

* SUR L'AGRICULTURE ET LES EXPLOITATIONS

Les exploitations

Le projet se développe majoritairement en domaine agricole où se trouve un nombre important d'exploitations (250).

Le prélèvement total de terrain, par le projet, sera de l'ordre de 90 % en terrain NC, le reste étant des boisements et de faibles surfaces en zone

Le morcellement parcellaire n'est pas très important, le projet va cependant accentuer et de nombreux sièges d'exploitation se situant à proximité du projet vont se retrouver isoler de leurs terres.

Le projet devrait toucher essentiellement environ une centaine d'exploitations. Nombre d'entre elles sont dirigées par de jeunes agriculteurs ayant largement investi dans ce secteur qui est la ressource unique de la famille (peu de doubles activités).

La réalisation du projet pourra être l'occasion de procéder à une restructuration foncière dans la mesure où le projet va morceler un certain nombre d'exploitations bien structurées. Cette restructuration pourra être mise en place si la demande en est exprimée.

Des mesures d'atténuation d'impact devront être mises en place en concertation étroite avec les différents acteurs de l'agriculture :

* Les agriculteurs

* La D.D.A.F.O.

* La SAFER

* La Chambre d'Agriculture

Les mesures précises seront fixées lors de la procédure agricole. Notons toutefois que la restructuration des exploitations est un des moyens envisagés pour réduire, voire annuler à terme, les préjudices causés par l'effet de coupure.

C'est aux commissions communales d'aménagement foncier, créées par le Préfet dans toutes les communes concernées par le tracé, qu'il appartient de juger de l'opportunité d'une restructuration, et en cas de remembrement, de déterminer le type de remembrement.

"Le remembrement applicable aux propriétés rurales non bâties est une opération de nature administrative qui consiste à redistribuer globalement et de façon autoritaire, les parcelles de terres comprises dans un périmètre donné en tenant compte de leur affectation économique. L'objectif fondamental est d'améliorer les conditions d'exploitation des propriétés agricoles en réduisant le morcellement et la dispersion des terres. Le remembrement contribue aussi à l'aménagement rural du périmètre dans lequel il est mis en oeuvre, c'est à dire à l'aménagement du territoire communal" (Dictionnaire permanent - Entreprise Agricole, édition juillet 1992).

1er cas : pas de remembrement

Si la commission communale n'estime pas nécessaire de procéder à un remembrement, par exemple dans le cas :

- d'une commune récemment remembrée et qui ne désire pas recommencer l'opération,
- d'une commune très peu touchée par les emprises,
- d'une commune comportant une grande proportion de surfaces boisées.

Le maître d'ouvrage acquiert alors les terrains constituant l'emprise auprès des propriétaires par voie amiable ou d'expropriation et verse les indemnités dues aux propriétaires et aux exploitants.

Pour les agriculteurs, même si les indemnités sont satisfaisantes, elles ne permettent pas de résoudre le problème notamment du morcellement qui ne peut-être réduit en partie que par le biais d'échanges amiables entre agriculteurs effectués au coup par coup.

2ème cas : le remembrement avec inclusion de l'emprise

Ce type de remembrement consiste à prélever la surface de l'emprise sur la totalité des terres comprises dans le périmètre de remembrement au prorata des apports de chaque propriétaire, y compris ceux qui ne sont pas directement touchés par l'emprise.

Afin de ne pas déséquilibrer les exploitations agricoles, il est prévu que le prélèvement n'excède pas 5% de la surface apportée par chaque propriétaire : le périmètre de remembrement doit donc dépasser une superficie égale à 20 fois celle de l'emprise.

3ème cas : le remembrement avec exclusion de l'emprise

Dans ce cas, les terrains constituant l'emprise sont exclus du périmètre de remembrement, et sont acquis à l'amiable ou par voie d'expropriation comme dans le cas où il n'y a pas de remembrement. Il s'effectue donc indépendamment de la route.

Aucune contrainte particulière ne s'impose lors de la fixation du périmètre à remembrer, si ce n'est l'obligation de respecter la règle selon laquelle le remembrement a pour but exclusif de remédier aux dommages causés par l'ouvrage.

	Avantages	Inconvénients
Remembrement avec inclusion de l'emprise	<ul style="list-style-type: none"> - minimise les effets de coupure et de substitution (limité à 5 %) - le maître d'ouvrage n'entretient des rapports qu'avec un seul interlocuteur l'association foncière, ce qui simplifie et accélère les procédures 	<ul style="list-style-type: none"> - implique plus d'agriculteurs dans le prélèvement des terres - demande une certaine solidarité de la part de tous les agriculteurs concernés par le remembrement.
Remembrement avec exclusion de l'emprise	<ul style="list-style-type: none"> - peu d'agriculteurs subissent un prélèvement de terres 	<ul style="list-style-type: none"> - seuls les exploitants directement concernés par le tracé subissent le préjudice de la perte de terres, - des préjudices graves peuvent subsister malgré l'influence favorable du remembrement sur l'économie des exploitations.

Les déplacements agricoles

En ce qui concerne les déplacements du bétail, on ne recense que peu de troupeaux venant paître à proximité du site.

Par contre, les engins agricoles empruntent les chemins existants qui seront coupés par la nouvelle route. Les rétablissements de communications seront alors réalisés dans le cadre du projet afin de rétablir toutes les fonctionnalités.

Les ouvrages prévus dans le cadre de la déviation pourront être utilisés pour ces déplacements.

A la suite des études de réaménagement foncier, le nombre exact et le dimensionnement des ouvrages et des rétablissements nécessaires seront établis avec les commissions communales d'aménagement foncier et les associations foncières de remembrement. Ils seront réalisés dans le respect des limites fixées par le Code de la Route.

Irrigation et drainage

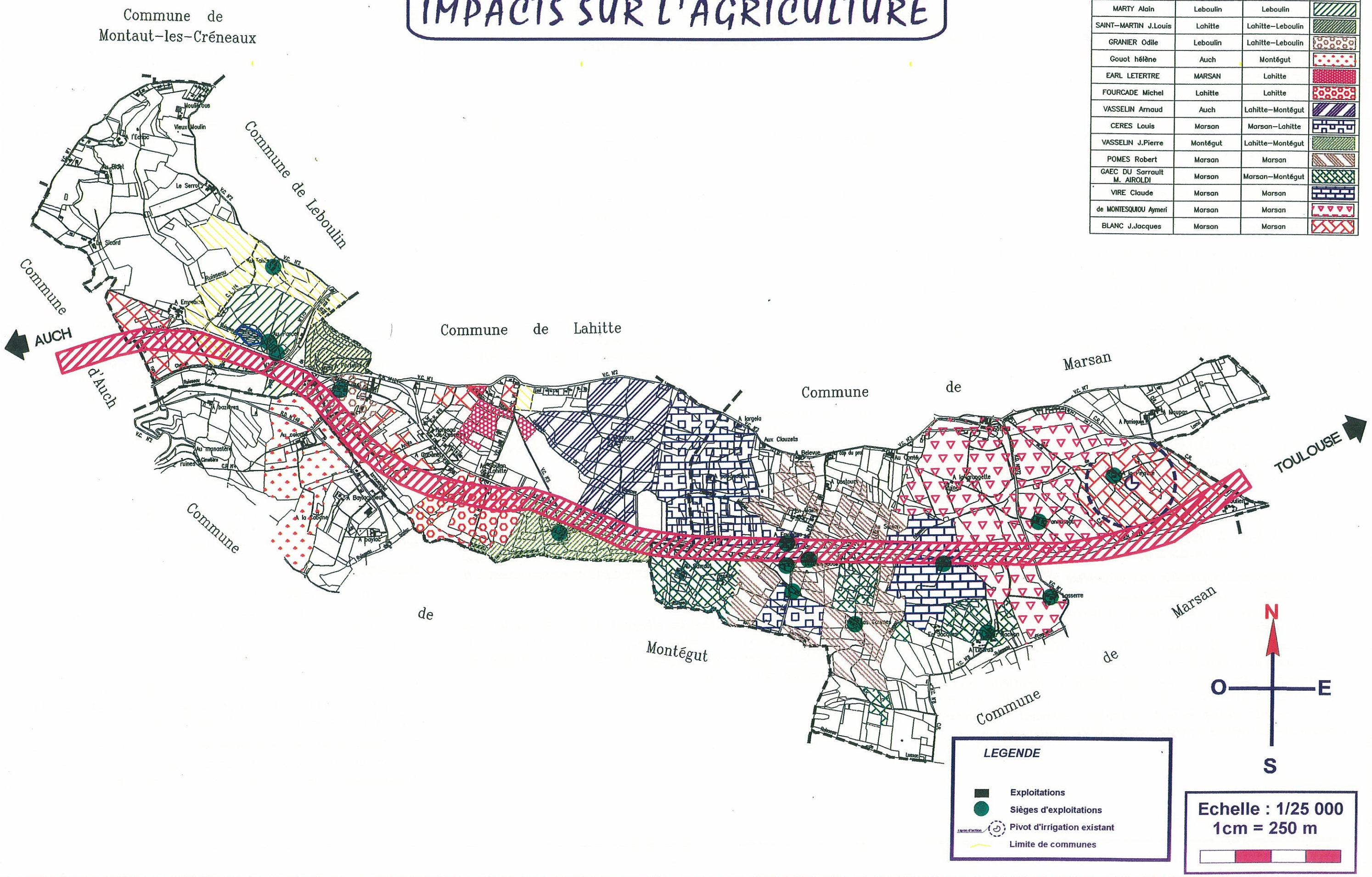
En liaison avec l'enquête parcellaire, un diagnostic du réseau de drainage et d'irrigation sera fait, afin de déterminer avec précision les impacts du projet en l'état actuel des connaissances, 3 réseaux d'irrigation sont susceptibles d'être touchés par le passage de la 2x2 voies à GISCARO, à GIMONT, et l'OUEST d'AUBIET.

Les projets futurs pourront être pris en compte s'ils sont collectifs (commune, associations foncières), agréés techniquement par les D.D.A.F et connus au moment des enquêtes parcellaires.

Les déplacements et rétablissements de réseaux seront conçus en concertation avec les D.D.A.F et les organisations agricoles si l'état d'avancement des études de remembrement le permet.

SECTION 1 IMPACTS SUR L'AGRICULTURE

EXPLOITATIONS DE MARSAN - LAHITTE - LEBOULIN - MONTEGUT - AUCH			
NOM EXPLOITANT	COMMUNE DU SIEGE	COMMUNES CONCERNEES	LEGENDE
BOUCHOT Jean	Leboulin	Lahitte-Leboulin	[Red diagonal lines]
ARNAUD Michel	Leboulin	Leboulin-Auch	[Yellow diagonal lines]
MARTY Alain	Leboulin	Leboulin	[Green diagonal lines]
SAINT-MARTIN J.Louis	Lahitte	Lahitte-Leboulin	[Blue diagonal lines]
GRANIER Odile	Leboulin	Lahitte-Leboulin	[Red dotted pattern]
Goat hélène	Auch	Montégut	[Red dotted pattern]
EARL LETERTRE	MARSAN	Lahitte	[Red dotted pattern]
FOURCADE Michel	Lahitte	Lahitte	[Red dotted pattern]
VASSELIN Arnaud	Auch	Lahitte-Montégut	[Blue diagonal lines]
CERES Louis	Marsan	Marsan-Lahitte	[Green grid pattern]
VASSELIN J.Pierre	Montégut	Lahitte-Montégut	[Green grid pattern]
POMES Robert	Marsan	Marsan	[Red diagonal lines]
GAEC DU Sarrault M. AIROLDI	Marsan	Marsan-Montégut	[Green grid pattern]
VIRE Claude	Marsan	Marsan	[Blue diagonal lines]
de MONTESQUIOU Aymeri	Marsan	Marsan	[Red dotted pattern]
BLANC J.Jacques	Marsan	Marsan	[Red diagonal lines]



Les impacts sur l'agriculture et les exploitations par section sont indiqués à travers la synthèse des résultats d'une enquête agricole et de la cartographie des exploitations au droit de la solution retenue.

SECTION 1 - AUCH-AUBIET

Le tracé reprenant en partie l'actuelle route nationale, les impacts sur les exploitations sont relativement réduits et se limitent pour la plupart à des effets de coupures qui seront plus importants que les effets de prélèvements. L'avenir des exploitations n'est généralement pas hypothéqué.

Sept exploitations seront pénalisées.

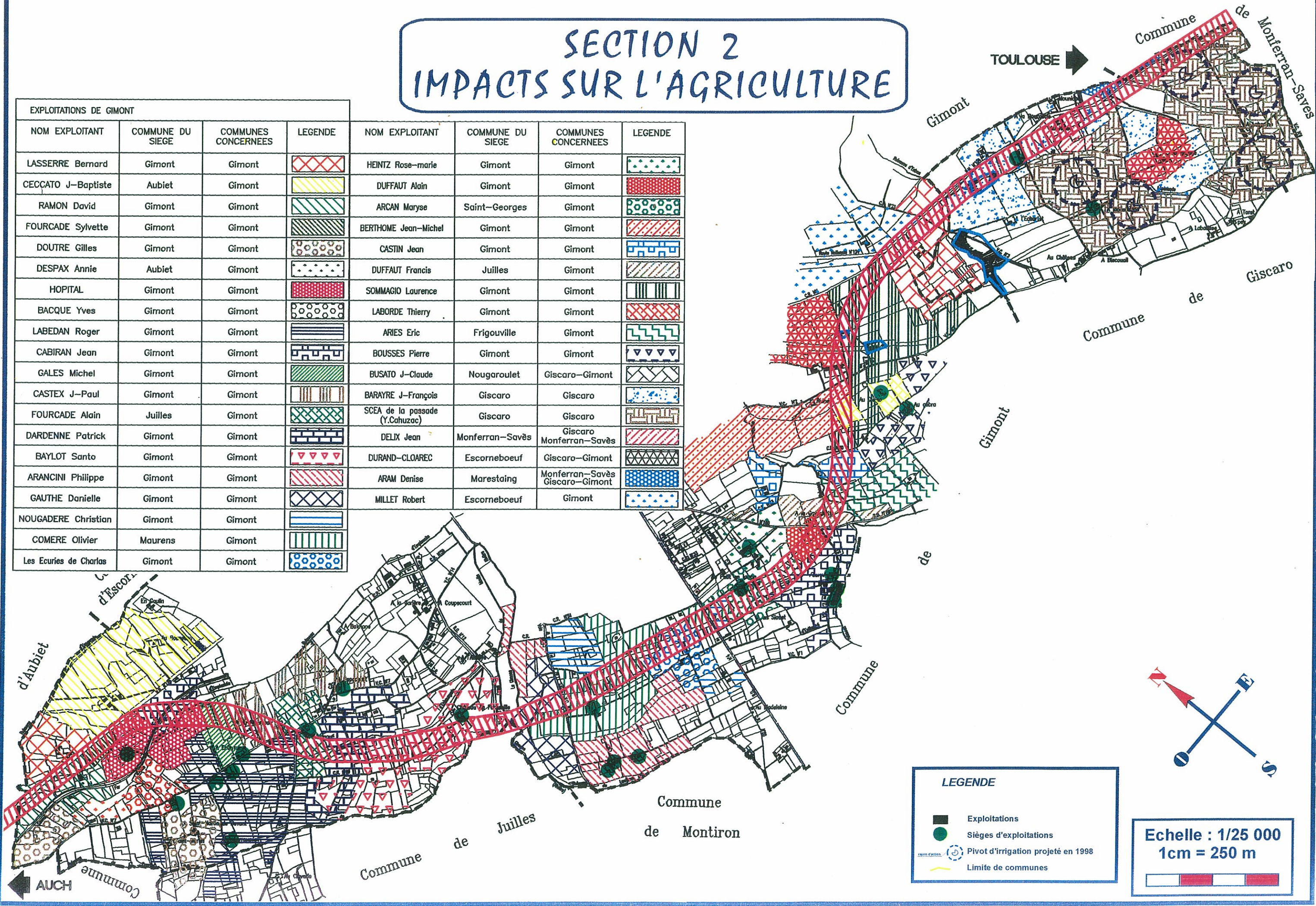
Les principaux impacts concernent le risque d'accroître la mortalité par augmentation du stress au sein d'un élevage de poulets industriels, la disparition d'un pivot d'irrigation, la gêne pour la circulation du bétail ainsi que les préjudices à une exploitation de maraîchage et à l'exploitation d'un gîte.

Les procédures de réaménagement foncier, et notamment le remembrement avec inclusion d'emprise, sont de nature à réduire sensiblement les effets de prélèvement et de coupure.

Des voies de desserte longeant la nationale seront à prévoir de part et d'autre pour rétablir si nécessaire l'accès aux parcelles, elles seront réalisées dans le respect des limites fixées par le Code de la Route.

SECTION 2 IMPACTS SUR L'AGRICULTURE

EXPLOITATIONS DE GIMONT							
NOM EXPLOITANT	COMMUNE DU SIEGE	COMMUNES CONCERNEES	LEGENDE	NOM EXPLOITANT	COMMUNE DU SIEGE	COMMUNES CONCERNEES	LEGENDE
LASSERRE Bernard	Gimont	Gimont		HEINTZ Rose-marie	Gimont	Gimont	
CECCATO J-Baptiste	Aubiet	Gimont		DUFFAUT Alain	Gimont	Gimont	
RAMON David	Gimont	Gimont		ARCAN Maryse	Saint-Georges	Gimont	
FOURCADE Sylvette	Gimont	Gimont		BERTHOME Jean-Michel	Gimont	Gimont	
DOUTRE Gilles	Gimont	Gimont		CASTIN Jean	Gimont	Gimont	
DESPAX Annie	Aubiet	Gimont		DUFFAUT Francis	Juilles	Gimont	
HOPITAL	Gimont	Gimont		SOMMAGIO Laurence	Gimont	Gimont	
BACQUE Yves	Gimont	Gimont		LABORDE Thierry	Gimont	Gimont	
LABEDAN Roger	Gimont	Gimont		ARIES Eric	Frigouville	Gimont	
CABIRAN Jean	Gimont	Gimont		BOUSSES Pierre	Gimont	Gimont	
GALES Michel	Gimont	Gimont		BUSATO J-Claude	Nougaroulet	Giscaro-Gimont	
CASTEX J-Paul	Gimont	Gimont		BARAYRE J-François	Giscaro	Giscaro	
FOURCADE Alain	Juilles	Gimont		SCEA de la passade (Y.Cahuzac)	Giscaro	Giscaro	
DARDENNE Patrick	Gimont	Gimont		DELIX Jean	Monferran-Savès	Giscaro-Monferran-Savès	
BAYLOT Santo	Gimont	Gimont		DURAND-CLOAREC	Escorneboeuf	Giscaro-Gimont	
ARANCINI Philippe	Gimont	Gimont		ARAM Denise	Marestaing	Monferran-Savès Giscaro-Gimont	
GAUTHE Danielle	Gimont	Gimont		MILLET Robert	Escorneboeuf	Gimont	
NOUGADERE Christian	Gimont	Gimont					
COMERE Olivier	Maurens	Gimont					
Les Ecuries de Charlas	Gimont	Gimont					



TOULOUSE →

Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m

LEGENDE

- Exploitations
- Sièges d'exploitations
- Pivot d'irrigation projeté en 1998
- Limite de communes

SECTION 2 - DEVIATION DE GIMONT

Le tracé touche de manière importante des exploitations d'avenir tenues par des jeunes agriculteurs ayant investi.

Sept exploitations cumulent de nombreuses nuisances : les effets de coupure et de prélèvement sont importants et sont susceptibles de mettre en difficulté leur avenir. S'y ajoutent des nuisances d'environnement.

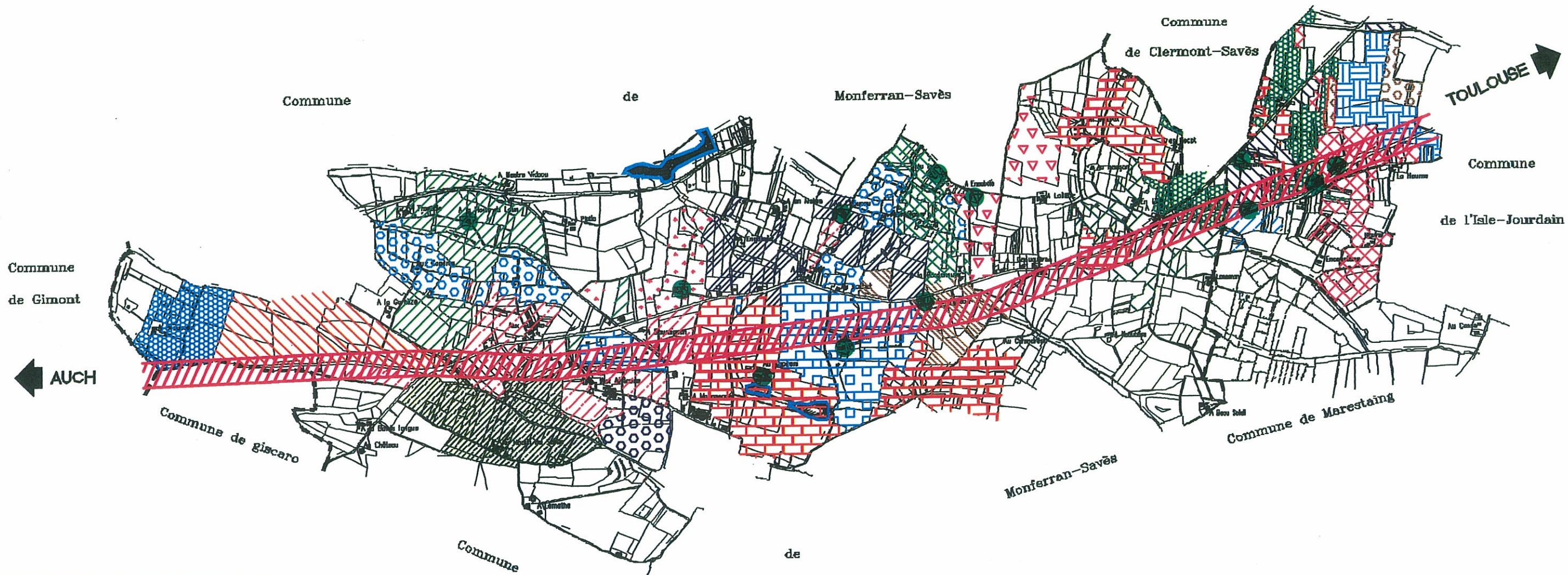
Il s'agit principalement d'élevages de canards gras et de cultures sous serres.

La préoccupation majeure des producteurs de canards relève du risque de mortalité des palmipèdes dû au stress entraîné par les nuisances sonores.

Pour sept autres exploitations, les effets de prélèvement et de coupures, certes contraignants, ne mettent pas en péril la survie de l'activité.

Des mesures spécifiques (compensation de surface, réinstallation totale ou partielle) devront être prises pour garantir la pérennité des exploitations. Les procédures de réaménagement foncier, et notamment le remembrement avec inclusion d'emprise sont de nature à réduire sensiblement les effets de prélèvement et de coupure. Quelque soit la procédure retenue, il sera indispensable de veiller au rétablissement des aménagements hydrauliques permettant le drainage et l'irrigation de toutes les parcelles actuellement irrigables. Les rétablissements des chemins devront permettre la circulation des engins agricoles de gros gabarit dans le respect des limites fixées par le Code de la Route.

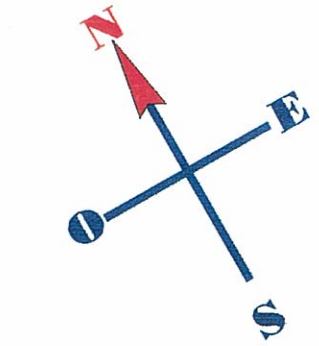
SECTION 3 IMPACTS SUR L'AGRICULTURE



EXPLOITATIONS DE MARSAN - LAHITTE - LEBOULIN - MONTEGUT - AUCH							
NOM EXPLOITANT	COMMUNE DU SIEGE	COMMUNES CONCERNEES	LEGENDE	NOM EXPLOITANT	COMMUNE DU SIEGE	COMMUNES CONCERNEES	LEGENDE
ARAM Denise	Marestaing	Monferran-Savès Giscaro-Gimont	[Blue grid pattern]	TANTIN Attilio	l'Isle-Jourdain	l'Isle-Jourdain	[Red diagonal lines]
BAYONNE Etienne	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Red diagonal lines]	BROCAS André	l'Isle-Jourdain	l'Isle-Jourdain	[Blue diagonal lines]
DELIX Jean	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Red diagonal lines]	DORBES Antonin	l'Isle-Jourdain	l'Isle-Jourdain	[Green dots]
DARAN Isabelle	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Green diagonal lines]	TABACCO Arlette	l'Isle-Jourdain	l'Isle-Jourdain	[Red cross-hatch]
ABADIE Yves	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Blue dots]	ROBERT Patrick	l'Isle-Jourdain	l'Isle-Jourdain	[Blue grid pattern]
DARTIGUES Elise	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Red dots]	GASTON Christian	l'Isle-Jourdain	l'Isle-Jourdain	[Green grid pattern]
TOURON Michel	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Red diagonal lines]	BERARD J.Louis	l'Isle-Jourdain	l'Isle-Jourdain	[Green dots]
THORE Camille	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Green diagonal lines]				
BARRAU Pierre	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Blue dots]				
BESSE Bertrand	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Blue grid pattern]				
READ Joëlle	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Red diagonal lines]				
TAUPIAC Louis	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Green diagonal lines]				
DUMONT Bernard	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Green grid pattern]				
AUGIER Alain	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Red triangles]				
LABAT Hélène	Monferran-Savès	Monferran-Savès	[Blue diagonal lines]				
GASTON Guy	l'Isle-Jourdain	Monferran-Savès l'Isle-Jourdain	[Green dots]				

LEGENDE

- Exploitations
- Sièges d'exploitations
- Pivot d'irrigation projeté en 1998
- Limite de communes



Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m

SECTION 3 - AUBIET-L'ISLE JOURDAIN

Tant que le tracé suit l'actuelle RN 124, les effets de prélèvements sur les exploitations sont, en règle générale, peu dommageables. En revanche, dans la mesure où la route aménagée à 2x2 voies ne pourra plus être empruntée par le matériel agricole ni être franchie à niveau, des effets de coupure sont à craindre pour les exploitations qui ont, dans l'état actuel des choses, des terres des deux côtés.

A l'ISLE JOURDAIN, quatre exploitations seront sensibles aux effets de prélèvement.

Sur MONTFERRAN SAVES, lorsque le tracé s'écarte de la route actuelle, il engendre des nuisances importantes chez quatre exploitations d'avenir.

Les principaux impacts concernent particulièrement un verger de noyers ainsi que des sources et captages utilisés pour l'alimentation en eau d'une ferme et des lacs, ainsi que d'importants effets de coupure et prélèvements préjudiciables à l'avenir de ces exploitations.

Les autres exploitants sont dans l'ensemble touchés de façon moins importante.

Sur la commune de GISCARO, où on a surtout des jeunes agriculteurs, les effets de prélèvements et de coupure sont limités. En revanche, il faudra veiller à maintenir en état le réseau d'irrigation de l'ASA en assurant la desserte des parcelles irrigables de part et d'autre de la voie.

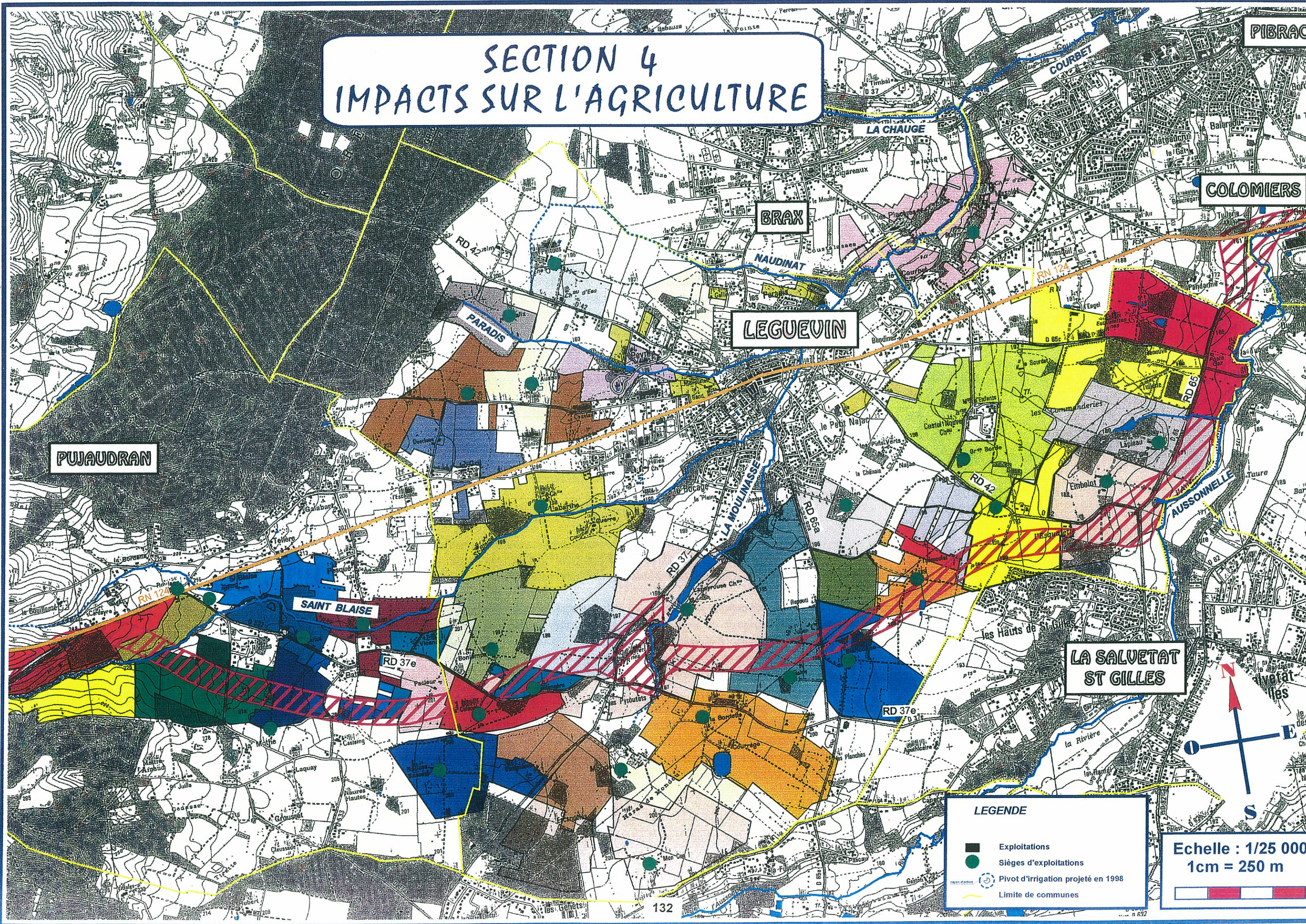
(Un projet d'aménagement hydraulique est prévu sur les terrains limitrophes de la nationale et du tracé).

D'une façon générale, un tracé suivant au plus près la nationale actuelle et calé vers le Nord au niveau du village de MONTFERRAN SAVES permettra de limiter au mieux les impacts négatifs de la route sur les exploitations.

Les procédures de réaménagement foncier, et notamment le remembrement avec inclusion d'emprise, sont de nature à réduire sensiblement les effets de prélèvement et de coupure. Néanmoins, des mesures spécifiques devront probablement être prises pour garantir l'avenir des jeunes agriculteurs très touchés au niveau du village de MONTFERRAN SAVES.

Pour tous les chemins qui seront rétablis, il est indispensable que le passage de part et d'autre de la route puisse se faire avec engins agricoles à gros gabarit (moissonneuses - batteuses, attelages larges de travail du sol, etc...) et que la desserte d'un gîte rural soit assurée. Ils seront rétablis dans le respect des limites fixées par le Code de la Route.

SECTION 4 IMPACTS SUR L'AGRICULTURE



PUJAUDRAN

BRAX

LEGUEVIN

PIBRAC

COLOMIERS

SAINT BLAISE

LA SALVETAT
ST GILLES

LEGENDE

- Exploitations
- Sièges d'exploitations
- Pivots d'irrigation projeté en 1998
- Limite de communes

Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m

SECTION 4 - DEVIATION DE LEGUEVIN

Le tracé touche une dizaine d'exploitations tenues par des agriculteurs d'une moyenne d'âge supérieure à 50 ans.

Quatre exploitations vont subir un effet de prélèvement très important, ces structures de petite superficie seront très fortement morcelées et l'une d'entre elles est vouée à disparaître sous l'emprise du projet.

Une cinquième subira un effet de coupure aboutissant à l'isolement du siège et gênant les circulations du bétail.

Pour les autres, les effets de coupure et de prélèvement ne mettent pas en péril l'avenir des exploitations.

Les procédures de réaménagement foncier sont de nature à réduire sensiblement les effets de prélèvement et de coupure.

Les rétablissements des chemins devront permettre la circulation des engins agricoles de gros gabarit. La mise en place de passage spécifique pour le bétail pourrait être étudiée. Les passages seront rétablis dans le respect des limites fixées par le Code de la Route.

● SUR LES INSTALLATIONS ET ACTIVITES ECONOMIQUES
- LES RESEAUX ET SERVITUDES

Activités industrielles et artisanales

L'amélioration des conditions de circulation sera, dans la majorité des cas, bénéfiques aux activités de type artisanal existantes, à leur développement et à l'implantation de nouvelles entreprises.

Aucune entreprise ne devrait être perturbée par le passage du projet.

Le traitement des points d'échange et des abords de la 2 x 2 voies devra permettre la mise en place d'une signalisation incitant les usagers à venir se rendre en des endroits particuliers, et en mettant en valeur des zones susceptibles d'accueillir des entreprises.

L'accès aux entreprises se fera par l'intermédiaire des bretelles des échangeurs.

Activités commerciales

Les effets négatifs, imputables au passage d'une 2 x 2 voie sur les commerces et services des agglomérations anciennement traversées, sont, en principe, d'autant plus forts que ces équipements bénéficient d'une clientèle de passage et de l'effet de vitrine sur la voie déviée.

Les commerces de GIMONT et de LEGUEVIN ne devraient pas souffrir de la déviation compte tenu des améliorations sensibles de la qualité de vie à l'intérieur de l'agglomération et des nouvelles facilités d'accès offertes à leur clientèle.

A LEGUEVIN, une station service et un garage automobile seront démolis.

La reconstruction de cette activité pourrait être envisagée au droit de la nouvelle déviation de LEGUEVIN (MESURE TYPE 15).

Tourisme, loisirs

Le projet ne présente pas d'effet négatif significatif sur le plan de l'intégralité du site et de son intérêt touristique si ce n'est la coupure du sentier de grande randonnée (GR653) par le projet au NORD de MONTEGUT, à GIMONT, à l'ISLE JOURDAIN et à LEGUEVIN.

Il apporte par contre des avantages certains :

- Il améliorera les conditions de circulation et favorisera en particulier l'accès au GERS.
- Il améliorera la qualité de la vie dans la traversée de GIMONT et de LEGUEVIN.
- L'accès aux zones de loisirs de l'ISLE JOURDAIN et de BOUCONNE sera grandement facilité pour les habitants du GERS.

Le sentier de Grande Randonnée (GR653) sera rétabli par le biais des ouvrages passant sous la chaussée ou d'ouvrages assurant les transparences (MESURE TYPE 16).

Les réseaux divers et les servitudes d'utilité publique

Les réseaux divers

a) eau potable

Les canalisations d'eau potable sont présentes le long de la RN 124 et des voies adjacentes.

Celles-ci seront protégées par des fourreaux et éventuellement déviées.

b) Electricité

Le projet longe et croise plusieurs fois des lignes haute-tension. Sauf contrainte particulière qui se révélerait dans le cadre des études détaillées, les supports de ces lignes ne seront pas touchés. La réglementation en vigueur impose une hauteur minimum de 8,50 mètres entre les conducteurs électriques et la chaussée, dans le cas de conducteurs électriques à leur température maximale d'utilisation et sans vent. Il est à rajouter un mètre pour les itinéraires routiers spéciaux adaptés à des transports de grande hauteur. Les supports doivent être toujours situés en dehors de l'emprise de la nouvelle route, et l'angle de traversée toujours supérieur à 5°.

c) Gaz

La canalisation de gaz très haute pression (G.S.O.) présente sur la zone d'étude est croisée une fois au SUD de GIMONT.

Dans la poursuite des études, des plans détaillés (profils en travers et profils en long) seront transmis à GSO afin que soient étudiés d'éventuels aménagements (protection, déplacements).

d) Téléphone

Un réseau souterrain de téléphone (longue distance) est présent au SUD de la R.N.124 actuelle il devrait être épargné par le projet.

Le maître d'ouvrage prendra contact avec FRANCE TELECOM pour étudier les éventuels aménagements à réaliser (protection, déplacements).

Les servitudes d'utilité publique

a) Protection des monuments historiques et sites naturels et urbains (AC1, AC2)

Le projet n'interfère avec aucun périmètre de protection des monuments et sites classés ou inscrits.

b) Protection contre les inondations (EL 2)

Le projet traverse les zones inondables de la Gimone et de la Marcaoue et de l'Aussonnelle. Des études hydrauliques ont été réalisées afin d'éviter ou de limiter au maximum toute perturbation des régimes des cours d'eau, notamment en période de crue. Toutefois quand le projet sera finement calé, une étude complémentaire détaillée sera faite afin de déterminer toutes les mesures à prendre (ouvrages de décharge...) pour atteindre un impact quasiment nul sur le champ d'épandage des crues.

c) Servitudes relatives aux canalisations électriques

Ces servitudes concernent les lignes électriques haute-tension évoquées plus haut.

Les décharges

Les décharges interférant avec le projet seront fermées et remblayées (MESURE TYPE 17).

● SUR L'AMENAGEMENT ET L'URBANISME

Le bâti et les démolitions

Le projet pourrait entraîner la démolition de bâti :

- Section 1 - AUBIET - AUCH :

- à Mesplet

- Section 2 - GIMONT - ISLE JOURDAIN :

- à Choulon
- à Sauraignan
- à Ratou

- Section 4 - Déviation de LEGUEVIN :

- à Gusteynat

Le passage de la deux fois deux voies entraînera un prélèvement foncier et l'acquisition de certaines constructions. Ceci peut conduire le Maître d'Ouvrage à proposer l'acquisition du bien (bâti ou terrain), ce qui ne pourra être défini qu'après les études de projet.

Les propriétaires des bâtiments et activités dont la destruction ne pourrait être évitée (et qui figureront dans l'enquête parcellaire) seront indemnisés dans le cadre des dispositions prévues au Code de l'Expropriation. Cette indemnisation interviendra après accord amiable et signature d'un protocole avec le Maître d'Ouvrage, ou à partir d'un montant déterminé par le juge de l'expropriation (MESURE TYPE 18).

Le développement de l'urbanisation

Le projet contourne les zones urbanisées et potentiellement urbanisables. Les agglomérations de GIMONT et de LEGUEVIN actuellement traversées seront desservies par la route actuelle qui, débarrassée de l'essentiel de son trafic :

- retrouvera une fonction de rue,
- jouera un rôle de voie de desserte principale des zones d'extension urbaine qui pourront ainsi se développer.

Le projet ne remet en cause aucune zone de développement d'urbanisme ni d'activité bien qu'il soit incompatible avec les documents d'urbanisme existants.

Les rétablissements des communications locales seront rendus possibles par le biais d'ouvrages de franchissement et la création de nouvelles voies. Le rétablissement des voies communales sera examiné au cas par cas en concertation avec les communes concernées.

Conformément au Code de l'Urbanisme, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte aussi sur la mise en compatibilité du POS des communes traversées, ce qui donnera l'occasion à ces dernières de mettre à jour leurs objectifs d'aménagement en fonction de la nouvelle desserte (MESURE TYPE 19).

*** SUR LA QUALITE DE VIE**

Les vibrations

Aucune habitation ou construction ne se situe à proximité immédiate de l'aménagement, aucun phénomène de vibration n'est à redouter.

Les effets de l'aménagement seront positifs dans la traversée de GIMONT et de LEGUEVIN du fait de la déviation de la quasi totalité des poids lourds et des phénomènes de vibrations consécutifs à la puissance et aux changements de régime des moteurs dus notamment à leur redémarrage aux différents carrefours jalonnant le centre ville.

L'air

A ce niveau, l'amélioration des conditions de circulation, de la réglementation en matière de pollution, le caractère aéré du site, la faible densité du bâti riverain font que ces nuisances resteront faibles. Elles diminueront même dans la traversée des agglomérations du fait, notamment, de la baisse du trafic poids lourds.

Les émissions lumineuses

L'aménagement évite les agglomérations et comprend un terre plein central séparé par une glissière. La dispersion lumineuse et de l'exposition des constructions seront réduites, ce d'autant plus que les abords de la nouvelle voie sont susceptibles d'être plantés.

Les cheminements piétons et deux roues

Les différentes voiries importantes, départementales et communales, étant rétablies dans le cadre du projet, les piétons et les deux roues pourront continuer à cheminer sans allongement de parcours trop important de part et d'autre de la coupure créée par la déviation.

Les ouvrages d'art seront prévus avec un trottoir et un garde corps permettant aux piétons de cheminer en toute sécurité et en domaine propre.

Les usagers ne pouvant circuler sur la route express

Les différentes catégories d'usagers qui n'ont pas autorisation de circuler sur la future voie express pourront prendre le réseau des voies départementales et communales rétabli, ainsi que l'actuelle R.N. 124 qui, déclassée, leur sera accessible.

Un plan de l'itinéraire de substitution figure en pièce H dans le présent dossier.

*** SUR LE BRUIT**

En regard des bruits liés à la circulation des véhicules, la création de la voie nouvelle engendrera, d'une part, une réduction des niveaux de bruit sur la RN 124 et particulièrement dans les traversées de GIMONT et de LEGUEVIN qui seront déchargées de manière sensible d'une partie de leur trafic et d'autre part, un impact négatif sur les zones habitées traversées.

Les nuisances sonores sont évaluées en fonction des principales hypothèses retenues : trafic et vitesses pratiqués sur la voie nouvelle, estimés à long terme (horizon 2015) et par catégorie de véhicules.

La méthode de calcul utilisée et les seuils de protections réglementaires applicables seront conformes au décret 95-22 du 9 janvier 1995 et à l'arrêté du 5 mai 1995, pris en application de la loi Bruit du 31 décembre 1992.

Notamment, les niveaux de bruit sont calculés en intégrant les conditions météorologiques (température et vent) susceptibles d'influer sur la propagation des sons.

Les indicateurs de gêne due au bruit d'une infrastructure routière sont :
 - le Leq* (6h - 22h), correspondant à la période Jour,
 - le Leq (22h - 6h), correspondant à la période Nuit.

La réglementation fixe des niveaux de bruit admissibles différents pour la contribution d'une infrastructure de transport terrestre, selon que les logements affectés sont situés dans une ambiance sonore préexistante modérée ou élevée, et selon l'usage et la nature des locaux recensés.

Usage et nature des locaux	(6h - 22h)	22h - 6h)
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Etablissements d'enseignement (à exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	---
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	---

* Leq : niveau sonore équivalent pendant la période considérée

La contribution sonore engendrée par le projet a été calculée à partir des hypothèses hautes de trafic de l'étude d'Evaluation Economique et Sociale à l'horizon 2010 :

- hausse de trafic de 6 % par an linéaire jusqu'en 2000
- hausse de 4% par an linéaire de 2000 à 2010
- Pourcentage de poids lourds de 10 %

Les conditions de circulation seront les suivantes :

- vitesse pratiquée : 100 km/h (Véhicules Légers) et 90 km/h (Poids Lourds)
- nombre de voies : deux par sens

	Trafic prévisible	Leq (6h - 22h)	
		Position isophone 60 dB(A)	Position isophone 65 dB(A)
AUBIET-ISLE JOURDAIN	12 600 véh/j	220 m	105 m
AUBIET	17 700 véh/j	275 m	130 m

Bien que le tracé du projet sera déterminé précisément à l'intérieur du fuseau lors des études détaillées. Un calcul précis de la contribution sonore peut être fait en prenant les hypothèses de calage de tracé du Dossier d'Avant Projet ce qui permet de compter 150 maisons qui subiront des nuisances sonores supérieures aux seuils réglementaires (voir carte de synthèse), pour les trafics énoncés précédemment (horizon 2010).

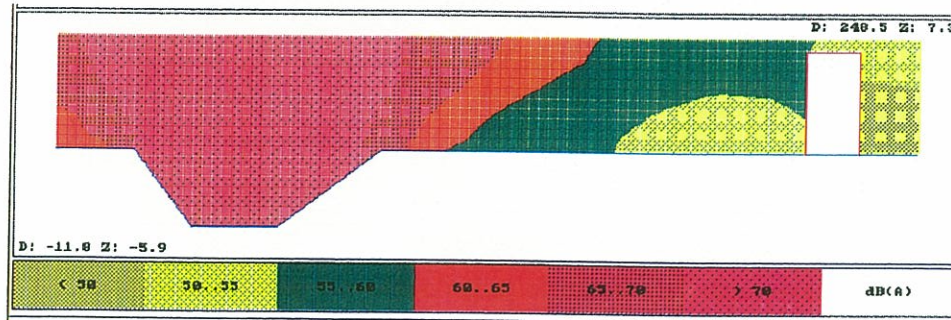
Le tableau ci-dessous précise le nombre de maisons subissant des nuisances sonores par section.

	AUCH-AUBIET	GIMONT	GIMONT L'ISLE JOURDAIN	LEGUEVIN
Nombre de maisons en ambiance calme actuellement (<60 dB(A) et à protéger au seuil de 60dB(A)).	16	58	16	26
Nombre de maisons en ambiance sonore modérée actuellement (>60 dB(A) et à protéger à un seuil > 60 dB(A) et < à 65 dB(A)).	16	6	38	4

D'une manière générale, les maisons pourront être protégées naturellement par le passage de la route en déblais d'une hauteur suffisante pour ne pas générer de nuisances supérieures aux 60 dB(A) réglementaires.

4

Coupe isophone type en déblai



Les déviations engendreront par contre la réduction du trafic dans les traversées des zones bâties et notamment de GIMONT et de LEGUEVIN avec diminution du niveau sonore pour un nombre beaucoup plus important de logements exposés actuellement (environ 400).

Les effets sur les nuisances sonores subies par les riverains seront en conséquence globalement positifs, d'autant que ces calculs ne prennent pas en compte les modelages paysagers qui, par la création de masques, permettent une diminution complémentaire du bruit.

Dans les cas où le projet de voie nouvelle ne respecte pas les niveaux maximaux admissibles, des mesures réductrices seront envisagées pour respecter les objectifs réglementaires :

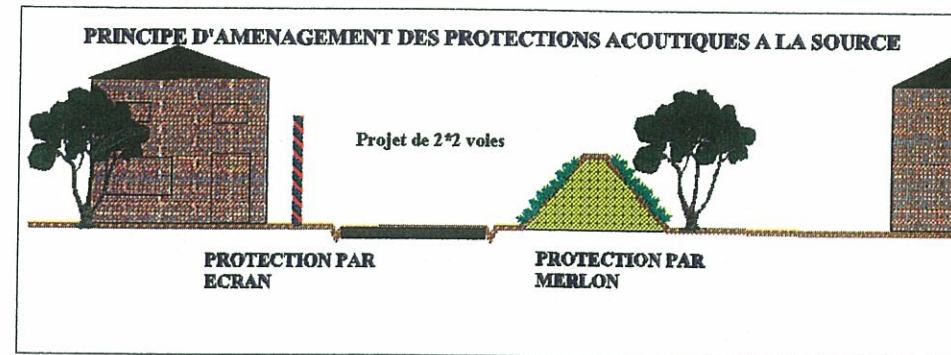
- une adaptation de tracé et du profil en long du projet au droit des habitations proches de l'emprise,
- deux grands types de protection acoustique seront mis en place dans les zones où les niveaux sonores dépassent le seuil fixé :

*la construction de merlons (buttes) de terre ou de murs antibruit quand cela est techniquement envisageable (MESURE TYPE 20).

*le renforcement de l'isolement des façades des habitations (MESURE TYPE 21).

Dans la mesure du possible, la protection se fera à la source plutôt qu'à la réception (merlons ou écrans plutôt qu'isolement de façade, les deux techniques pouvant être combinées dans certains cas), les protections à la source permettant de protéger les « espaces extérieurs » : rez-de-chaussée, espaces de vie.

De même, les groupes d'habitation seront préférentiellement protégés par merlons ou murs antibruit, l'isolement des façades étant limité aux habitations isolées.



Les études ultérieures de projet permettront d'optimiser le tracé (en plan comme en profil en long), afin de s'éloigner au mieux des parcelles bâties, sans toutefois nuire à la qualité géométrique de la déviation. Elles définiront avec précision les hauteurs et types des dispositifs permettant de protéger les maisons subissant des nuisances

Par ailleurs, le projet fera l'objet d'un classement au titre de la loi Bruit. En effet, afin d'éviter la constitution de futurs « points noirs bruit », les nouvelles constructions au voisinage de la voie devront prendre en compte son existence.

A cet effet, et en application de l'article 13 de la loi Bruit du 13 Décembre 1992, il sera procédé à un classement de la voie, avec définition des secteurs de nuisances associés. Les constructions, nouvelles à cet endroit, devront respecter les règles d'isolement acoustique minimal.

* SUR LA SECURITE, LES COMMUNICATIONS

Une route à 2x2 voies à carrefours dénivelés avec statut de route express s'avère statistiquement plus sûre qu'une route traditionnelle. Elle offre en effet des possibilités de dépassement en toute sécurité, elle supprime tous les carrefours à niveau, source d'accident, et elle dévie enfin toutes les agglomérations. L'amélioration des conditions de sécurité apportée par sa réalisation permettrait d'éviter plusieurs accidents chaque année.

Le report sur la route express de l'essentiel du trafic longue et moyenne distance déchargera d'autant la RN 124 actuelle, contribuant ainsi fortement à l'amélioration des conditions de circulation des usagers qui continueront à l'emprunter pour leurs déplacements locaux. Certaines traversées de villes ou de villages pourront par exemple être interdites aux poids lourds en transit.

Les ouvrages agricoles permettront aux animaux domestiques et aux engins agricoles de franchir la déviation en site propre.

La sécurité sera renforcée pour les piétons et les cyclistes à l'intérieur de l'agglomération.

Conformément à la législation, notamment au droit des remblais supérieurs à 4 m, des glissières de sécurité seront mises en place, et des gardes corps implantés de part et d'autre des passages supérieurs.

Dans le cas des ouvrages de franchissement, rétablissant des voies départementales ou communales, il est prévu la construction de trottoirs permettant un cheminement en site propre des piétons.

Parallèlement, le projet pourrait permettre un réaménagement de la traversée rendant ainsi la route aux usagers locaux (piétons, cycles) et favorisant la notion d'aire village pour les automobilistes en transit.

Des actions d'accompagnement pourraient aussi viser à l'organisation et la planification de l'urbanisation et de son développement.

* EFFETS LIES AUX TRAVAUX ET LEURS MESURES D'INSERTION

Hydraulique

Les ouvrages hydrauliques seront réalisés en perturbant le moins possible les écoulements.

Les risques de pollution des eaux superficielles

Ils sont liés aux travaux à proximité des cours d'eau qui peuvent provoquer :

- la turbidité des eaux,
- la pollution par les hydrocarbures provenant des engins et par les matériaux utilisés (laitances de ciment, liants, hydrocarbures...).

La proximité des ruisseaux est de nature à provoquer de telles nuisances.

L'atteinte à la faune et à la flore

L'atteinte liée aux emprises du projet lui-même pourra être aggravée par l'intervention des engins de chantier.

Vis à vis de la faune, la présence humaine, l'évolution des engins et surtout le bruit apporteront des perturbations pendant les travaux. Par ailleurs, la turbidité des eaux pourrait gêner la reproduction des poissons dans les rivières et ruisseaux traversés.

Effets sur la commodité du voisinage

- Bruit : les effets proviendront des terrassements et de la circulation des engins de chantier.
- Vibrations : effets négligeables.
- Odeurs : effets négligeables.
- Emissions lumineuses : sans effet.
- Hygiène et salubrité publique : outre les risques de pollution des eaux superficielles, un dégagement de poussières est possible par temps sec.
- Sécurité : les travaux n'auront des effets liés à la circulation des engins de chantier que sur les routes départementales ou communales traversées.

La prévention des risques temporaires liés aux travaux

Le cahier des clauses techniques particulières imposera aux entreprises les mesures nécessaires à la protection de l'environnement telles que :

- la pose de clôture autour du chantier, afin de l'isoler des parcelles avoisinantes, et éviter tout risque d'accident ainsi que la divagation des animaux
- les aires de chantiers (aires principales de stockage de matériaux, stationnement et entretien, installations lourdes de fabrication...) seront systématiquement implantées en dehors des zones réputées sensibles sur le plan de l'environnement (MESURE TYPE 22).
- l'installation sur des sites aménagés : parc de stockage et d'entretien du matériel, centrale à béton, centrale à enrobés, dépôts de matériaux, installés sur des sites aménagés pour éviter tous risques de pollution (recueil par fossés périphériques et traitement des eaux de ruissellement, aires étanchéisées, recueil et évacuation des huiles de vidanges...),
- l'utilisation de matériel aux normes en matière de bruit et de pollution atmosphérique,
- la réalisation de passages ou de pistes de chantier hors emprises est à proscrire, sauf dans le cas où aucune autre solution n'est possible,
- l'arrosage systématique par temps sec des pistes et du chantier pour éviter la propagation des poussières.
- le travail à l'explosif, si besoin est, fera l'objet d'une information préalable des riverains.
- la remise en état du site en fin de travaux : nettoyage et cicatrization des pistes de chantier, des dépôts de matériaux, des installations de chantier, enlèvement des batardeaux, fiches, palplanches, coffrages, matériaux en excédent...

- la mise en place d'une signalisation de chantier renforcée au niveau des traversées des voies existantes,
- pour protéger la flore, éviter la blessure des arbres et enherber rapidement pour limiter l'érosion des talus qui découvre leurs racines,
- pour la protection des sites archéologiques, le tracé définitif sera communiqué à la Direction Régionale des Affaires Culturelles qui procédera à une opération préliminaire de prospection. Cette procédure permettra seule de vérifier l'extension et l'état de la conservation des vestiges archéologiques et de déterminer la nécessité d'une fouille préventive dans le cas où la conservation de vestiges significatifs serait altérée par la réalisation du projet.

* LES IMPACTS INDIRECTS OU INDUITS

En plus des impacts directs du projet, il convient d'évoquer les impacts indirects de l'aménagement qui peuvent être importants, notamment en ce qui concerne le milieu naturel, le paysage et les possibilités d'urbanisation.

- Un des impacts les plus importants du projet sur le milieu naturel sera la modification des activités agricoles et la réorganisation foncière qui lui est liée. Celle-ci dépend étroitement de la procédure qui sera retenue et qui relève des commissions communales des structures agricoles.

Signalons néanmoins qu'une étude d'impact est nécessaire lors d'une opération de remembrement.

L'Etat portera à la connaissance des différents organismes et administrations concernées, les données utiles à la prise en compte de l'environnement dans ces opérations, issues des études d'Avant-Projet.

- L'objectif du Maître d'Ouvrage est d'optimiser le profil en long afin de limiter les terrassements et les emprises. Toutefois, quand l'équilibre entre les déblais et les remblais n'est pas atteint, le recours à des zones d'emprunt et de dépôts de matériaux est nécessaire.

En ce qui concerne les emprunts, des zones favorables seront recherchées compte tenu des critères techniques, économiques, des contraintes d'environnement et des possibilités de réaménagement. L'utilisation de matériaux issus de zones identifiées comme très sensibles par les instances départementales sera interdite. Ces zones d'emprunt feront, le moment venu, l'objet d'une procédure spécifique, conformément à la réglementation en vigueur. La mise en dépôts des matériaux excédentaires ou impropres à la constitution des remblais

ou des chaussées est généralement effectuée sous le régime de l'occupation temporaire, en fonction des opportunités foncières.

- La réalisation de la 2 x 2 voies et notamment de ses échangeurs, générera des opportunités d'urbanisation et d'implantations d'activités proches de l'infrastructure, induisant des impacts sur le paysage et le milieu naturel des sites concernés.
- Le report du trafic de transit entre AUCH et TOULOUSE engendrera une baisse de près de 80 % du trafic sur la R.N.124 actuelle.

Les conditions de circulation sur la nationale actuelle se trouveront ainsi très nettement améliorées, tant du point de vue de la fluidité (suppression pour une bonne part des phénomènes de saturation aux heures de pointes) que de la sécurité (séparation des fonctions d'échange et de transit, qui induisent des comportements différents de la part des usagers et sont sources d'accidents).

Cette diminution de trafic entraînera une baisse des nuisances sonores pour les nombreux riverains de la nationale, quantitative (une chute de 50 % du trafic entraîne une baisse de 3 dB du LAeq (6 h - 22 h) et qualitative (moindre circulation de poids lourds, la nuit notamment).

* ENGAGEMENTS DE L'ETAT

A l'issue du processus débouchant sur l'acte déclaratif d'utilité publique, une liste des engagements de l'Etat en matière de protection de l'environnement sera rendue publique afin de permettre le suivi.

Dans le respect des obligations légales et réglementaires et des engagements pris lors de la déclaration d'utilité publique, certaines mesures précises et concrètes d'insertion pourront différer de façon plus ou moins importante de celles présentées dans le dossier d'enquête pour tenir compte des résultats des procédures complémentaires, des études de détail, des concertations, et, s'il y a lieu, de l'avis du comité de suivi.

Le dossier des engagements de l'Etat constitue une synthèse des mesures proposées pour l'environnement dans le cadre de la présente étude d'impact et prendra en compte par ailleurs les mesures complémentaires décidées en réponse aux observations émises lors de l'enquête publique et dans le cadre de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central.

Il sera diffusé à l'issue de la déclaration d'utilité publique.



2 - CARTOGRAPHIE DETAILLEE DES IMPACTS ET MESURES CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT

Les principaux impacts que l'aménagement en route express de la RN 124 est susceptible d'avoir sur l'environnement, les mesures générales prévues pour y apporter une réponse ont été explicitées au chapitre précédent. Les tableaux ci-après détaillent secteur par secteur, thème par thème et point par point :

- un rappel des principaux éléments de l'état initial,
- les impacts que le projet est susceptible d'avoir,
- les mesures détaillées prévues pour y répondre.

Afin d'en faciliter le repérage, chaque impact particulier est visualisé par un numéro reporté sur la cartographie au 1/25000ème, numéro repris dans le tableau qui se trouve en regard. Les différentes mesures ont été regroupées en quatre grands thèmes, en associant à chacun d'eux une couleur spécifique :

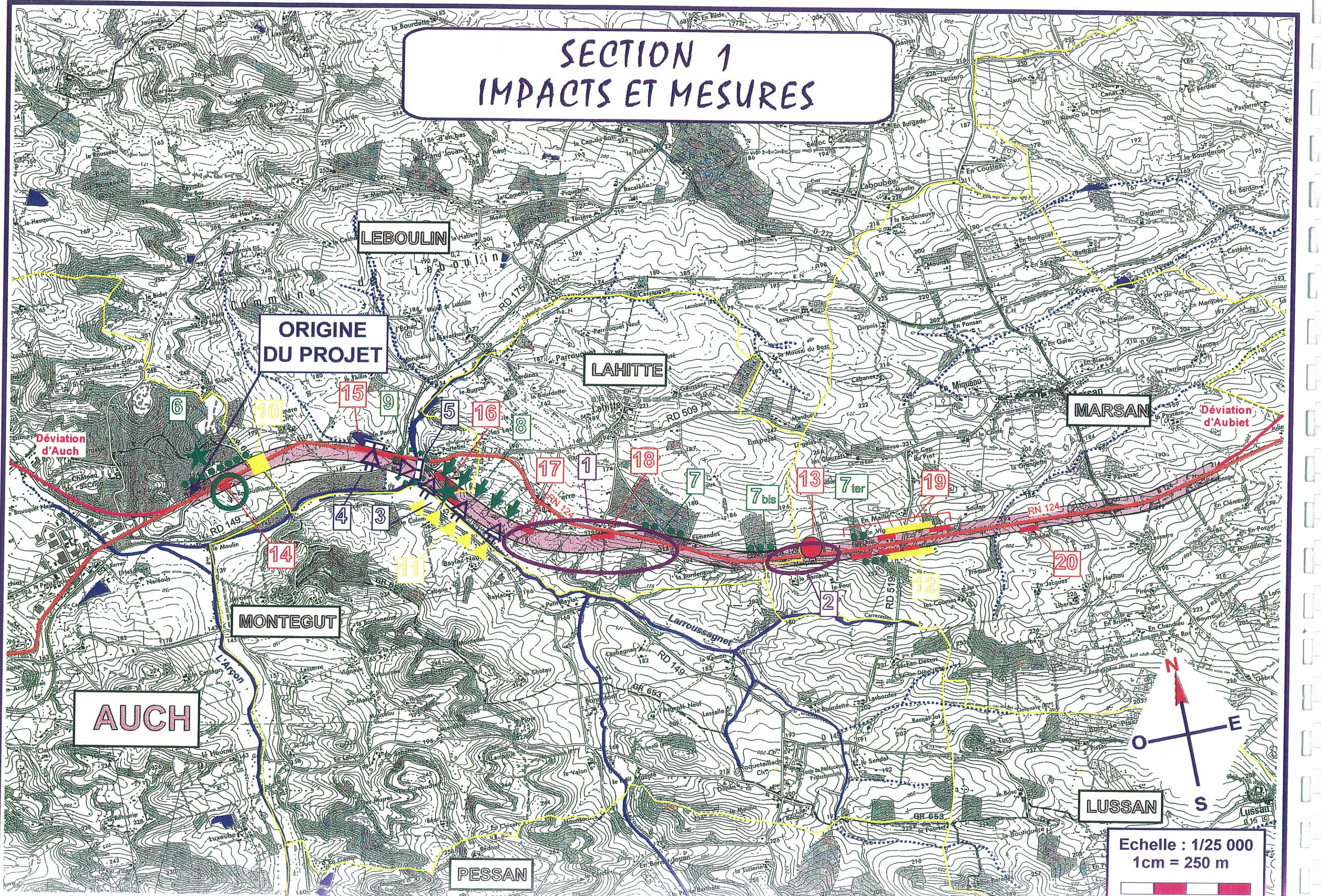
- le violet pour ce qui se rapporte à la géotechnique,
- le bleu pour ce qui se rapporte à l'eau au sens large (aspect quantitatif ou qualitatif),
- le vert pour le milieu naturel,
- le jaune pour tout ce qui touche au patrimoine culturel ou au paysage,
- le rouge pour l'habitat et le cadre de vie.

Etant donné leur importance et leur caractère général et systématique, les mesures concernant l'activité agricole ont été présentées au chapitre 5 de la partie IV.2 précédente.

Les éléments concernant les mesures liées à la protection de l'environnement reproduits sur les cartes ci-après résultent de l'état actuel des études : ils sont toutefois donnés à titre indicatif car susceptibles d'adaptations dans le cadre des études ultérieures qui seront menées lors de l'élaboration du projet détaillé.

NB : La légende au verso de la présente page se rapporte à l'ensemble des sections concernées. Elle peut être rabattue pour être examinée simultanément avec les tableaux et les cartes correspondantes. Chaque mesure type est explicitée avec plus de détail à la page en renvoi, dans le chapitre 1 précédent.

SECTION 1 IMPACTS ET MESURES



SECTION 1 - AUCH-AUBIET

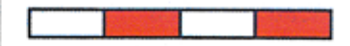
MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL		IMPACTS	MESURES ENVISAGEES
La Cabane / Le Goulan Mesplet Talus constitué de molasse affectée par les glissements de terrain	1 2	Franchissement des formations molassiques avec création de talus de déblais susceptibles d'être instables.	Calcul convenable des pentes de talus et confortements géotechniques à définir par une étude géotechnique ultérieure.
Vallon du Larroussagnet	3	Parcours le long du ruisseau sur 80 m environ. Risque de perturbation et de pollution lié à la proximité du projet.	Protection du ruisseau avec recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet.
Ruisseau Le Lama Ruisseau de Leboulin	4 5	Franchissement des deux ruisseaux en aval de leur franchissement actuel par la RN 124 : risque de pollution	Rétablissement des deux ruisseaux par ouvrage hydraulique assurant la continuité de l'écoulement naturel et le maintien du biotope. Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet.
Bois de St Cricq classé au POS Secteur de passage pour le chevreuil entre St Cricq et bois de Montégut	6	Effet d'emprise sur l'extrémité des boisements avec création de l'effet de lisière. Risques de destruction des arbres liés à la proximité du tracé. Coupure accentuée pour le cheminement de la faune.	Reconstitution des lisières par plantation d'espèces représentatives de la zone d'étude. Création d'un passage pour la faune. Préservation en phase de chantier.
Bois d'Esmendès Bois de Mesplet Bois d'En Vigne	7 7bis 7ter	Effet d'emprise sur l'extrémité des boisements avec création de l'effet de lisière.	Reconstitution des lisières par plantation d'espèces représentatives de la zone d'étude.
Vallon du Larroussagnet Intérêt du site pour la présence de prairies humides et d'espèces d'amphibiens	8	Perturbation sur le cours d'eau et les prairies humides.	Calage du tracé le plus au Nord de la bande pour minimiser les préjudices sur le milieu naturel. Eviter le rescindement du Larroussagnet et la destruction de la végétation rivulaire. Secteur à préserver et à protéger en phase de chantier.
Ruisseau de Leboulin Intérêt pour le transit de la petite faune	9	Accentuation de la coupure pour la petite faune par le franchissement du ruisseau.	Adapter et dimensionner l'ouvrage hydraulique au passage de la faune avec traitement attractif du passage et des abords.
En Guilhemont, balisage du GR 653	10	Franchissement du GR avec coupure de l'itinéraire pour les promeneurs.	Rétablissement du GR.
Le Calomet, secteur bâti surplombant le vallon du Larroussagnet	11	Impact fort pour les riverains, la route est en remblai dans le vallon.	Traitement paysager en modelant les talus, plantation des pieds de talus.
En Vigne et Lartigau secteurs bâtis riverains de la RN 124 actuelle	12	Impact visuel pour les riverains du fait de la proximité de la voie au niveau du terrain naturel.	Ecran visuel planté pour les riverains.
Mesplet présence d'habitations	13	Risque de démolition d'habitations	Acquisition du bien et indemnisation des propriétaires par le Maître d'Ouvrage dans le cadre des dispositions prévues au code de l'expropriation.
En Guilhemet Le Parcet	14 15	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) et 65 dB(A) pour trois habitations	Glissière en Béton Armé (GBA) Merlon
Portetini Le Colomet	16 17	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation	Merlon Glissière en Béton Armé (GBA)
Lasserre Soulan	18 19	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) et 65 dB(A) pour une dizaine d'habitations	Merlon Merlon
Loubedat	20	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation	Ecran

LEGENDE	
EAU	PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE
Objectif de protection de la ressource en eau. Etude hydrogéologique approfondie. "Mesure type" 2	Etude ou aménagement paysager particulier. "Mesure type" 11
Transparence hydraulique de l'ouvrage. "Mesure type" 3	Traitement paysager des talus. "Mesure type" 12
Recomposition des lits et des berges des ruisseaux dérivés. "Mesure type" 4	Ecran visuel pour les riverains. "Mesure type" 13
Traitement "léger" des eaux issues de la plate-forme. "Mesure type" 5	Reconnaissances archéologiques. "Mesure type" 14
Traitement "lourd" des eaux issues de la plate-forme. "Mesure type" 6	Rétablissement des chemins piétons et GR. "Mesure type" 16
MILIEU NATUREL	HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME
Confortement géotechnique. "Mesure type" 1	Déplacement d'activités. "Mesure type" 15
Recherche de décalage du tracé pour préserver un biotope connu. "Mesure type" 7	Fermeture de la décharge. "Mesure type" 17
Reconstitution des lisières. "Mesure type" 8	Acquisition de principe du bâti. "Mesure type" 18
Zone favorable pour un passage à grande faune. "Mesure type" 9	Redéfinition des objectifs d'aménagement. "Mesure type" 19
Zone favorable pour un passage à petite faune. "Mesure type" 9	Protection acoustique à la source. "Mesure type" 20
Plantation pour rétablir les couloirs de passage de faune. "Mesure type" 10	
Replantation de boisement, d'arbustes ou de haies. "Mesure type" 11	
Secteur particulier à préserver en phase travaux. "Mesure type" 22	

SECTION 2 IMPACTS ET MESURES

Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m



ST MARIE

AUBIET

ESCORNEBOEUF

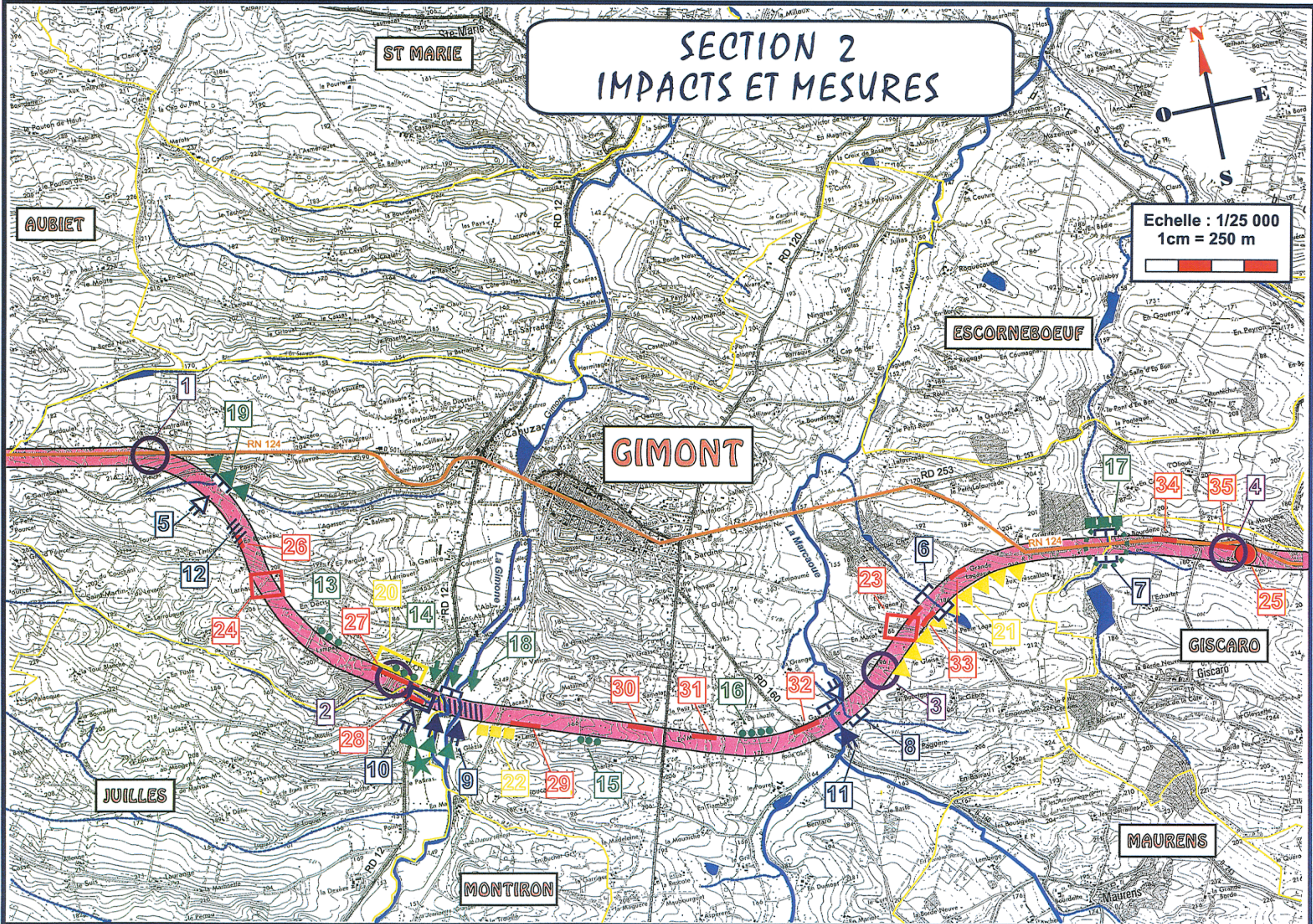
GIMONT

GISCARO

JUILLES

MAURENS

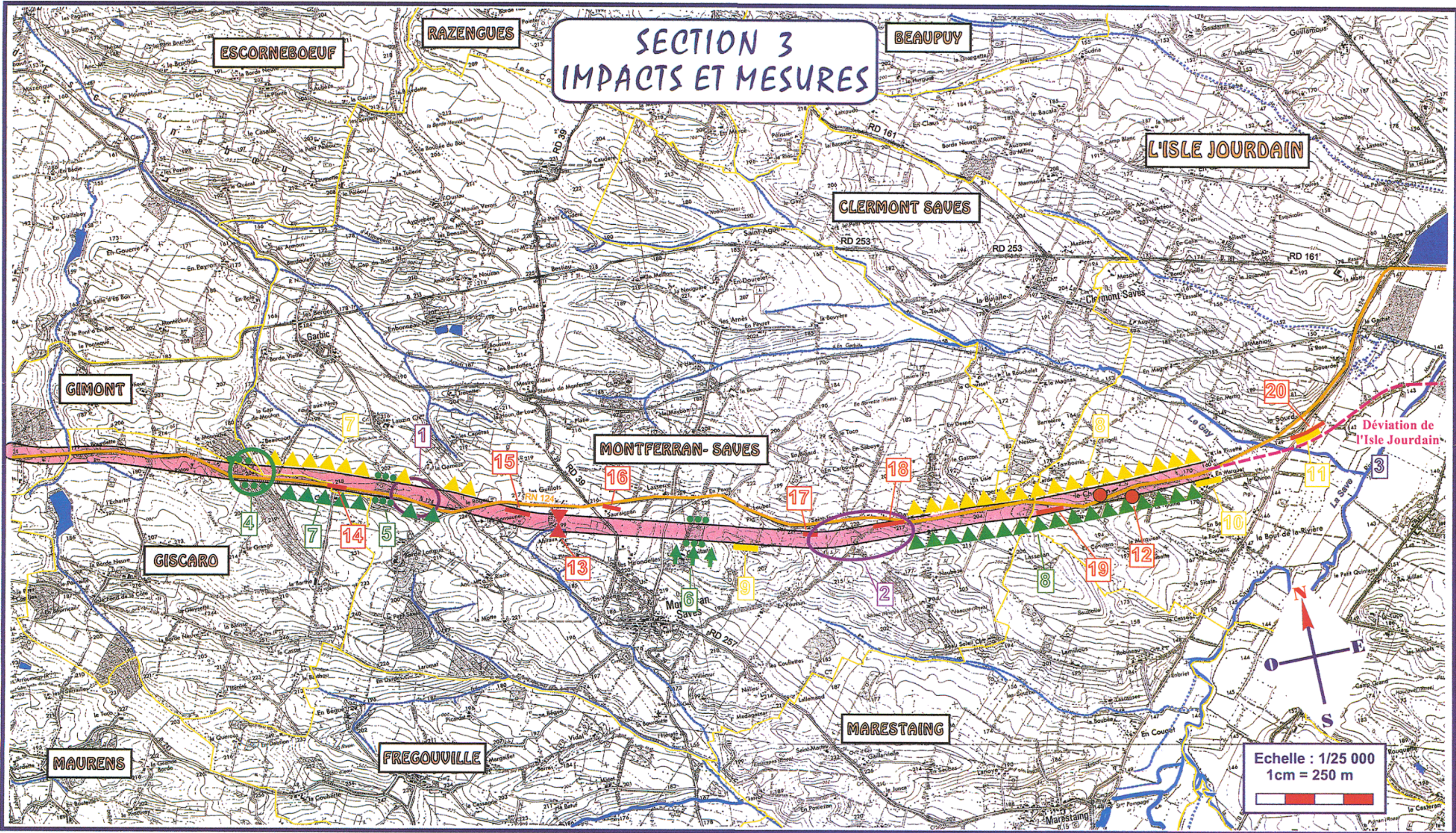
MONTIRON



SECTION 2 - DEVIATION DE GIMONT

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL		IMPACTS	MESURES ENVISAGEES
En Plaves Château de Fontenille En Bouzicot Le Ratou Affleurement de molasse affecté par des glissements de terrain	1 2 3 4	Interférence avec les formations molassiques en créant des talus de déblai et un talus de remblai susceptible d'être instable.	Calcul convenable des pentes de talus et confortements géotechniques à définir par une étude géotechnique ultérieure.
Ruisseaux d'En Plaves de Larroque d'En Bon du Gébra	5 6 7 8	Franchissement des ruisseaux. Risque de pollution des eaux en phase de chantier et en phase d'exploitation.	Rétablissement des ruisseaux par ouvrage hydraulique assurant la continuité de l'écoulement naturel et du biotope aquatique. Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet.
Vallée de la Gimone soumise à des problèmes d'inondation. Aquifère sensible dû à la proximité de la nappe	9	Risque d'aggravation des crues par réduction du champ d'inondation. Risque de pollution de l'aquifère de la Gimone et de la rivière.	Création d'un ouvrage principal assorti d'un ouvrage de décharge dimensionnés par une étude hydraulique ultérieure de façon à assurer le libre écoulement des crues. Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet implantation d'un dispositif de stockage des pollutions. Protection de la ressource en eau. Etude hydrogéologique approfondie.
Ruisseau de Francillon en rive gauche de la Gimone	10	Dérivation du ruisseau sur 300 m environ, avec risque de pollution et de perturbation de l'écosystème en phase travaux.	Reconstitution du biotope et du lit avec rétablissement de la circulation naturelle des eaux et des poissons, reconstruction des berges et restauration de la végétation rivulaire. ● Recueil et traitement des eaux de la ● Préservation du ruisseau en phase de travaux. ● plate-forme avant leur rejet.
Vallée de la Marcaoue sensible aux inondations	11	Risque d'aggravation des crues par réduction du champ d'inondation. Risque de pollution.	Création d'un ouvrage assurant le libre écoulement des crues dimensionné par une étude hydraulique ultérieure. Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet.
En Rousseau Existence d'une source	12	Passage à proximité de la source avec risque de pollution de l'aquifère.	Protection de la ressource en eau définie par une étude hydraulique approfondie.
Boisement Le Lampay Bois classé du Château de Fontenille Boisements de Charlas Boisements d'En Lauzin classés au POS	13 14 15 16	Effet d'emprise sur l'extrémité des boisements avec création d'effet de lisière et risque de destruction des arbres lié à la proximité du chantier.	Reconstitution des lisières par plantations d'espèces représentatives de la région, minimiser les déboisements à Fontenille.
La Bourdette, ruisseau avec végétation rivulaire et couloir de cheminement pour la faune	17	Effet de coupure entre le maillage bocager et le réseau hydrographique perturbant le cheminement de la faune.	Rétablissement de la continuité de la végétation rivulaire et mise en place d'un ouvrage adapté au transit de la faune terrestre.
Vallée de la Gimone Intérêt pour la présence d'espèces végétales, de prairies humides et d'espèces d'amphibiens	18	Risque d'effet d'emprise et de destruction de la flore et des prairies humides et risque de perturber les amphibiens en phase de chantier.	Caler le tracé pour éviter les destructions, prévoir de nouvelles plantations en compensation. Prendre en compte la période de reproduction des amphibiens pour programmer la phase de chantier.
En Plavès Boisement de Fontenille avec son château	19 20	Franchissement du ruisseau d'En Plavès. Effet de tranchée créé par le passage en déblai avec forte modification du paysage perçu et difficulté d'insertion.	Maintenir la continuité des boisements linéaires existants. Traitement paysager particulier défini par une étude ultérieure fine.
Entre Bouzicot et Trescaillots, succession de petits vallons	21	Franchissement d'une topographie vallonnée par une succession de déblais et remblais comblant les vallées ou créant un effet de tranchée.	Insertion du projet en modelant et en plantant les pentes des talus pour prolonger la végétation jusqu'aux abords de la voie et créer une continuité.
Entre Larousse et Lacaze, présence d'un site archéologique enfoui	22	Possibilité de découverte et de destruction fortuites de sites non connus au cours de la phase des travaux.	Réalisation de reconnaissance archéologique par les services compétents préalablement au démarrage des travaux.
Entre Larnoué et En Pagane Existence d'une zone classée NA au POS (urbanisation future)	23 24	Coupure de la zone NA compromettant l'extension de l'urbanisation future.	Redéfinition de la zone NA.
Au Ratou, présence d'une habitation	25	Risque de démolition de l'habitation.	Acquisition du bien et indemnisation des propriétaires par le Maître d'Ouvrage dans le cadre des dispositions prévues au code de l'expropriation.
En Tartume Château Fontenille Au Lacomme Lanusse Route de Samatan En Marac La Gavachette En Paganne La Bourdette Le Ratou	26 27 28 29 30 31 32 33 34 35	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) et 65 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour trois habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour quatre habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour deux habitations	Merlon Isolation de façade Isolation de façade Isolation de façade Glissière Béton Armé Merlon Glissière Merlon Merlon Merlon

SECTION 3 IMPACTS ET MESURES

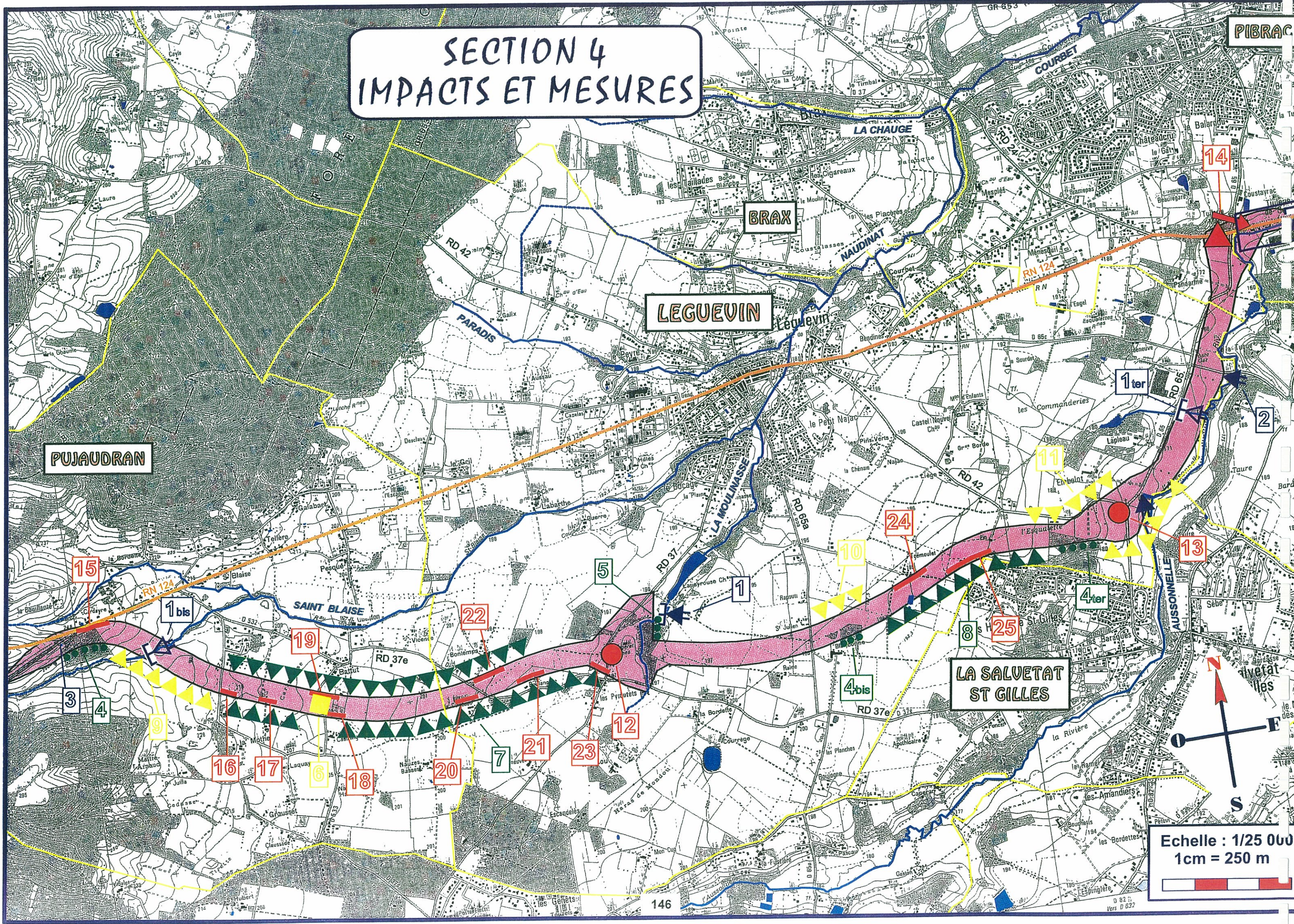


Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m

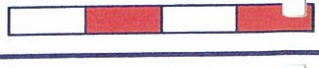
SECTION 3 - GIMONT-L'ISLE JOURDAIN

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL		IMPACTS	MESURES ENVISAGEES
Au Nord de Borde Longue et à Daugères, affleurement de formations géologiques instables	1 2	Interférence du tracé avec les formations molassiques et des zones d'alluvions récentes pouvant offrir des risques potentiels de compressibilité sous les futurs remblais.	Calcul convenable des pentes de talus et confortements géotechniques à définir par une étude géotechnique ultérieure.
Vallée de la Save	3	Le projet en se raccordant à la déviation de l'ISLE JOURDAIN évite les travaux dans la vallée de la Save et donc toutes les perturbations susceptibles d'intervenir sur le cours d'eau et dans sa plaine inondable.	
Au Sud de Beaucourt, boisement intéressant pour les espèces d'orchidées qu'il abrite et pour le refuge qu'il offre aux chevreuils (passage de faune)	4	Accentuation de la coupure qu'opère déjà la RN 124 actuelle avec effet d'emprise en bordure de la voie et destruction des lisières et élargissement de l'obstacle à franchir pour la grande faune avec augmentation des risques de collision.	Traitement des bords de la voie avec restauration des lisières et plantations d'espèces végétales locales. Possibilité de créer un passage attractif pour la faune pour réduire les effets du morcellement des territoires et assurer la continuité écologique du biotope.
A l'Est du Claret, boisement déjà traversé par la RN 124	5	Accentuation de l'effet d'emprise et de coupure.	Traitement des lisières et plantations assurant la transition entre le boisement et l'aménagement routier.
A Capitani petit boisement classé au POS	6	Coupure et morcellement de l'espace boisé avec création d'effet de lisière en bordure de la voie. Risque de perturber la faune y trouvant refuge.	Calage du tracé pour assurer la préservation d'une parcelle boisée au Sud de la 2x2 voies. Reconstitution des lisières et végétation ligneuse basse à planter sur les talus pour minimiser l'effet de coupure.
Le projet se développe en parallèle et à proximité immédiate de la RN 124 entre Beaucourt et le Rogou	7	Risque d'accentuer l'artificialisation du site et l'effet de morcellement et de coupure par la création de délaissés entre les voies parallèles.	Outre le traitement des talus pour modelage et plantation des boisements pourraient être reconstitués entre l'ancienne et la nouvelle voie pour prolonger la trame végétale jusqu'à la voie et pour renforcer l'identité de la plaine de la Save par plantation de peupliers, saules et frênes.
Entre Daugères et En Marquet	8		
A Bacon A En Marquet Au Sour présence de zones bâties	9 10 11	Proximité de la voie avec ses talus de remblai créant un impact visuel pour les riverains.	Traitement des talus et plantations pour créer un écran visuel au droit des habitations.
Présence d'habitations à Chaulon	12	Risque de démolition des habitations.	Acquisition du bien et indemnisation des propriétaires par le Maître d'Ouvrage dans le cadre des dispositions prévues au Code de l'Exploitation.
Au Nord des Ahitoux, présence d'une décharge d'ordure ménagère estimée à 1000 m3 sur la commune de Montferran Savès	13	Interférence avec la décharge d'ordures ménagères.	La décharge sera fermée et remblayée. Une solution de remplacement pour le stockage des déchets devra être trouvée.
Le Claret	14	Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour une habitation	Merlon
Les Guillots	15	Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour une habitation	Merlon
Les Guillots Est	16	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation	Merlon
St Jean	17	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations	Merlon
Daugères	18	Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour une habitation	Merlon et écran
Largente	19	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation	Merlon
Le Sourd	20	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour six habitations	Merlon

SECTION 4 IMPACTS ET MESURES

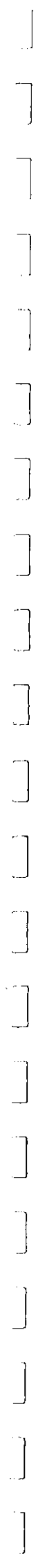


Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m



SECTION 4 - DEVIATION DE LEGUEVIN

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL		IMPACTS	MESURES ENVISAGEES
Ruisseau La Moulinasse et son affluent Ruisseau le St Blaise Ruisseau de Laplau	1 1bis 1ter	Franchissement des ruisseaux avec risque de perturber l'écoulement naturel et risque de pollution.	Rétablissement des ruisseaux par ouvrage hydraulique assurant la continuité de l'écoulement naturel et le maintien du biotope, les ouvrages seront dimensionnés afin de permettre le passage de la grande faune. Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet. Implantation d'un bassin de stockage au droit de la Moulinasse.
Ruisseau de l'Aussonnelle	2	Parcours le long de l'Aussonnelle sur 2000 mètres environ avec réduction de la zone inondable et risque d'aggravation des débordements et risque de pollution des eaux. Dérivation de l'Aussonnelle	Mise hors d'eau du projet, élargissement de l'ouvrage hydraulique existant au droit de Gélis et création d'un ouvrage de décharge Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet avec protection des exutoires et implantation de 3 bassins de stockage. Reconstitution d'un lit assurant le libre écoulement des eaux selon les caractéristiques hydrauliques initiales.
A Cardeyre, existence d'un réservoir d'eau potable	3	Démolition du réservoir d'eau potable.	Déplacement et reconstruction du réservoir.
Boisements à Cardeyre à Blanconne à l'Esqualette	4 4bis 4ter	Effet d'emprise sur l'extrémité des boisements avec création de l'effet de lisière.	Reconstitution des lisières par plantation d'espèces représentatives de la zone d'étude.
Ruisseau la Moulinasse	5	Franchissement du boisement et de la végétation rivulaire avec interruption d'un couloir de déplacement pour la faune.	Reconstitution des lisières et plantation de nouvelles bandes boisées jusqu'en bordure de la nouvelle voie et sur le talus de l'échangeur projeté.
Entre Castaing et Battut Balisage du GR 653	6	Coupure du GR 653.	Rétablissement du GR par un ouvrage qui permettra le passage de la grande faune.
Entre Lamothe et les Pyroutets Entre Rainc et les Hauts de St Gilles Présence de bâti riverain	7 8	Impact visuel pour les riverains plus ou moins fort en fonction de la proximité de la voie et de la hauteur des remblais.	Mise en place d'un écran végétal par plantation d'une haie le long du projet.
A Juilla A Blanconne A l'Esqualette	9 10 11	Impact pour l'automobiliste pour lequel les vues sont limitées au talus de déblai et l'effet de tranchée est accentué par la traversée de boisement.	Insertion de la voie nouvelle par modelage des pentes des talus de déblais et par plantation d'une bande boisée.
Au Pyroutets A Pin présence d'une habitation	12 13	Démolition des habitations.	Acquisition du bien et indemnisation des propriétaires par le Maître d'Ouvrage dans le cadre des dispositions prévues au Code de l'Expropriation.
Au droit de Gélis	14	Démolition d'une station service et d'un garage.	Suppression de la station service et du garage au droit de la déviation.
Cardayre	15	Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour quatre habitations	Merlon
Juilla	16	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour trois habitations	Merlon
Mothe	17	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations	Merlon
Castaing	18	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations	Merlon
Battut	19	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour trois habitations	Merlon
Le Calaoué	20	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation	Merlon
Boulangère	21	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation	Merlon
Bontemps	22	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour trois habitations	Merlon
Pyroutets	23	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour huit habitations	Merlon
Tremoulet	24	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations	Merlon
Haut de St Gilles	25	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour le lotissement	Merlon



TITRE 6 - COÛT DES MESURES D'INSERTION

Coût des mesures

Les mesures comme la réalisation des échangeurs, les ouvrages hydrauliques, le choix des types d'ouvrage provoquent des surcoûts importants mais ne sont pas individualisables, car elles font partie des solutions techniques prises dès la conception du projet pour répondre au parti d'aménagement retenu.

Seules peuvent être évaluées les mesures proposées pour compenser les impacts résiduels comme :

- les dispositifs contre les pollutions
- les mesures en faveur de l'agriculture (parcelles enclavées, travaux connexes)
- les mesures de protection contre le bruit,
- les mesures d'intégration paysagère
- les mesures de prévention liées aux travaux
- les mesures en faveur de la faune (grillage, guidage des animaux)
- les études complémentaires.

Le coût de ces mesures sera de l'ordre de 100 millions de francs (valeur 97).



TITRE 7 - ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES

4

I - METHODE GENERALE

Le projet constituant l'opération présentée à la présente enquête publique est le résultat d'une succession d'études techniques et de phases de concertation permettant d'affiner progressivement la consistance et les caractéristiques générales de l'opération.

Les études techniques portent sur les domaines suivants :

- aménagement de l'espace et urbanisme,
- socio-économique,
- techniques routières,
- environnement.

A chacune des phases et avec une précision croissante, les études d'environnement comportent :

- l'établissement d'un état initial et, si possible, de son évolution prévisible à court terme,
- l'identification et l'évaluation des effets des différents partis ou variantes envisagés,
- la comparaison de ces partis ou variantes au plan de l'environnement et de façon globale en prenant en compte les différents critères en présence,
- la définition des mesures d'insertion à envisager.

L'établissement des états initiaux successifs est effectué par recueil des données disponibles auprès des différents détenteurs d'information, complété par des analyses documentaires et des investigations de terrain.

L'identification et l'évaluation des effets, tant positifs que négatifs, sont effectuées chaque fois que possible et appropriées selon les méthodes officielles. L'évaluation est effectuée thème par thème puis porte sur les interactions entre les différentes composantes de l'environnement. Cette évaluation est quantitative chaque fois que possible compte tenu de l'état des connaissances, ou qualitative.

Les mesures d'insertion sont définies soit par référence à des textes réglementaires (protection contre le bruit...), soit en fonction de l'état de l'art et des résultats de la concertation.

Les limites de la zone d'étude résultent à la fois de la fonctionnalité du projet et des contraintes réhibitoires évidentes que sont les zones agglomérées et les massifs forestiers les plus importants à ne pas diviser. Elle est suffisamment vaste pour englober les différentes variantes du projet et tenir compte des capacités de la faune à se déplacer sur de grandes distances.

Les études d'environnement conduisent à fournir des éléments de choix entre les différentes variantes. Cependant, la pondération entre les thèmes s'avère toujours délicate. Ces études font l'objet d'une présentation à la consultation des administrations et des élus locaux. Au fur et à mesure de l'élaboration du projet, l'échelle d'analyse devient plus grande et la consultation locale concerne un plus grand nombre d'interlocuteurs.

Parmi les difficultés rencontrées, apparaissent généralement l'hétérogénéité des données existantes (techniques ou réglementaires), l'état des connaissances scientifiques ou techniques, l'adaptation imparfaite des méthodes d'investigations, ou encore l'accès impossible à certaines informations.

II - METHODE THEMATIQUE

GEOLOGIE ET MORPHOLOGIE

La démarche a consisté à mettre en évidence l'organisation spatiale du milieu physique (lithologie, structure tectonique, unités géomorphologiques) et à expliciter les conséquences de cette organisation sur la nature et la répartition des facteurs environnementaux induits (mouvements de terrain, nappes).

Ces informations résultent de l'exploitation de l'information existantes (cartes géologiques et géomorphologiques en particulier) complétée par l'interprétation des photographies aériennes et des observations de terrain.

La phase d'étude suivante a permis de déterminer les aspects les plus concernés par le projet : des secteurs à risque naturel élevé, à éviter au niveau des choix de tracé, des secteurs sensibles pour lesquels des études complémentaires permettront de préciser les conditions de leur prise en compte (pour les confortements géotechniques, etc...).

L'approche globale du secteur d'étude a été réalisée en application des méthodes généralement appliquées dans ce domaine (exploitation de la documentation relative au milieu physique, levés de terrain et report cartographique). Un effort particulier a été fait en ce qui concerne l'utilisation de la géomorphologie qui a permis d'analyser finement les processus d'évolution spontanée (dynamique torrentielle et fluviale, stabilité des versants).

HYDROLOGIE

En première approche, l'étude a été limitée à la définition des principaux bassins versants, à l'évaluation de leurs caractéristiques

principales (superficie, pente, nature géologique, occupation des sols) ainsi qu'à l'exploitation des informations relatives à la pluviométrie locale et régionale et aux crues historiques.

La phase suivante a permis de quantifier les débits de référence (crues fréquentes et crues exceptionnelles, étiages) de cartographier les zones inondables correspondantes ainsi que l'occupation des sols sur ces zones. Les ouvrages hydrauliques existants ont fait l'objet d'une analyse dimensionnelle. Des calculs hydrauliques simples ont permis de déterminer les secteurs nécessitant des aménagements spécifiques dont la fonction a été définie au regard d'une stratégie globale de gestion des eaux. Le recours à une étude hydraulique spécifique s'avérera nécessaire pour dimensionner précisément les ouvrages de franchissement.

Les bassins versants concernés par le projet ont été analysés en fonction des problèmes hydrologiques qu'ils génèrent et de l'importance des transformations que risque de produire la réalisation de l'aménagement routier, à la fois à l'amont et à l'aval.

Les solutions préconisées ont privilégié, la recherche d'un écoulement maximal.

MILIEU AQUATIQUE

La démarche a consisté à établir un diagnostic de l'existant et un recensement des problèmes rencontrés. Ce travail a été effectué à partir de données recueillies auprès d'organismes compétents et de compléter par des investigations de terrain (cours d'eau à vocation piscicole, à forte valeur patrimoniale, captages, sources, etc...).

A l'issue de ce travail, les secteurs particulièrement vulnérables et/ou reconnus pour leur valeur patrimoniale ont été répertoriés et cartographiés en tant que secteurs à éviter.

L'évaluation des risques de pollution des eaux s'est effectuée en fonction de la qualité des cours d'eau, de la présence de captages, de la vulnérabilité des aquifères et de la politique de gestion de la qualité des eaux de surface. L'impact a été jugé important quand le projet intercepte un périmètre de protection de captage ou franchit des cours d'eau à forte valeur patrimoniale. Les mesures ont été définies en fonction des objectifs de protection recherchés et rappelés dans la partie impacts généraux.

MILIEU NATUREL

Les sites sensibles connus et répertoriés auprès des organismes compétents ont été recensés. Ces informations ont été complétées par des investigations sur le terrain qui ont consisté à effectuer des relevés floristiques sur certains secteurs pressentis comme intéressants.

Le projet s'inscrivant dans un paysage ouvert de faible intérêt écologique ne justifie pas la mise en oeuvre de méthode d'évaluation complexe et répétitive.

Le système de hiérarchisation adopté est basé sur la mesure de la diversité des milieux traversés par les différentes variantes, évaluée à partir :

- du linéaire de lisière
- des milieux dont l'intérêt a été mis en évidence,

PAYSAGE

La démarche a consisté à établir un diagnostic de l'existant qui a porté sur l'aire d'étude définie.

Des informations ont été recueillies par des investigations de terrain réalisées dans toute l'aire d'étude entre AUCH et TOULOUSE.

Un travail de conception a permis d'établir les propositions vis-à-vis des différents domaines du projet (tracé, terrassements, ouvrages, plantations, etc...) ainsi que les visualisations.

Ce travail a permis de connaître et d'évaluer la qualité des paysages concernés et de déterminer la nature et l'importance des impacts à court et long termes de l'infrastructure projetée sur les paysages traversés.

A la suite de quoi, a été défini un parti d'aménagement paysager choisi par rapport aux riverains et aux usagers, et se fixant comme objectifs la valorisation des régions parcourues, la préservation et l'amélioration du cadre de vie des riverains.

Les mesures d'insertion paysagère liées à la réalisation de l'ouvrage ont été conçues.

Des simulations visuelles par graphimontage ont été établies.

Ces simulations sont accompagnées de photographies de l'existant pour lesquelles les angles de prise de vue sont précisés sur un plan de repérage joint.

Les principales difficultés rencontrées se situent au niveau du travail d'analyse de terrain (difficulté de pénétrer dans tel ou tel périmètre, saison d'observation et de prises de vues peu favorable).

PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS

Le recueil des données a été réalisé auprès des administrations ou des organismes concernés et complété par les informations recueillies lors des investigations dans la zone d'étude.

Les informations, dont certaines sont réglementaires (sites et monuments), ont été retranscrites sur les cartes du tourisme et du patrimoine ou sur la carte des contraintes.

Il a été considéré comme intéressant de reporter sur la cartographie les bâtiments ayant une grande qualité architecturale.

La prise en compte de ces éléments et en particulier des servitudes relatives aux monuments protégés a permis d'éviter la plupart des éléments caractéristiques du patrimoine.

Il a également été envisagé la mise en valeur apportée par l'infrastructure.

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, les éléments en possession du Service Régional de l'Archéologie concerné ont été repris dans cette étude et cartographiés.

Cette connaissance, certes incomplète, a permis d'éviter les sites majeurs. Elle devra être complétée dès la phase d'étude du projet par des reconnaissances archéologiques de détail selon des méthodes définies en accord avec les services compétents.

URBANISME

Le recueil des données a été réalisé auprès des administrations et organismes concernés, en particulier la DDE, les services techniques des villes, et pour les activités, les Comités d'expansion, Chambres de Commerce et de l'Industrie, etc... Ont été pris en compte les projets connus à cette date. Cela a été complété par les informations recueillies lors des investigations dans la zone d'étude.

Les éléments ont été cartographiés en mettant en valeur les zones d'habitat (existantes ou à créer), les zones d'activités (existantes ou à créer) et les zones de loisirs.

Ce parti de réaliser une représentation graphique de l'occupation du sol a permis d'appréhender au mieux la sensibilité du tissu traversé, les impacts prévisibles et donc de hiérarchiser les variantes.

Ont été examinés plus particulièrement les impacts sur la desserte des zones urbanisées existantes ou prévues (et en particulier les zones d'activités) à partir des échangeurs et éventuellement l'influence sur la création de nouvelles zones d'habitat et d'activités.

NUISANCES SONORES

La limitation des nuisances apportées par le projet a été intégrée dès la recherche du fuseau par un évitement, au plus large, des zones urbanisées.

En première phase, il a été localisé toutes les zones bâties (agglomérées ou isolées) et les constructions sensibles, distantes, compte tenu de l'importance du travail prévu et du profil en travers moyen, de moins de 200 mètres du bord de la bande d'étude de 300 mètres.

En deuxième phase, il a été fait, un calcul sommaire des niveaux de bruit afin de déterminer les constructions qui dépasseraient l'objectif acoustique et justifieraient une protection.

Les ouvrages de protection ont été dimensionnés de façon grossière pour un tracé correspondant à l'axe de la bande d'étude. Ces ouvrages sont décrits comme des principes qui devront être affinés au cours des études ultérieures, en fonction du tracé définitif adopté.

Conformément à la réglementation en vigueur et compte tenu de la nature du site et de l'ambiance sonore initiale (zone calme), les objectifs acoustiques sur le tracé neuf ont été fixés à 60 dB(A) en L_{Aeq} (6h-22h) et 55 dB(A) en L_{Aeq} (22h-6h), en façade des habitations.

L'obtention de ces niveaux a été recherchée en priorité par la mise en place de protections à la source de type écran acoustique ou butte de terre.

Au stade de la comparaison des variantes, l'étude a consisté à comparer les populations exposées, en l'absence de protections, à des niveaux supérieurs aux valeurs maximales réglementaires, c'est-à-dire :

- à plus de 65 dB(A) pour un aménagement sur place,
- à plus de 60 dB(A) pour un tracé neuf.

Les habitations comprises dans les isophones 65 dB(A) et 60 dB(A) ont été comptabilisées. Le calcul de la position des isophones a été réalisé à partir de la méthode détaillée du Guide du Bruit des Transports Terrestres du CETUR (édité en 1980).

4

Pour ce calcul, les hypothèses de trafic journalier (horizon 2010) utilisées découlent de l'étude de trafic réalisée dans le cadre de l'étude d'évaluation socio-économique. L'affectation de trafic distingue le taux de poids lourds. Le relevé du bâti, effectué sur plans, a été complété par des visites sur les sites.

En deuxième phase, les calculs ont été conduits avec le logiciel MITHRA, ils ont permis de localiser les habitations à protéger ainsi que la nature et le dimensionnement des protections à mettre en place.

SECURITE, HYGIENE ET SALUBRITE PUBLIQUE

Dans les études amont du projet, les éléments du milieu, les installations ou équipements vis-à-vis desquels la création d'une infrastructure routière peut engendrer des problèmes de sécurité, d'hygiène ou de salubrité publique sont recensés et caractérisés.

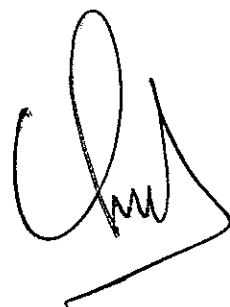
Dans ce travail nous avons abordé notamment les :

- zones inondables, versants instables,
- canalisations de transport de produits pétrolier ou chimique, stockages souterrains de gaz,
- installations industrielles à risque,
- captage d'alimentation en eau potable,
- zones vulnérables pour les ressources en eau.

L'ensemble de ces éléments ont été répertoriés dans la carte des contraintes comme secteurs à éviter et nécessitant des études complémentaires pour cerner leurs caractéristiques et leurs enjeux à court, moyen et long terme.

AIR

La prise en compte de la pollution atmosphérique dans les études d'impacts liées aux infrastructures est assez récente, et la méthodologie d'analyse en est encore au stade d'expérimentation. Une analyse de la pollution in situ n'a pas pu être réalisée en raison de l'étendue spatiale de la zone d'étude et de la complexité des facteurs (relief, climat) en jeu dans le phénomène de la pollution atmosphérique.



III - ADMINISTRATION ET ORGANISMES CONTACTES - SOURCES DOCUMENTAIRES UTILISEES

1 - LE MILIEU PHYSIQUE

a) Administration et organismes

- | | |
|---------------------------------|------------------|
| - IGN | Topographie |
| - BRGM | Cadre géologique |
| - Météo France | Climat |
| - Agence de l'Eau Adour Garonne | Qualité de l'eau |

b) Etudes spécifiques

- | | | | |
|--------------|----------------------|--------|--------------|
| - SEAMP | : Etude acoustique | (1996) | M. LANDRIN |
| - SEAMP | : Etude hydraulique | (1996) | M. SOUBIRAN |
| - SIMECSOL | : Etude géotechnique | (1996) | M. RODRIGUEZ |
| - PAYSAGISTE | : Etude paysage | (1996) | M. BALMAS |

2 - LE MILIEU NATUREL

Administrations, organismes, associations

- | | |
|---|-----------------------------------|
| - DDAF | : Faune piscicole |
| - Fédération de Pêche | : Faune piscicole |
| - Fédération Départementale des Chasseurs | : Grande Faune |
| - Office National de la Chasse | : Faune |
| - DIREN Midi Pyrénées | : Faune, Flore |
| - GEOKOS | : Faune, Flore (1196)
M. PAGES |

3 - LE MILIEU HUMAIN

a) Trafic - Sécurité - Communication

- | | |
|------------------------|-------------------------------------|
| - Direction des Routes | : Schéma Directeur Routier National |
| - DDE - CDES | : Trafic, sécurité |
| - CETE du Sud Ouest | : Etude de trafic DVA |

b) Agriculture

- | | |
|----------------------------------|----------------|
| - DDAF | |
| - DRAF Midi Pyrénées | : RGA 88 |
| - Chambre d'Agriculture 32 | |
| - Etude agricole générale | : SAPHAIR |
| - Cartographie des exploitations | : M. LARSENEAU |

c) Autres activités économiques

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| - INSEE | : Recensement 75-82-90 |
| - Guides touristiques | |
| - CCI | |

d) Documents d'urbanisme

- | | |
|-------|------------------------------------|
| - DDE | : Plan d'Occupation des Sols (POS) |
|-------|------------------------------------|

e) Réseaux - Captages - Pollution

- | | |
|---------------------------------|------------------------|
| - EDF | : Réseau HTA - HTB |
| - EDF | : Réseau BT |
| - France Télécom | : Réseau national |
| - France Télécom | : Réseau régional |
| - France Télécom | : Réseau local |
| - GSO | : Réseau gaz |
| - DDASS | : Captages eau potable |
| - Agence de l'Eau Adour Garonne | : Qualité des eaux |

f) Patrimoine

- | | |
|--------------------------------------|---|
| - Architecte des Bâtiments de France | : Monuments et sites inscrits ou classés |
| - DRAC Midi Pyrénées | |
| - Service Régional de l'Archéologie | : Sites et gisements archéologiques connus et présentés |

g) Sources documentations

- | | |
|------------------|------------|
| - Etude « LOTI » | : SOGELERG |
| - APSI RN 124 | : SEAMP |