAe relève également la localisation erronée de la zone d'étude sur la vue aérienne historique du site (p.76).

### 3.5 Transition énergétique

Le dossier se contente de présenter succinctement le PCAET du Pays des Portes de Gascogne sans indiquer de quelle manière et à quelle hauteur, le projet de lotissement le prend en compte. De manière générale, de nombreux objectifs stratégiques du PCAET adaptés au projet ne sont pas abordés dans l'étude d'impact (ex : la récupération d'eau de pluie, la mixité fonctionnelle, la création de tiers lieux, la performance énergétique des bâtiments, le développement des énergies renouvelables, l'utilisation des matériaux biosourcés, le bioclimatisme, ...) et d'autres sont insuffisamment traités (bilan carbone, déplacement actif, artificialisation des sols).

**La MRAe recommande au maître d'ouvrage de compléter son dossier pour y indiquer les modalités de prise en compte du PCAET du Pays des Portes de Gascogne.**

L'étude d'impact ne présente pas le bilan des émissions de GES liées à la réalisation du projet.

Aucune estimation quantitative des émissions de GES de la phase travaux n'est fournie. La MRAe rappelle que cette phase est sous la responsabilité pleine et entière du maître d'ouvrage, qui dispose donc des leviers nécessaires pour conduire une véritable démarche « éviter-réduire-compenser ». Aucune estimation n'est également fournie pour la phase exploitation, en ce qui concerne les déplacements.

Il est attendu une quantification s'inspirant du décret 2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics, intégrant les émissions qui résultent de la phase de réalisation et de fonctionnement. Cette quantification devrait permettre au public de comprendre comment le projet entend réduire les émissions de GES au regard des choix opérés (optimisation de l'artificialisation des sols, choix de matériaux bas carbone, choix des systèmes constructifs, choix des énergies moins carbonées, mobilités décarbonées...).

**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan carbone du projet, de préciser les mesures visant à maîtriser et réduire les émissions de GES, ainsi que les modalités de suivi de ces objectifs et de quantifier les réductions d'émissions de GES attendus au regard des choix opérés.**

Le dossier évoque comme intention le développement des mobilités actives. Il est indiqué que des trottoirs piétonniers et une piste cyclable parcourront le site. Il conviendrait donc de décrire les connexions extérieures envisagées avec la piste cyclable. Par ailleurs, il est question d'une liaison inter-quartier, mais celle-ci, au regard du plan de masse fourni (p.89), reste uniquement routière et potentiellement empruntée par des poids lourds et des tracteurs (p.80). Le dossier ne propose aucune ébauche de cheminement vers la gare, vers le centre-ville et les pôles générateurs de déplacements de la commune en dehors du périmètre du lotissement. Il est pourtant précisé que la gare a fait l'objet de travaux récents permettant de créer un véritable pôle d'échange multimodal offrant connexions simplifiées entre les différents modes de transports (train, voiture, bus, vélo). La promotion des modes doux ne doit pas s'arrêter aux limites du lotissement. L'intégration d'une carte localisant les différents équipements (scolaires, administratifs, sportif, culturel...) et le réseau de pistes cyclables communal et de la ZAC Porterie-Barcellone permettrait d'identifier les points faibles du réseau (discontinuité, lisibilité, insécurité) et d'étudier des pistes de réflexion permettant de favoriser la continuité et la sécurité des déplacements. Ces éléments sont disponibles dans le plan de mobilité durable de la Gascogne Toulousaine<sup>4</sup> daté de décembre 2019. Il est donc attendu que les réflexions menées et les actions envisagées dans ce plan soient prises en compte et développées à l'échelle du projet.

4 <https://www.ccgascognenetoulousaine.com/vivre-habiter/deplacements/>



Concernant le stationnement le règlement prévoit pour les lots 1 à 9, la réalisation de 3 places de stationnement minimum sur le lot, pour le macro-lot 10, il est imposé la création de 24 places visiteurs et pour les macro-lots 11 et 12, il est imposé la création de 2 places de stationnement sur le lot pour chaque logement ainsi qu'une place visiteurs par logement. Il conviendrait de justifier le besoin en stationnement et de préciser le nombre total de places de stationnement.

La connaissance de la part projetée des modes doux et partagés de transport et la prise en compte des objectifs visés par le plan mobilité doivent permettre de justifier les besoins en équipement automobile de manière à réduire les espaces artificialisés et les incidences du projet en termes d'émissions de GES.

**La MRAe recommande d'approfondir la réflexion en ce qui concerne les mesures au projet relatives à la desserte en modes de déplacements doux.**

**Elle recommande la réalisation d'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 lotissement.**

**Elle recommande 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.**

Le dossier ne comporte pas l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement<sup>5</sup>.

Il est simplement indiqué que « *l'utilisation de gaz vert sera prônée au sein des futurs logements afin d'amorcer une démarche positive d'utilisation d'énergie renouvelable et de réduction des émissions de CO2* ». (p.81). Cette phrase doit être explicitée, notamment en précisant quelle est l'origine du « *gaz vert* ».

L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables doit présenter différentes solutions d'alimentation en énergies du lotissement et des bâtiments. S'agissant des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre liées au fonctionnement des bâtiments, les conclusions de l'étude sur le potentiel de développement en énergie renouvelable doivent être traduites concrètement dans le volet énergie de l'étude d'impact.

**La MRAe recommande la réalisation de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables conformément aux exigences du Code de l'environnement (article R. 122-5).**

**Elle recommande que le scénario retenu en matière d'approvisionnement énergétique et son déploiement dans le temps, ainsi que les raisons du choix privilégié, soient précisés.**

**Elle recommande d'inclure dans le règlement du lotissement des prescriptions en matière d'énergies renouvelables.**

### 3.6 Déplacements et nuisances associées

La MRAE relève qu'aucune étude sur les déplacements et trafic induits par le projet ainsi que sur les nuisances associées (qualité de l'air, bruit...) n'a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact.

Sur ce volet, la MRAe relève également l'absence d'analyse des effets cumulés du projet avec les projets communaux.

Il est indiqué que la liaison inter-quartier, permettant d'éviter le centre-ville, aura une incidence positive en créant une déviation pour les poids lourds et tracteur (p.80). Cette affirmation nécessite d'être précisée, par ailleurs, il convient d'analyser les nuisances prévisibles au niveau du projet sur la base d'une estimation des trafics.

<sup>5</sup> R.122-5 du Code de l'environnement « *Pour les actions ou opérations d'aménagement devant faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone en application de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, l'étude d'impact comprend, en outre, les conclusions de cette étude et une description de la façon dont il en est tenu compte.* »

La MRAe rappelle également que la zone d'aménagement étant entièrement consacrée à l'habitat, le projet est susceptible d'avoir des effets induits en matière de déplacement notamment vis-à-vis de l'accessibilité aux équipements publics, aux commerces et aux lieux de travail qu'il convient d'analyser dans l'étude d'impact.

**La MRAe recommande de fournir une estimation des déplacements induits par le projet, et d'analyser les effets cumulés avec les projets communaux afin d'évaluer les nuisances associées. Le cas échéant, des mesures ERC complémentaires doivent être proposées afin que les impacts résiduels du projet soient faibles.**