

Carte 8 Carte des corridors écologiques

4.6 Les zonages de protection, de gestion et d'inventaires de l'environnement

4.6.1 Zones Natura 2000

Le périmètre n'est pas concerné par un site du réseau Natura 2000⁵. Les sites les plus proches sont situés à plus de 20 km, dans d'autres vallées, et donc sans connexion écologique avec le périmètre.

4.6.2 Périmètres d'inventaire et de gestion

Le périmètre comprend

- Une **Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique** (ZNIEFF) de type 1⁶ : la ZNIEFF N° Z2PZ1024 « Complexe de zones humides du Gachat » est en totalité dans le périmètre. Elle a été désignée pour la présence des prairies humides et des habitats aquatiques (mares, fossés) abritant des espèces de faune et de flore remarquables dont il a été fait mention dans les pages précédentes. Sa surface est de 98 ha..
- Un **Espace Naturel Sensible du département** (ENS) : Dans le cadre de sa politique de préservation des Espaces Naturels Sensibles (ENS), le département du Gers a désigné 57 ENS dont l'ENS prioritaire n° 072 - Prairies inondables de la Gimone. Les motifs de ce classement et ses contours reprennent ceux de la ZNIEFF.
- La zone inondable de la Save constitue la principale zone humide du périmètre. Au vu de nombreux diagnostics et actions visant à caractériser, souligner et maintenir son rôle environnemental, l'arrêté préfectoral n° 2013105-0002 du 15 avril 2013 a classé en **Zone Humide Prioritaire** un territoire de 468 ha. La Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine a conclu un Contrat de Milieu 2015-2020 avec l'Agence de l'Eau Adour-Garonne, correspondant à un plan pluriannuel d'actions en faveur du maintien et de la restauration des qualités environnementales de la zone ; 41% de cette zone sont situés dans le périmètre d'AFAP.

⁵ Les sites Natura 2000 sont des sites abritant des habitats naturels et des habitats d'espèces recensés au niveau de l'Union Européenne à partir d'une directive dite « habitats » (1992) qui constitue un socle en matière de politique de protection de la nature. L'ensemble de ces sites constitue un réseau écologique européen de zones spéciales de conservation (ZSC), dénommé Natura 2000 ; il intègre également de zones de protection spéciale (ZPS) instaurée par la directive « Oiseaux » (1979) pour préserver les habitats des espèces d'avifaune.

⁶ Les ZNIEFF sont des zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique dont l'inventaire a été réalisé au niveau national ; les ZNIEFF sont définies en deux types : les ZNIEFF de type II correspondent à de vastes ensembles alors que celles de type I sont plus localisées ; bien que n'étant pas une contrainte réglementaire au sens du droit, les ZNIEFF sont reconnues comme étant des zones naturelles sensibles qui méritent d'être préservées.

5. CARACTÉRISTIQUES ET ENJEUX PAYSAGERS

5.1 Les composantes du paysage

Voir Carte 9 ci-dessous

Les éléments majeurs d'organisation des paysages du périmètre sont le relief, l'utilisation des sols, la trame végétale, la trame bâtie (urbanisation) et la trame viaire (communications).

Le périmètre présente un **relief** de collines « molles » à faible dénivelé et à pentes souvent douces, localement plus vigoureuses, disséqué par un réseau de ruisseaux affluents de la Save aux cours Ouest-Est presque parallèles. Vu depuis les sommets des coteaux, le paysage se présente donc comme une succession de croupes, rythmée par les vallons. Ce schéma d'organisation général est interrompu à l'Est par la Save et le ruban d'alluvions de sa vallée.

La **trame végétale** : Le paysage résultant de l'activité agricole est un openfield à large maille occupant plus de 80% de l'espace dans lequel la trame végétale résiduelle (haies, bois) est globalement très réduite (moins de 5% de bois), essentiellement disposée en bord de chemins et dans les vallons et fréquemment de faible hauteur.

La **trame bâtie** est composée de l'agglomération de Monferran, dont le bourg, le parc du château et le clocher marquent la plupart des perspectives. 96 fermes et leurs bâtiments occupent les sommets de coteaux. Si les bâtiments historiques sont généralement bien intégrés au paysage grâce à l'emploi de matériaux régionaux de nombreux hangars agricoles, et silos à grains (2 sites) récemment ajoutés à la périphérie du bâti traditionnel forment autant de points disgracieux dans les perspectives locales..

On recense des bâtiments historiques remarquables : Les pigeonniers d'Au Bacon (site inscrit), d'En Gouardès (site classé), du Sourd et du Chiron ; le moulin de Riscle, à l'ouest de Monferran-Savès ; des bâtisses historiques (château de Beau-Soleil, Au Bacon, Capitani, etc.) généralement accompagné de parcs à fort impact paysager ; hors périmètre, le hameau et l'église de Garbic et le château de Clermont-Savès (inscrit aux Monuments Historiques).

Au bâti historique s'est ajouté depuis les années 1970 un bâti pavillonnaire. On a recensé dans le périmètre 62 pavillons.

La **trame viaire** s'organise selon deux directions : d'est en ouest (RN 124, RD 253 et 161) ; du nord au sud : la RD 39 et la plupart des voies communales occupent des crêtes entre les vallons ; Le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, itinéraire classé au Plan Départemental des Itinéraires de Randonnées, emprunte de larges chemins ruraux et traverse le périmètre du Nord-Est au Sud-Est en passant par Monferran-Savès

Ces facteurs déterminent une caractéristique essentielle des paysages locaux : la longueur et la largeur des perspectives ; depuis les sommets de coteaux des points de vue s'ouvrent sur plusieurs kilomètres de profondeur et l'on a souvent une vision panoramique à 180°. Ces caractéristiques déterminent une sensibilité particulière des paysages : la plupart des activités et des modifications du paysage sont visibles de très loin.

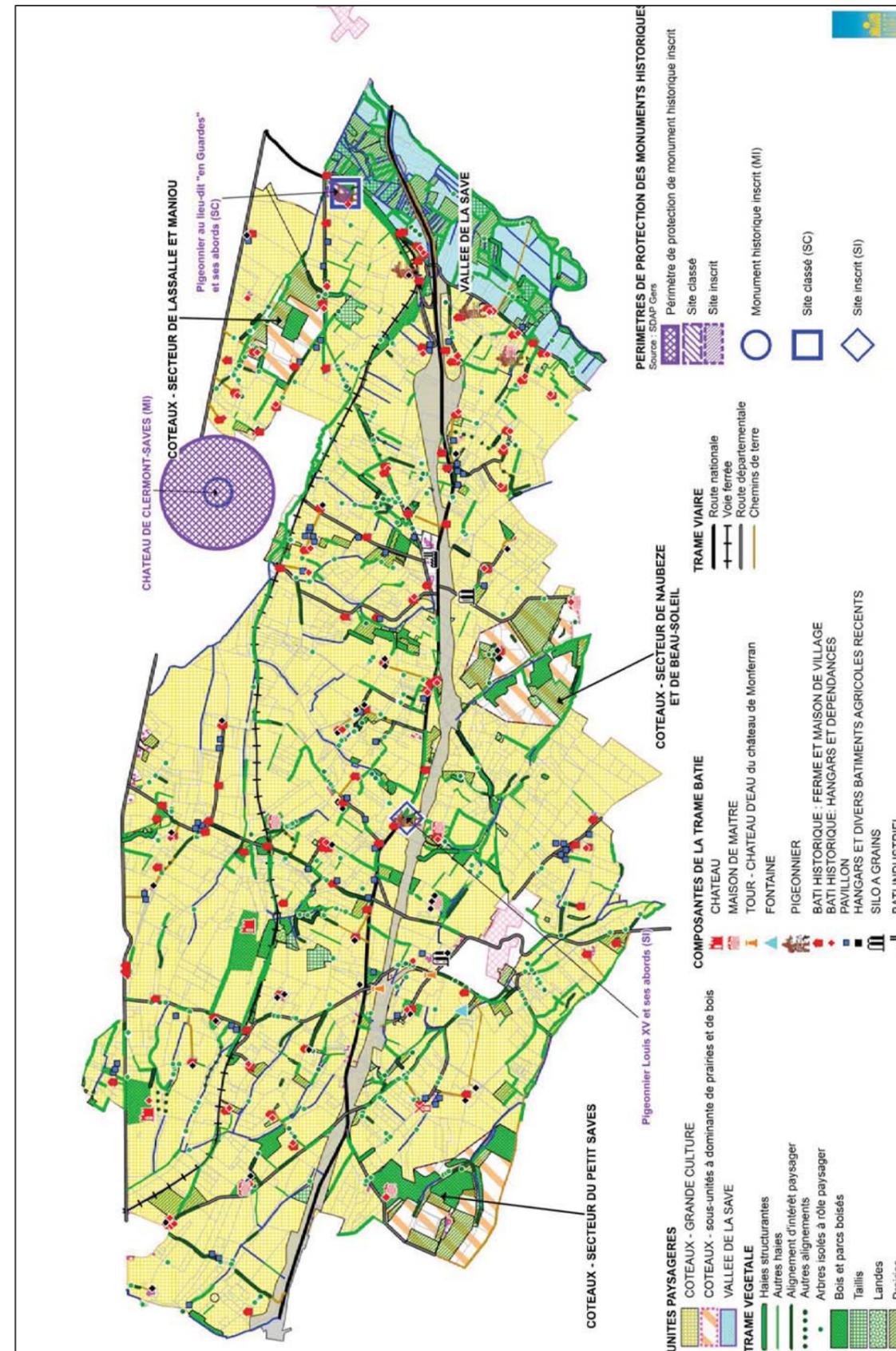
Les enjeux paysagers concernent : 1/ le maintien et la restauration d'une trame végétale qui, en l'état actuel, participe globalement peu à la qualité des paysages ; 2/ l'amélioration de l'intégration paysagère du bâti récent agricole (hangars métalliques, silos à grain) ou pavillonnaire ; 3/ la préservation de la qualité paysagère dans les périmètres des sites et monuments inscrits et classés au répertoire des Monuments Historiques

5.2 Les unités paysagères

En tenant compte des spécificités des composantes paysagères et de leur organisation locale, 2 unités paysagères ont été distinguées dans le périmètre, chacune présentant des enjeux spécifiques :

Les coteaux cultivés de la rive gauche de la Save : ce secteur de collines s'étend de la vallée de la Save jusqu'aux confins du périmètre à l'ouest. C'est une zone de cultures céréalières avec un parcellaire à très large maille. La trame végétale est réduite avec peu d'éléments structurants exceptés quelques massifs boisés et un accompagnement végétal parfois remarquable du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. Les enjeux majeurs de cette unité sont : la préservation des espaces boisés et de la trame végétale actuelle, notamment dans les espaces les moins banalisés (Petit Savès, Lassalle et Maniou, Naubèze et Beau Soleil) ; le maintien et l'amélioration de la qualité paysagère autour du village, des noyaux d'urbanisation récente et de la zone d'activité de Largete.

La vallée de la Save : cette grande unité agricole est restée une zone de bocage relativement préservé, notamment dans sa partie nord. Elle abrite très peu de bâti. Le maintien de son caractère de zone humide, de sa couverture prairiale et de sa trame bocagère figure parmi les enjeux paysagers majeurs.



Carte 9 Carte des unités et des composantes paysagères



5.3 Servitudes réglementaires

Les servitudes réglementaires qui doivent être respectées lors de l'élaboration du projet d'AFAF sont les suivantes :

- Monuments historiques classés ou inscrits : Pigeonnier d'En Gouardès – site classé ; Pigeonnier Louis XV Au Bacon – site inscrit ;
- Plan de Prévention du Risque d'Inondation.
- Plan de prévention du risque "retrait-gonflement des sols argileux"
- Canalisation de transport : Canalisation de transport : les communes de l'Isle-Jourdain et Monferran-Savès sont traversées par les canalisations de Total Infrastructures Gaz France ; L'Isle-Jourdain est traversée par une ligne de transport électrique exploitée par RTE.
- Chemins de randonnée inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée (PDIPR). Dans la perspective d'un aménagement foncier, le maintien de la continuité de ces parcours est obligatoire et, en cas d'impossibilité majeure, l'AFAF doit rechercher des tracés alternatifs
- Patrimoine archéologique : pas de site signalé par la DRAC ; les travaux pouvant altérer un site non connu doivent néanmoins être signalés.
- Composantes de l'environnement et du paysage classées aux Plans Locaux d'Urbanisme de Clermont-Savès, l'Isle-Jourdain et Monferran-Savès. Ces PLU prévoient deux types de protections des composantes environnementales. :
 - o - Le classement des boisements en « Espaces Boisés Classés (EBC). Dans le périmètre d'AFAF, ce classement concerne 25 km de haies, 177 ha de bois et 65 arbres isolés.
 - o - La préservation de certains éléments du paysage au titre de l'application de l'article L 151.23 du code de l'urbanisme. À l'intérieur du périmètre d'AFAF, ce classement concerne : 79 km de haie, 331 arbres isolés, 37 mares, 29 km de ruisseaux, 21 ha de plans d'eau et 14 ha de zones humides.
- Composantes de l'environnement constituant la Trame Verte et Bleue du SCoT des Coteaux du Savès.



6. LES PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES



Sur la base des recommandations qui concluent l'exposé de l'état initial du périmètre, un arrêté préfectoral du 17/07/2016 fixe les prescriptions en matière d'environnement, de paysage et d'hydraulique. Il a pour objet d'exposer à la Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier les mesures de sauvegarde et de mise en valeur à respecter en cours d'opération et lors de l'organisation du nouveau parcellaire et l'élaboration du programme de travaux connexes, en vue de satisfaire aux objectifs assignés aux procédures d'aménagement foncier rural. On reproduit dans le tableau ci-dessous les points essentiels de cet arrêté.

Prescriptions de l'arrêté préfectoral (extrait)
1 - SAUVEGARDE DES ESPACES NATURELS REMARQUABLES OU SENSIBLES ET DES HABITATS D'ESPÈCES
<u>Habitats et habitats d'espèces d'intérêt communautaire et/ou patrimonial à enjeux forts et très forts</u> Le projet ne devra pas prévoir d'échanges de propriété, de modifications parcellaires ou de travaux susceptibles de modifier la nature et l'état de conservation de ces habitats et des espèces qu'ils abritent. <u>Maintien des conditions hydriques</u> : Pour les prairies inondables de la Save, le projet devra s'assurer du maintien du caractère humide de ces prairies : ni assainissement, ni drainage, ni comblement des mares qui participent à sa biodiversité. <u>Maintien de la vocation herbagère des prairies de la Save</u> : pas d'échange de propriété favorisant une mise en culture ultérieure ; réattribution des prés à des éleveurs engagés dans la mise en œuvre de mesures agro-environnementales. <u>Travaux hydrauliques</u> : Pour tous les habitats aquatiques (mares, étangs, ruisselets, fossés en eau de la plaine de la Save), les travaux d'hydrauliques ayant une incidence directe ou indirecte sur la qualité et le mode d'alimentation hydrique et susceptibles de mettre ainsi en cause la pérennité des plans d'eau et des espèces de faune et de flore qu'ils abritent sont proscrits. Seuls pourront être mis en œuvre des travaux visant à la préservation, la restauration ou la mise en valeur de ces habitats.
<u>Chênaies, chênaies-frênaies, chênaies-charmaies matures</u> Le déboisement est toléré dans la limite maxima de 10% de leur surface initiale et sous réserve de replantation en nature équivalente et surface double (2m ² pour 1 déboisé): Pas de modifications parcellaires ni de travaux susceptibles de remettre en cause la pérennité des habitats forestiers matures
<u>Habitats forestiers des zones humides (saulaies, aulnaies-frênaies, aulnaies)</u>
2 - MAINTENIR LA BIODIVERSITÉ GÉNÉRALE, LES CORRIDORS BIOLOGIQUES ET LES PAYSAGES
<u>Plans d'eaux et mares eutrophes hors habitat d'intérêt communautaire</u> Pas de comblement sauf exception et avec inventaire faune-flore complémentaire - Pas de perturbation de l'alimentation des plans d'eau en quantité ou en qualité – Amélioration et mise en valeur
<u>Trame bocagère : préconisations selon la qualité</u> Maintien impératif des composantes classées remarquables et de toutes les ripisylves... Maintien des haies arborées (classes 1 et 2), des alignements d'arbres et des arbres isolés notés "d'intérêt" – tolérance 10% d'arrachages - compensation 2/1... Maintien des haies arbustives et buissonnantes (classes 3), des alignements d'arbres et des arbres isolés notés "de moindre intérêt" – tolérance 20% d'arrachages - compensation 1/1.
<u>Trame bocagère : préconisation générale</u> La localisation des haies (tout particulièrement celle classées en classe REM, 1 et 2) et des alignements d'arbres classés (A REM et A) devra être un facteur majeur d'établissement du projet de parcellaire afin que leur pérennité ne puisse être mise en doute après la clôture des opérations
<u>Habitats forestiers non matures : taillis et fourrés</u> Arrachages limités à 10% de la surface initiale avec en contrepartie, une obligation de replantation de surface équivalente
<u>Maintien des corridors biologiques</u> Respecter la continuité et la connectivité des composantes de ces corridors Prévoir l'amélioration de la fonctionnalité des corridors en restaurant autant que faire se peut les connexions manquantes ou en améliorant la qualité des composantes
3 - MAINTENIR L'ÉQUILIBRE DE LA GESTION DES EAUX
<u>Maintien en l'état des rivières et du chevelu primaire de ruisseaux</u> Les travaux hydrauliques "lourds" de rectification, redressement, curage,... sont exclus En aucun cas un curage du lit des ruisseaux ne doit être entrepris

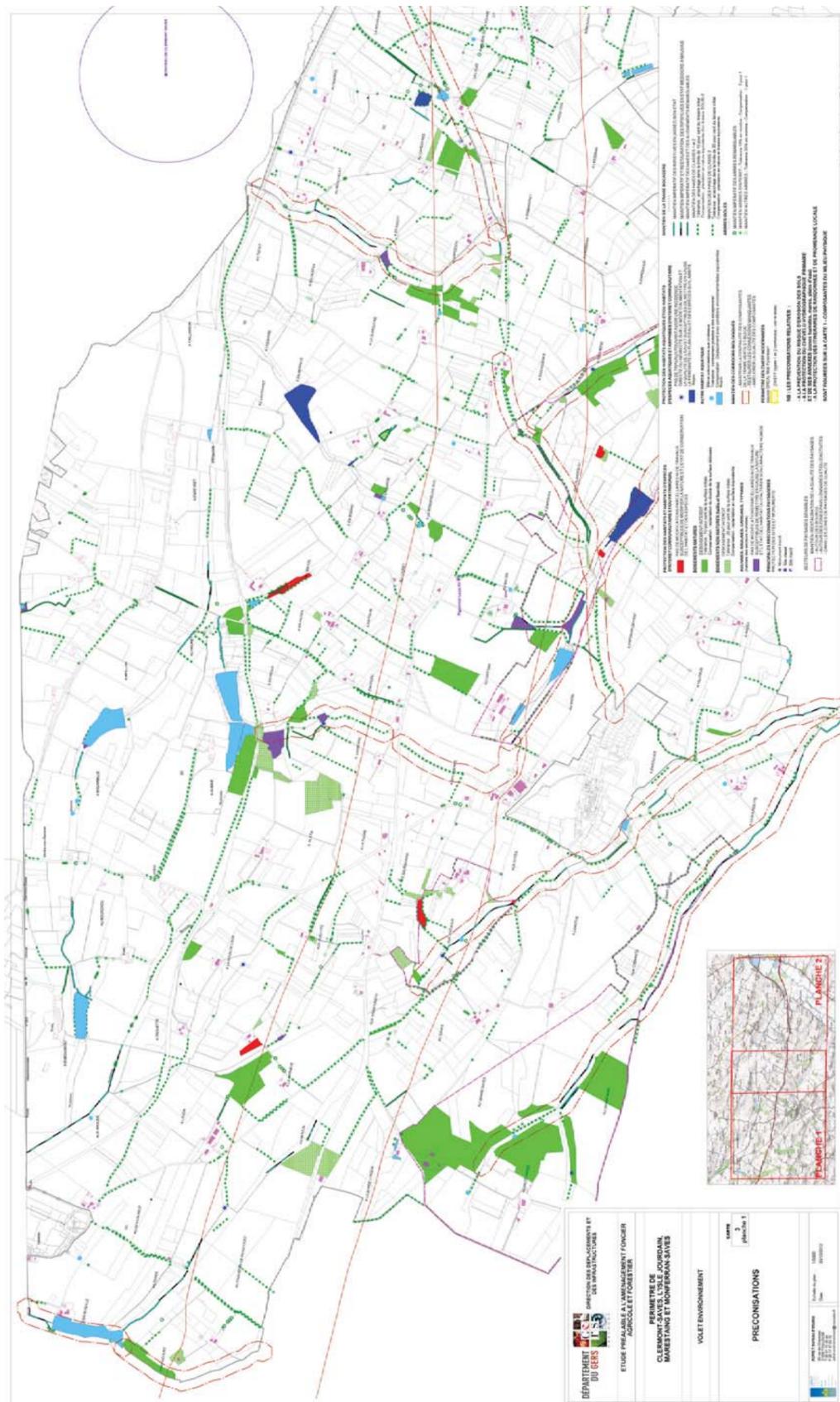


Prescriptions de l'arrêté préfectoral (extrait)
<u>Protection des bas-fonds, plans d'eau, mares et zones de sources</u> Pas de travaux d'assainissement de zones humides, tout spécialement vallée de la Save. Pas de travaux hydrauliques susceptibles d'altérer le mode d'alimentation et la qualité de l'eau des composantes de la trame bleue. Les mares, plans d'eau, bas-fonds et zones de sources ne seront pas comblés ou drainés pour être mis en culture ou boisés.
PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS LIÉS À LA PROTECTION DES SOLS
Maintenir la couverture permanente sur les versants dans les secteurs pentus (pentes de plus de 15%) Ne pas augmenter la longueur des îlots de culture sur les versants : éviter la constitution de longues parcelles cultivées d'un seul tenant dans le sens de la pente ;
Maintenir les dispositifs « talus+haies », en priorité ceux de grande hauteur et les talus qui forment la limite entre les versants et les bas-fonds (talus « géomorphologiques ») - tolérance 10% d'arasements maximum
PROTECTION DES PAYSAGES
Maintien et le confortement de la trame végétale Restauration générale d'une trame végétale Intégration paysagère du bâti agricole récent Préservation de la qualité paysagère dans les périmètres des monuments inscrits au répertoire des Monuments Historiques et des autres bâtiments remarquables "méritant d'être classés"
AUTRES MESURES
<u>Itinéraires inscrits au Plan Départemental des Itinéraires pour la Randonnée</u> : La continuité du tracé du GR653, chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle doit être préservé
Respect des servitudes de protection
Prise en compte du périmètre de protection du captage AEP de Pont Perrin à l'Isle-Jourdain
Prise en compte des classements de composantes naturelles aux PLU de Clermont-Savès, Monferran-Savès et de l'Isle-Jourdain
<u>Maintien de la continuité des itinéraires de promenade identifiés par la mairie de l'Isle Jourdain.</u>
Prise en compte des périmètres de protection des sites et monuments et des sites archéologiques connus

Tableau 1 Arrêté préfectoral des prescriptions environnementales

Les cartes suivantes, annexées à l'arrêté, localisent ces prescriptions.

Un arrêté complémentaire a été pris le 20/02/2019 après élaboration du projet, évaluation des impacts et définitions des mesures environnementales d'évitement, réduction et compensation des impacts du projet. Il précise et complète le point 3 de l'arrêté du 17/07/2016.



Carte 10 Carte des prescriptions environnementales – planche 1



Carte 11 Carte des prescriptions environnementales – planche 2

Section C - ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET

7. PRÉSENTATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT FONCIER AGRICOLE ET FORESTIER

7.1 Principales étapes de l'élaboration du projet

Le projet d'aménagement foncier a été élaboré par le cabinet de géomètres experts Georges LABROUE de Rodez. Les principales étapes qui ont conduit à la réalisation du projet parcellaire sont les suivantes ⁷ :

Date / période	Étapes
18/04/2018	Réunion de concertation entre les acteurs de la zone humide de L'Isle-Jourdain : enjeux naturels et fonciers, organisée par l'ADASEA 32
02/05/2018	Réunion de travail ADRET / ADASEA 32 sur les enjeux de la de la zone humide de L'Isle-Jourdain et les liens avec l'AFAF
27/06 → 27/07/2018	Consultation AVANT-PROJET 1 mois
09/2018	Examen de l'avant-projet par le chargé d'étude d'impact : première évaluation des impacts et des mesures de compensation
02/10/2018	Réunion de cadrage CABINET LABROUE – DREAL Maîtrise d'Ouvrage – CD 32 - ADRET – sur le planning de l'AFAF, le programme des travaux connexes et la cohérence des mesures environnementales AFAF / ouvrage
15/11/2018	Réunion de travail Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine, mairies, CD32, DDT 32, Urbaniste en charge du PLUi : éléments classés aux PLU ; PLUi en cours ; incidences de l'AFAF sur les composantes classées
15/11/2018	Sous-commission Intercommunale d'Aménagement Foncier- Examen des réclamations sur l'avant-projet et propositions de solutions
10 – 12 /2018	Calcul des modifications du parcellaire suite aux réclamations Préparation du programme des travaux connexes
14/12/2018	CIAF : Résultats de la consultation sur l'avant-projet – élaboration du projet
21/12/2018	Réunion de travail Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine, mairies, CD32, DDT 32 Urbaniste en charge du PLUi : compatibilité du futur PLUi avec le programme de travaux d'arrachage de haie (voir le compte-rendu en annexe 4)
10/01/2019	Communication du projet au chargé d'étude d'impact
23/05/2019	CIAF – Arrêté du projet et de l'étude d'impact

Tableau 2 Principales étapes d'élaboration du projet

7.2 Le projet de parcellaire

Quatre chiffres témoignent de l'importance du remaniement parcellaire opéré par le projet d'AFAF. Dans le périmètre de 2749 ha cadastrés :

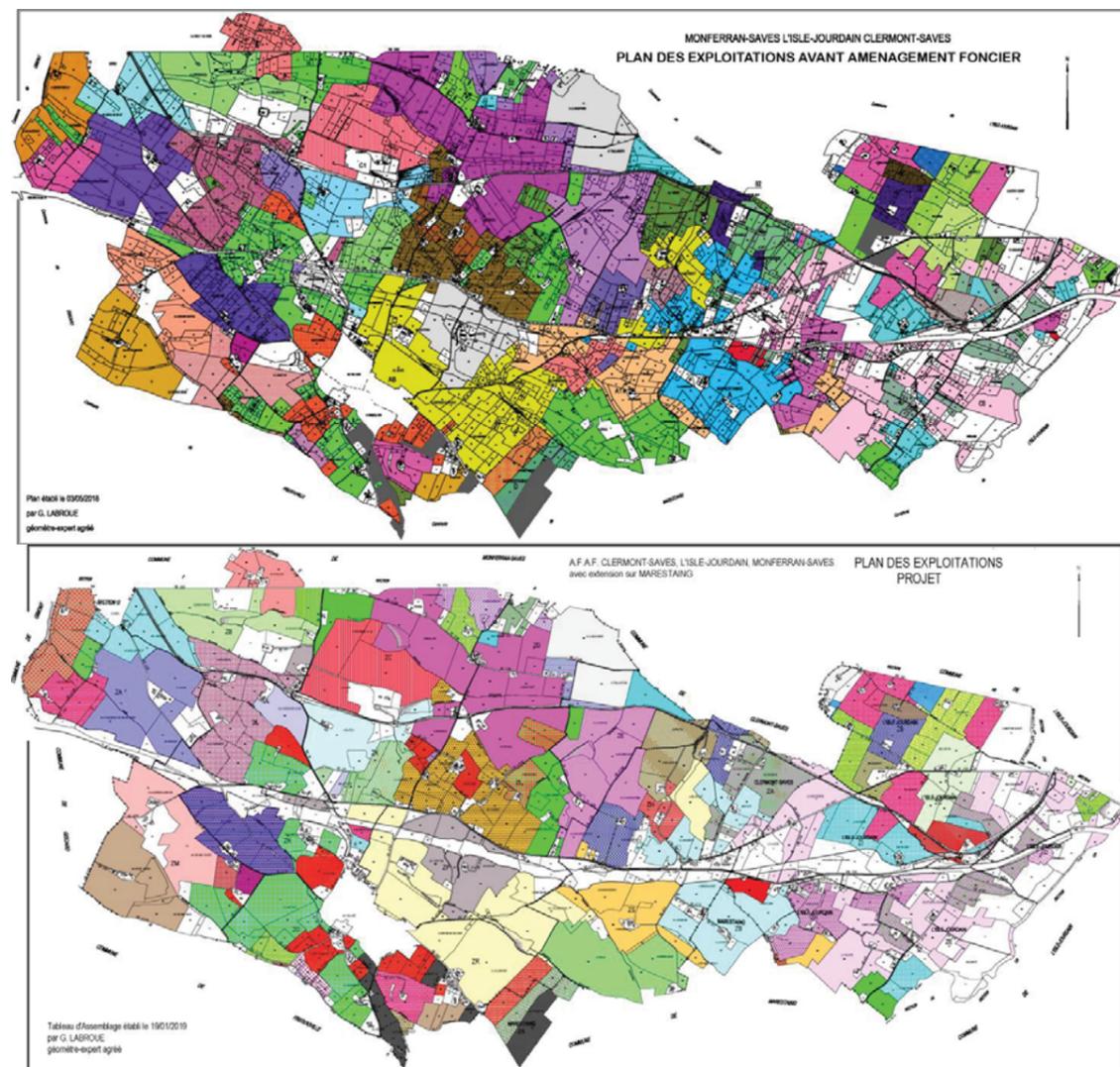
- Le **nombre de parcelles est divisé par 3** grâce à la réunion des parcelles constituant un seul îlot de propriété à l'état initial et au regroupement des parcelles dispersées.
- Le **nombre total d'îlot de propriétés est réduit de 29 %** de même que le nombre moyen d'îlots par propriétaire et la superficie moyenne des îlots est augmentée de 42% en surface.
- Le **nombre de propriétés n'ayant qu'une parcelle est multiplié par 2,2** ; elles représentaient 28% des propriétés initiales et, après AFAF, regrouperont 61% des propriétaires.
- En corollaire, **les propriétés de plus de 5 îlots qui étaient plus des 2/3 des comptes avant AFAF ne sont plus que 12% après.**

Le projet avait comme exigence de compenser autant que possible l'effet déstructurant de la nouvelle RN124 sur les propriétés et les exploitations agricoles : perte de surface ; coupure des

⁷ Source : SOGEXFO géomètres experts fonciers - Présentation du projet à la CIAF du 21/12/2017

îlots de culture et des chemins de desserte ; allongement des temps de transport pour accéder au parcellaire situé de l'autre côté de la voie par rapport au siège d'exploitation, etc.

La comparaison des situations avant et après (carte ci-après) illustre l'importance du regroupement opéré sur les îlots des principales exploitations agricoles et le niveau de réparation de l'effet de coupure de la déviation.



Carte 12 Carte des exploitations agricoles avant (en haut) et après (en bas) AFAF

7.3 Le programme de travaux

Le projet de nouveau parcellaire rend nécessaire des travaux. Le tableau ci-dessous en précise la nature et l'importance.

NATURE DE TRAVAUX	Nombre de sites ⁽¹⁾	LONGUEUR (m)	SURFACE (m ²)	NOMBRE
HYDRAULIQUE				
Aucuns travaux exceptés des revers d'eau sur les chemins nivelés et 2 busages de fossés pour création d'accès agricoles				
REMISE EN CULTURE				
arbre à arracher ⁽²⁾	6			17
haie à arracher ⁽³⁾	39	4 010		
talus à araser	17	1 629		
VOIRIE				
Création d'accès aux parcelles				2
nivellement régalaage de plate-forme existante	6	2 747		
débroussaillage (végétation basse) sur emprise de chemin de promenade (largeur 1,50 m)	1	144	216	
DIVERS				
Clôture à enlever	1	363		
Clôture à créer	4	1 250		
PLANTATIONS (mesures compensatoires)				
haie à planter	35	8 428		
haie à conforter	1	40		

(1) : des travaux de natures différentes peuvent correspondre à un seul site. P. ex. : arasement de talus et arrachage de haie
 (2) : comptés dans l'estimatif des travaux comme 340 m de haies arrachées
 (3) : non compris les 340 m correspondant à des arbres isolés arrachés (voir note 2 ci-dessus)

Ces travaux sont localisés sur la Carte 13 ci-dessous.

Le projet ne prévoit pas de travaux d'hydraulique excepté l'aménagement de revers d'eau sur les chemins aménagés et le busage ponctuel de fossés pour la création de deux accès agricoles.

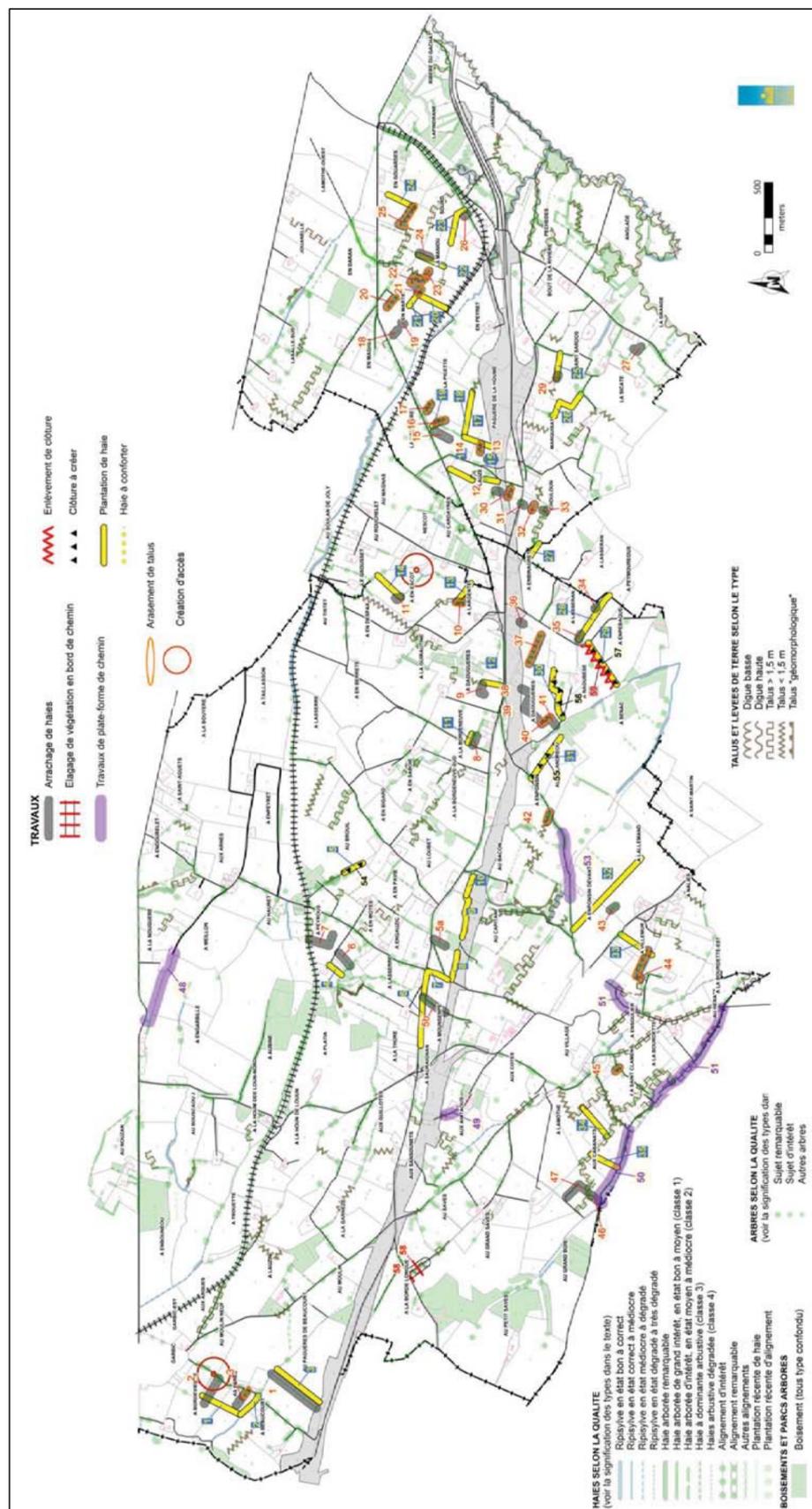
Le projet ne prévoit aucune remise en culture. Il ne comporte donc pas de déboisements, de retournement de prairies, de défrichements de fourrés et de landes,...

Les travaux d'arrachage de haies (4,1 km) et d'arbres isolés (17 unités) prévus sont rendus nécessaires par la nouvelle configuration des îlots de propriétés, notamment aux abords de la future RN124. Ces arrachages de végétation coïncident avec des arasements de talus.

Les travaux de voirie comprennent des remises en état des bandes de roulement (plate-forme) de chemins de terre, sans apport de matériaux (pas d'empierrement). La restauration d'un passage pour les randonneurs dans un ancien chemin creux envahi par la végétation nécessite le débroussaillage de 144 m sur une largeur de 1,50 m

Le projet prévoit la suppression d'une clôture rendue inutile par le nouveau lotissement et le rétablissement des clôtures nécessaires.

Les plantations sont des travaux prévus pour la compensation d'impacts sur les habitats naturels et le réseau bocager. Ce point est développé au chapitre " Mesures de compensation".



Carte 13 Plan de localisation des travaux

8. ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT FONCIER AGRICOLE ET FORESTIER SUR L'ENVIRONNEMENT

8.1 Impacts du projet

Les impacts du projet ont été évalués en prenant en compte la patrimonialité des composantes environnementales impactées, le caractère définitif ou cicatrisable de l'impact, son importance quantitative (surface, longueur, nombre) et son importance relative (proportion détruite des composantes du même type présentes à l'état initial).

On a également distingué :

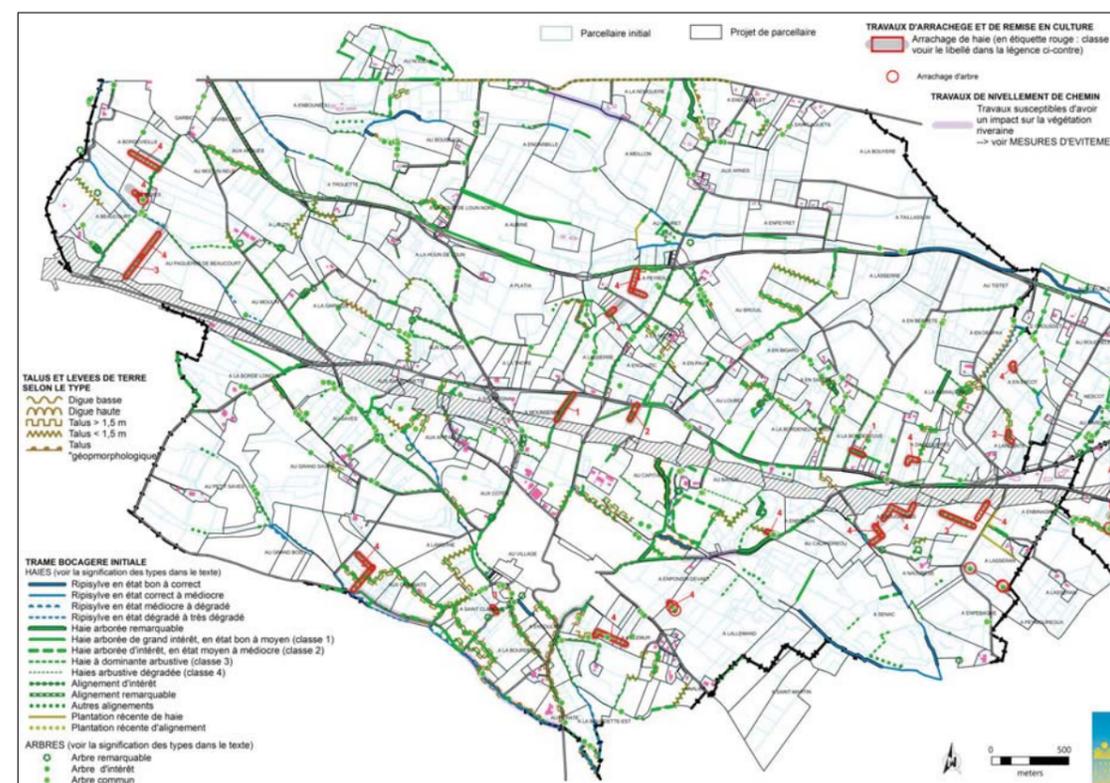
- Les **impacts directs**, c'est-à-dire directement imputables au projet d'aménagement foncier : ces impacts correspondent essentiellement aux travaux programmés ;
- Des **impacts indirects** : ce sont des impacts liés à la configuration du nouveau parcellaire. Lorsque la prise de possession du nouveau parcellaire interviendra, les propriétaires et les agriculteurs pourront être incités à supprimer, à plus ou moins long terme, des composantes environnementales (haies, talus, boisements) considérées comme «gênantes» ou devenues «inutiles» car situées à l'intérieur des îlots agricoles ou de propriété et non plus sur leur limites comme c'est la cas actuellement. La pérennité de ces éléments n'est donc pas assurée sur le long terme et on les a qualifiées de composantes à "avenir incertain". Ces impacts différés sont difficilement quantifiables et demeurent potentiels. S'ils se produisent, ils vont se réaliser progressivement, à un rythme dépendant du choix des propriétaires et des agriculteurs.

Le tableau qui suit présente une synthèse des impacts analysés, illustrés par les cartes qui suivent. Même s'ils restent d'importance faible ou modérée, les impacts enregistrés sur 28 sites de travaux exigent une compensation conformément à l'arrêté des prescriptions environnementales : il s'agit d'arrachages de haies, de débroussaillages et de déboisements.

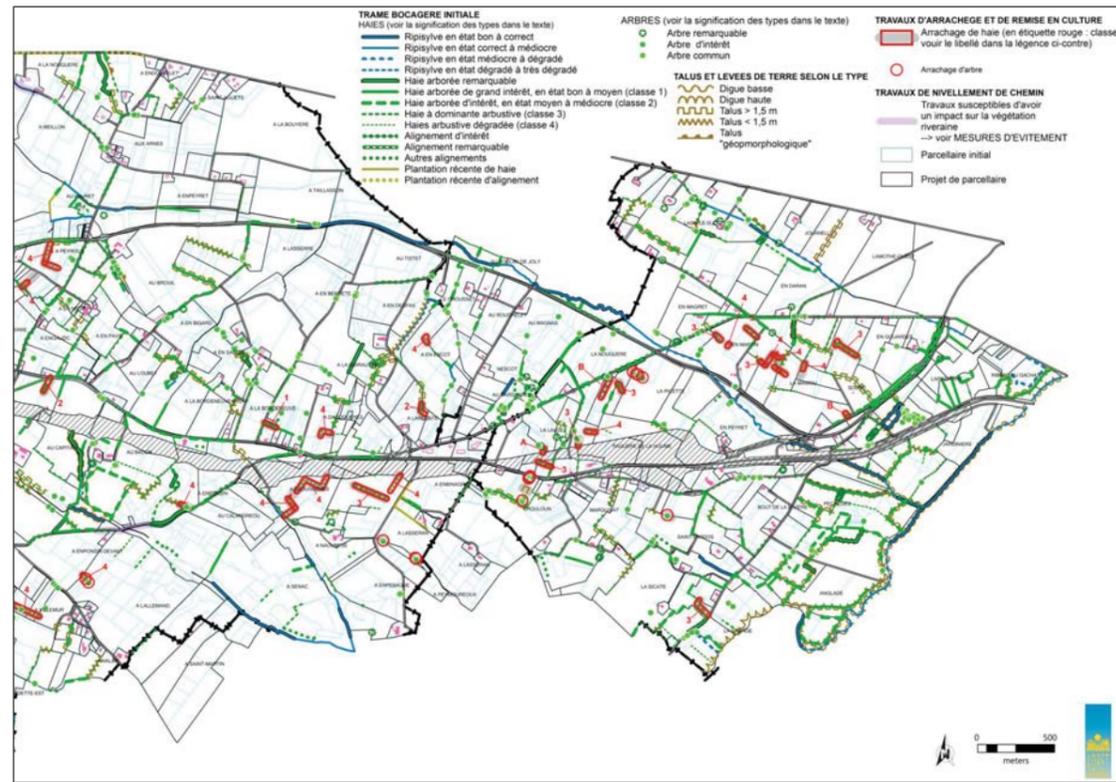
TYPE	SOUS-TYPE	NATURE ET IMPORTANCE	NATURE NB : chiffres entre parenthèses = proportion de la surface, du linéaire ou du nombre initial de la composante considérée
IMPACT DU PROJET PARCELLAIRE SUR LES EXPLOITATIONS AGRICOLES ET LES PROPRIÉTÉS	Direct	impact positif fort	Agrandissement et regroupement des îlots d'exploitation ; compensation au moins partielle de l'effet de coupure de la future RN124 ; optimisation des déplacements et des travaux agricoles facteur d'économies, etc. Amélioration de la maîtrise foncière et donc des possibilités de bonne gestion de la zone humide de la vallée de la Save par la commune de l'Isle-Jourdain
IMPACT SUR LES HABITATS	Direct	Pas d'impact	Le projet ne prévoit aucuns travaux portant atteinte aux habitats naturels et notamment à ceux présentant le plus grand intérêt : prairies humides de la vallée de la Save, boisements âgés, pelouses sèches,...
	Direct	Impact négatif non précisément quantifiable	Diminution potentiellement significative du linéaire de bordures enherbées de champs et par conséquent de micro habitats, refuges de la petite faune (insectes p. ex.) et de la flore (plantes des moissons p. ex.). Néanmoins les très grands îlots resteront cultivés en plusieurs unités avec des bordures.
	Indirect, potentiel et différé	Impact négatif non précisément quantifiable ; potentiellement modéré sur le long terme	Habitats naturels à avenir incertain = 8,6 ha dont : prairies en coteaux (5,11 ha) ; une prairie humide (2,4 ha) en bord de Save aux Jardiniers (l'Isle-Jourdain) située en ZNIEFF et dans le périmètre d'Espace Naturel Sensible, abritant une espèce de flore et une espèce de papillon protégés ; taillis de frêne et fourré arbustif (0,96 ha)

TYPE	SOUS-TYPE	NATURE ET IMPORTANCE	NATURE NB : chiffres entre parenthèses = proportion de la surface, du linéaire ou du nombre initial de la composante considérée
IMPACT SUR LES COMPOSANTES BOCAGÈRES	Direct	faible	4,01 km de haies arrachées (3,4% des 117 km actuels). Pas d'impact sur les composantes remarquables ni sur la végétation en bordure des cours d'eau. Impact quantitatif faible sur les haies arborées en état bon à moyen (1,8%). Impact quantitatif faible sur les haies arbustives (5,4%) et assez élevé sur les haies buissonnantes (13,4%)
	Indirect, potentiel et différé	non précisément quantifiable ; potentiellement assez faible sur le long terme	Composantes bocagères à avenir incertain : 1,2 km de haies (1% du linéaire actuel) ; 10 arbres (2% de l'effectif actuel)
IMPACT SUR LES ARBRES ISOLEES	Direct	faible	17 arbres arrachés sur les 476 recensés dont 16 arbres d'intérêt écologique et/ou paysager
IMPACT SUR LES HABITATS D'ESPÈCES	Direct	Globalement très faible	Aucuns habitats "surfaciques" impactés, y compris sur les habitats à faibles enjeux de conservation des espèces. Pas d'impacts sur les habitats aquatiques. Avec des taux d'arrachages très faibles, la suppression de haies arborées a un impact faible sur les habitats des oiseaux, de l'entomofaune, des mammifères terrestres et des chiroptères mais intervient dans un environnement de grande culture avec un bocage déjà fortement réduit. L'impact sur le bocage bas est quantitativement plus marqué mais les enjeux faunistiques associés sont faibles.
	Indirect, potentiel et différé	non précisément quantifiable ; potentiellement localisé et fort	Mise en culture possible d'une prairie humide (2,4 ha) en bord de Save abritant une espèce de flore et un papillon protégés sur le territoire national
IMPACT SUR LES INDIVIDUS D'ESPÈCES	Direct	Nul	Pas d'impact moyennant le respect des mesures de prévention en phase de chantier (calendrier des travaux), les mesures spécifiques d'évitement et le suivi environnemental du chantier (voir ci-après)
IMPACT SUR LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES	Direct	Insignifiant	La localisation diffuse des impacts sur la trame végétale, l'absence d'impacts sur la trame bleue et sur les habitats naturels épargne les axes principaux de déplacement de la faune (vallons, vallées)
	Indirect, potentiel et différé	non précisément quantifiable mais probablement faible	Les composantes à avenir incertain sont localisées sur les versants, hors des corridors identifiés.
IMPACT DES AMÉNAGEMENTS HYDRAULIQUES	Direct	Insignifiants	Aucuns travaux sur les rivières et sur les ruisseaux, notamment ceux classés comme "ruisseaux" dans la carte départementale. 2 busages de fossés, de longueur inférieure à 10 m, pour la création d'accès agricoles Pas de travaux en zones humides.
	Indirect, potentiel et différé	non précisément quantifiable ; potentiellement localisé et fort	Transformation potentielle d'une prairie humide en culture (prairie de 2,4 ha à Grateloup)

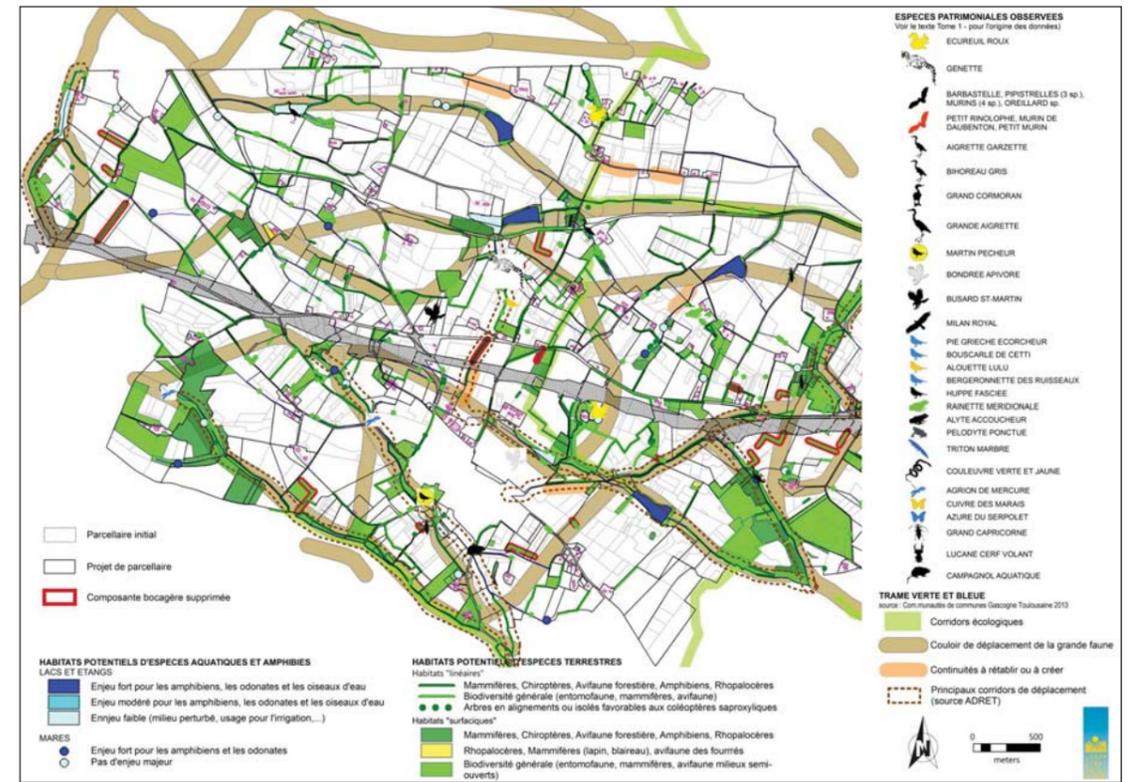
TYPE	SOUS-TYPE	NATURE ET IMPORTANCE	NATURE NB : chiffres entre parenthèses = proportion de la surface, du linéaire ou du nombre initial de la composante considérée
IMPACT SUR LES TALUS ET LA RUGOSITÉ DU PAYSAGE	Direct	Insignifiant à l'échelle des grands bassins versants ; faible à l'échelle des petits bassins versants	Arasement de 1629 m de talus dont 665 m (41%) de "grands talus". Ce linéaire supprimé jouant un rôle dans la régulation des écoulements représente 7,5% d'un linéaire initial, déjà faible. Pas de risque d'inondation aggravé à l'aval des petits bassins versants compte -tenu de la capacité des ouvrages aval à évacuer largement les crues décennales voire centennales.
IMPACT SUR LES SITES NATURA 2000	Direct / Indirect	Nul	Zones Natura 2000 à plus de 20 km et dans d'autres vallées
IMPACT SUR LES ZNIEFF ET LES ENS	Direct (Indirect)	Nul (fort, localisé)	Pas d'incidences directes et négatives sur les habitats de la zone humide de la vallée de la Save, classée ZNIEFF1 et ENS du département. (Impact indirect potentiel et différé : mise en culture d'une prairie humide de 2,4 ha au Jardiniers (l'Isle-J.))
IMPACT SUR LES CHEMINS	Direct	Impacts négatifs faible ; impacts positifs appréciables	Création de chemins modérée : 3194 m (dessertes du nouveau parcellaire) dont un chemin améliorant les itinéraires de randonnée équestre. Suppression d'un seul chemin rural entre Le Gril et la RD 160 Rétablissement de la continuité du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle
IMPACT SUR LES PAYSAGES	Direct	Faible	Impact sur les composantes d'intérêt paysager très modéré et diffus dans le paysage. Accentuation locale du caractère d'openfield (À Daouguères, En Martin) Aucun arrache ou déboisement dans les vallées.
	Indirect , potentiel et différé	Faible	Si les composantes à "avenir incertain" sont effectivement supprimées, l'impact à plus ou moins long terme sera sensible mais restera faible.
IMPACT SUR LE PATRIMOINE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE	Direct	Nul	Le projet ne prévoit aucuns travaux dans les périmètres de protection des sites et des monuments classés ou inscrit, ni même à proximité du bâti remarquable non classé. En l'état actuel des connaissances, il n'y a pas d'impacts du projet sur le patrimoine archéologique ;
IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET SUR LA SANTÉ HUMAINE	Direct	Très faible	Impact temporaire pendant la durée de réalisation du chantier : bruits, émissions de gaz polluants aux abords des zones de travaux
	Indirect	Nul	Pas d'accroissement du trafic, du bruit et de l'émission de polluants consécutive à l'aménagement des voiries. Pas d'influence sensible de l'AFAF sur les pratiques agricoles pouvant générer un accroissement des pollutions de l'air ou de l'eau par les pesticides et les engrais chimiques
IMPACT PENDANT LA DURÉE DU CHANTIER DES TRAVAUX CONNEXES	Direct	Négligeable	Impacts potentiels sur les habitats naturels, la faune et la santé humaine supprimés moyennant : (1) la rédaction d'un cahier des charges d'exécution des travaux avec des mesures de prévention strictes et un calendrier des travaux tenant compte du cycle biologique des espèces ; (2) le suivi environnemental du chantier



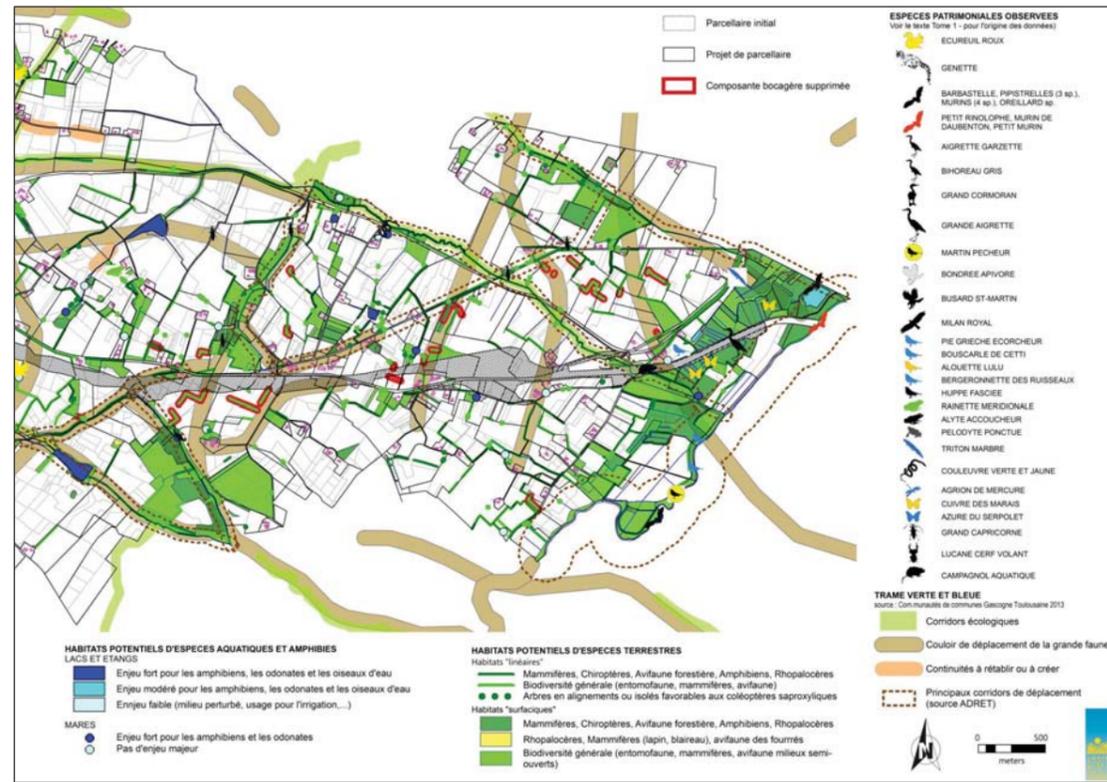
Carte 14 Impacts du projet sur les habitats naturels et les composantes bocagères - planche 1



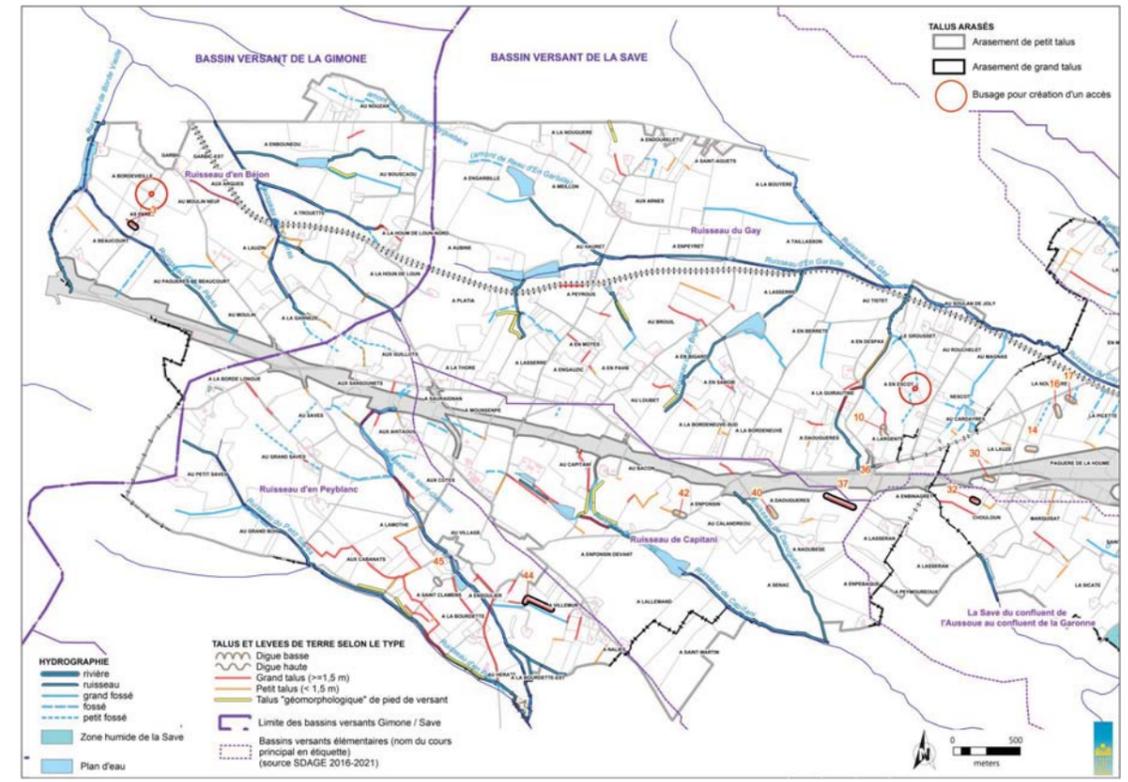
Carte 15 Impacts du projet sur les habitats naturels et les composantes bocagères - planche 2



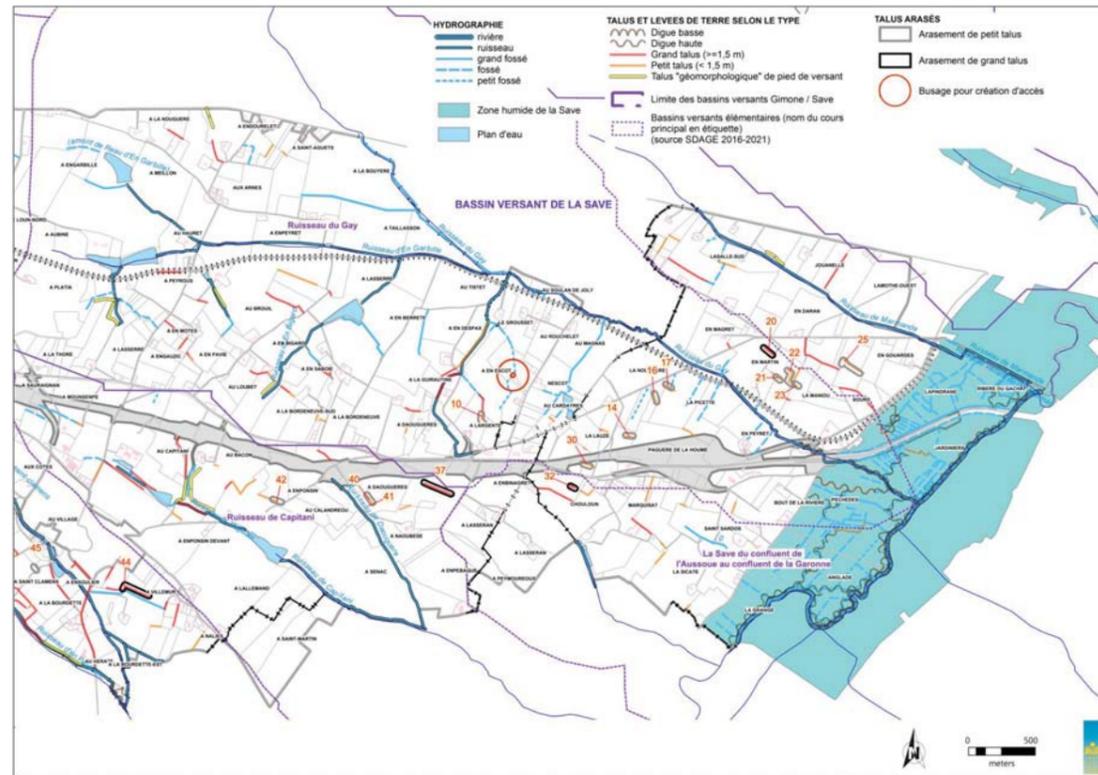
Carte 16 Carte 7 Impacts du projet sur les habitats d'espèces et les corridors écologiques - planche 1



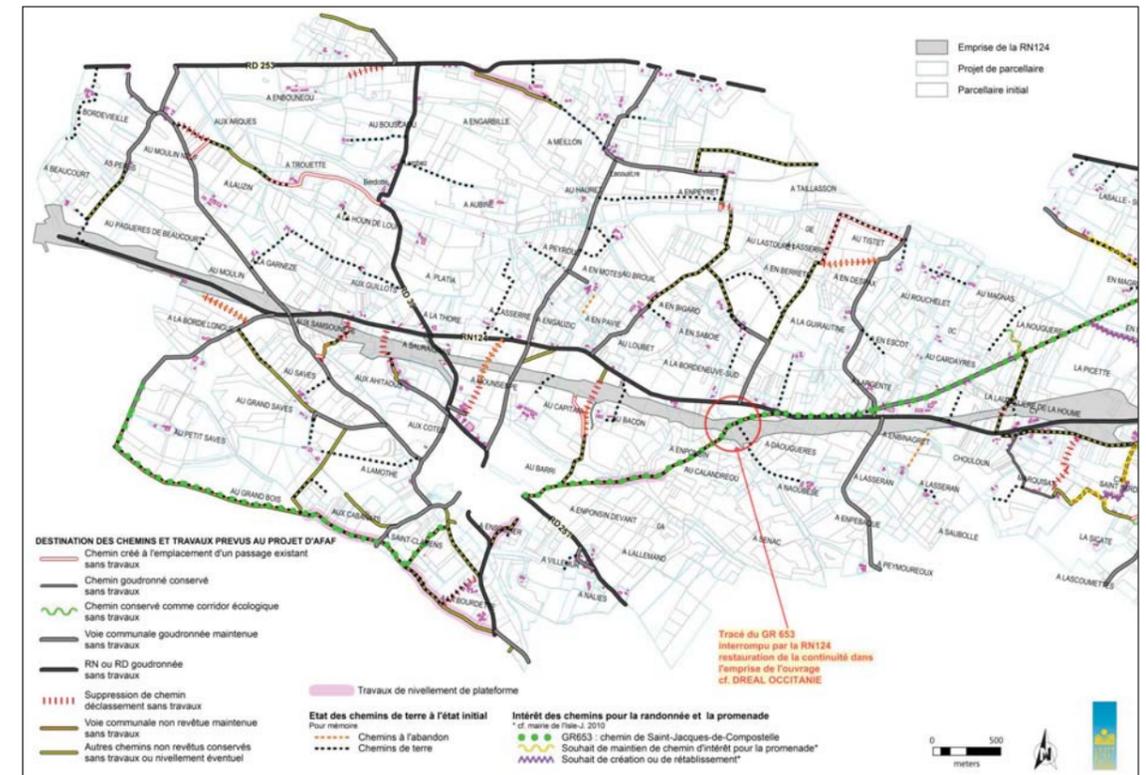
Carte 17 Impacts du projet sur les habitats d'espèces et les corridors écologiques - planche 2



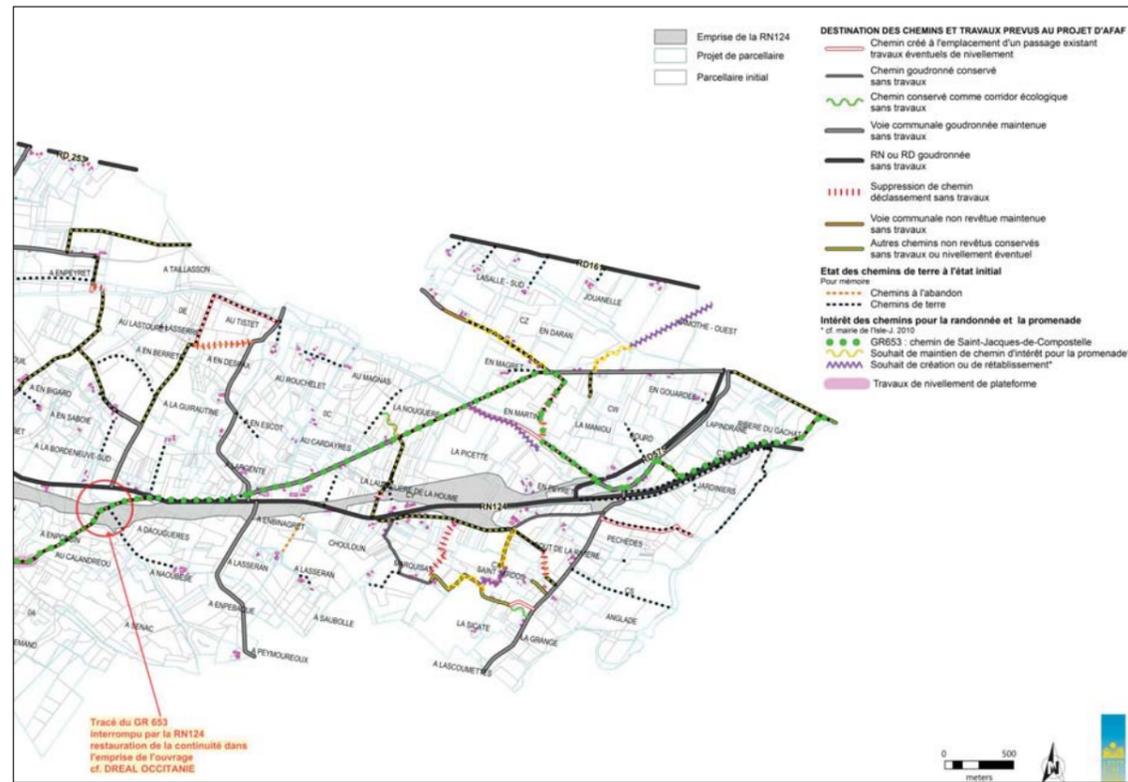
Carte 18 Impacts du projet sur le réseau hydrographique et la rugosité du paysage - planche 1



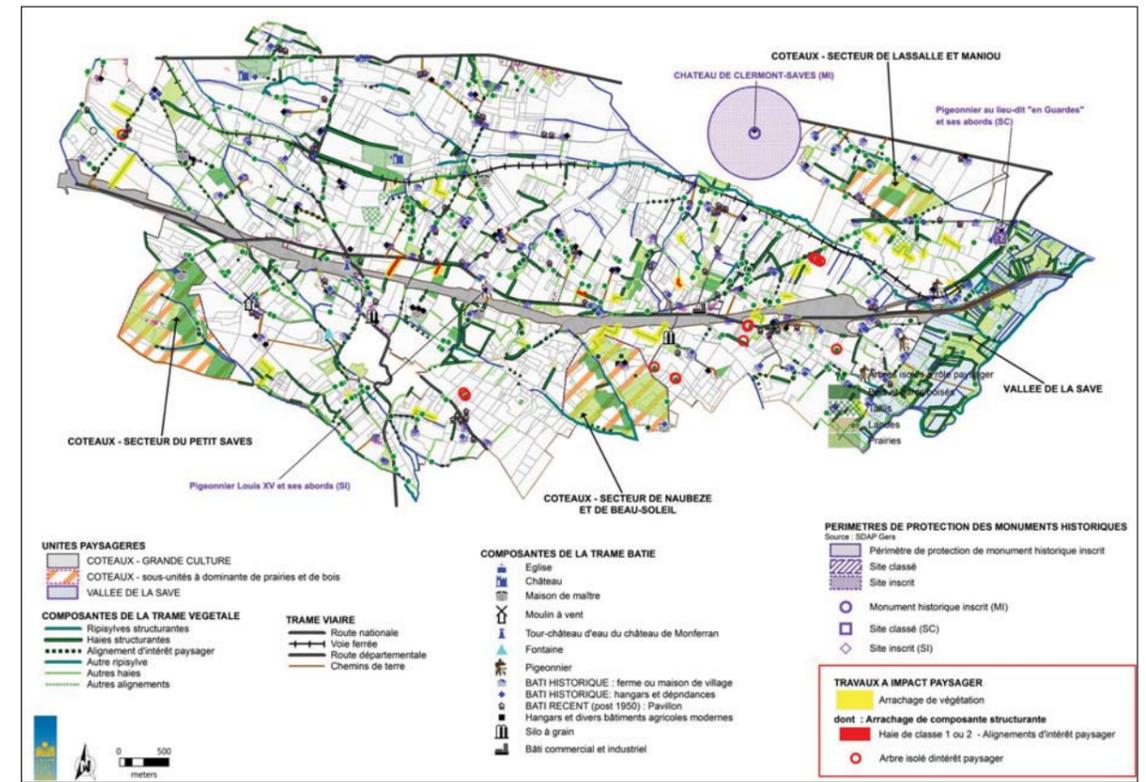
Carte 19 Impacts du projet sur le réseau hydrographique et la rugosité du paysage - planche 2



Carte 20 Impacts du projet sur la voirie et la randonnée - planche 1



Carte 21 Impacts du projet sur la voirie et la randonnée – planche 2

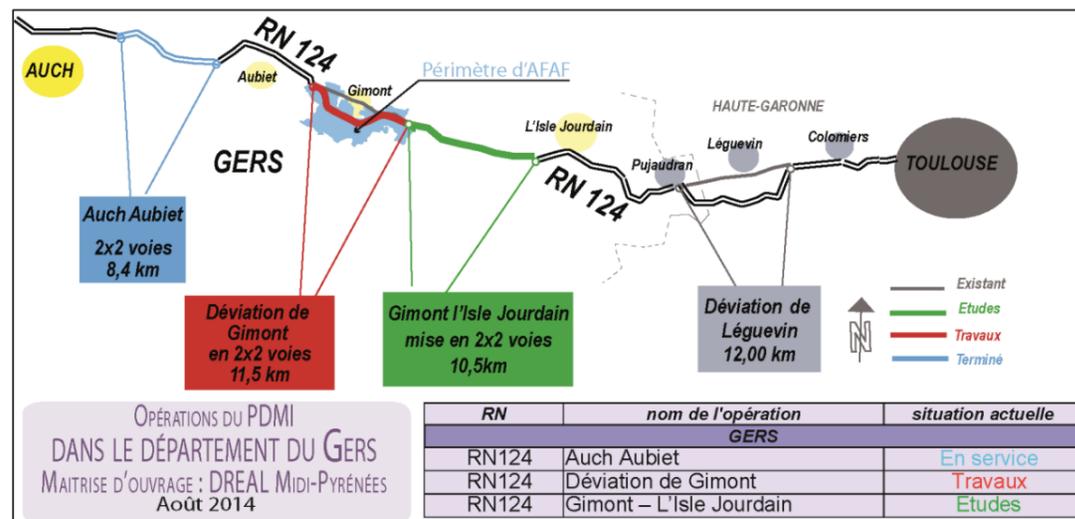


Carte 22 Impacts du projet sur les composantes structurantes du paysage

8.2 Impacts cumulés avec d'autres projets connus

8.2.1 Impacts cumulés avec le projet d'aménagement de la RN 124 – déviation de Gimont

L'aménagement de la RN 124 en route express fait partie du " Le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) 2009-2014" signé par le Préfet de région et le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées le 18 décembre 2009. Dans le Gers, le PDMI concerne 3 tronçons de la RN 124 entre Toulouse et Auch, dont un en service (Auch-Aubiet) et un en construction (déviation de Gimont). La présente opération d'AFAF concerne le tronçon Gimont - L'Isle-Jourdain.



Les principales caractéristiques techniques de l'ouvrage sont les suivantes :

- Tracé neuf de 12 km en rase campagne sur les communes de Gimont, Giscaro, Monferran-Savès et L'Isle Jourdain et élargissement de 1 km de la RN 124 actuelle sur L'Isle Jourdain. Le tracé se cale parallèlement et majoritairement au sud de la RN 124 actuelle. L'itinéraire de substitution (future RD 924) s'appuie en grande partie sur la RN 124 actuelle qui sera déclassée ;
- Emprise : 154 Ha ;
- Profil en travers type de la section courante comprenant : 2 chaussées de 7m (2x3,50m), 1 TPC de 3m, 2 BAU de 2,50m (idem déviation de Gimont) ;
- échangeurs complets : à l'extrémité Ouest, échangeur de Lafourcade sur Gimont et à l'Est, échangeur du Choulon sur L'Isle Jourdain ;
- Passages inférieurs et supérieurs (ouvrages d'art courants uniquement) relatifs aux rétablissements routiers (RD et VC) et chemin du GR 653 ;
- 18 ouvrages hydrauliques de rétablissements des écoulements naturels ;
- 13 ouvrages de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme.
- à l'issue des études de conception détaillée, le projet fera l'objet d'un dépôt de dossier d'autorisation environnementale unique intégrant les volets Loi sur l'eau et dérogation espèces protégées..

Les impacts de l'ouvrage et de l'AFAF sont mis en regard dans le tableau suivant de façon à apprécier les impacts cumulés et les éventuelles compensations.

D'une façon générale, dans quasiment tous les domaines, les impacts du projet routier sont sans commune mesure, en termes de quantité et de niveau d'enjeux, avec ceux de l'AFAF. Seuls les arrachages de haies et l'arasement de talus générés par l'AFAF sont de niveau comparables à ceux de l'ouvrage routier.

On ne dispose pas à ce jour d'évaluation précise des impacts et des mesures ERC sur la section Gimont - L'Isle-Jourdain. Seule une évaluation des impacts potentiels et des mesures préconisées a été réalisée.

Rubrique	Impacts de l'ouvrage	Impacts du projet d'AFAF	Appréciation des impacts cumulés et autres commentaires
Consommation d'espace	Emprise de 154 ha dans le périmètre	Emprises des chemins créés : 0 ha (les chemins aménagés en classés en voirie rurale ou communale sont des passages déjà existants)	L'AFAF n'augmente la consommation d'espace. Grâce au stock SAFER, il permet à tous les propriétaires de retrouver les surfaces perdues sous l'ouvrage
Fragmentation des propriétés et des exploitations agricoles	Coupure des propriétés. (on ne dispose pas de l'étude foncière qui a estimé cet impact)	L'AFAF remplit sa mission qui est de regrouper les propriétés et de minimiser l'effet de coupure	Voir les impacts positifs du projet de parcellaire, exposés ci-avant
Impacts sur la ressource en eau et les écoulements	Les impacts sur le réseau hydrographique et les zones humides ne sont pas encore évalués à la date de rédaction du présent document.	Néant voire positifs avec l'attribution à la commune de L'Isle-Jourdain de parcelles en zone humide (bords de Save notamment)	Pas de cumul des impacts en l'état du projet d'AFAF
	- Rectification de cours d'eau (longueur non connue) - 18 ouvrages hydrauliques de rétablissements des écoulements naturels	• Aucun aménagement de cours d'eau (rivières ou ruisseaux) • 2 Passages busés de longueur inférieure à 10 m liés à la création d'accès aux parcelles	Impacts hydrauliques de l'AFAF insignifiants en regards de ceux de l'ouvrage
	Destruction de zones humides : surface non estimée	Aucun impact direct ou indirect du projet sur les zones humides. Pas de destruction de mares ou d'étangs.	
Impacts sur la ressource en eau et les écoulements	Imperméabilisation du sol par la voirie – 13 ouvrages de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme	Arasement de talus composantes de la rugosité de l'espace, participant à la régulation du ruissellement : 1629 m en travers de versant	Impact globalement faible et diffus de l'AFAF, n'aggravant pas l'inondabilité à l'aval. Cumul avec le recueil des eaux pluviales de l'ouvrage routier, à définir, probablement sans impact sensible.

Rubrique	Impacts de l'ouvrage	Impacts du projet d'AFAF	Appréciation des impacts cumulés et autres commentaires
Impacts sur les habitats et la flore	Aire d'étude dominée par l'agriculture intensive, seulement quelques parcelles de prairies ou pelouses relictuelles. Quelques secteurs boisés et bocagers remarquables* ⁸ . 16,25 ha d'habitats à enjeu moyens (taillis de chênes et autres, prairies de fauche,...) à forts (prairies humides 1,58 ha, chênaies âgées 1,34 ha)** ⁹	Impacts direct : 1,52 ha d'habitats à enjeux (selon les mêmes critères que ci-contre), dont à enjeux forts : pelouse calcaire (0,24 ha). Impact potentiel différé : 1 parcelle de prairie humide (2,4 ha) à "avenir incertain"	Les surfaces à enjeux impactées par l'AFAF représentent 14% de celles impactées dans l'emprise et le périmètre d'AFAF est 20 fois plus étendu que l'emprise. Aucun impact sur des habitats de zones humides.
	20 espèces végétales patrimoniales, dont 18 déterminantes pour la modernisation des Znieff de Midi-Pyrénées. La plupart d'entre elles sont inféodées aux champs cultivés et aux friches rudérales.* 1 espèce protégée à proximité de l'emprise : Jacinthe de Rome (prairies humides de la Save)**	Aucun habitat d'intérêt patrimonial ou habitat d'espèce remarquable de flore n'est concerné directement par le projet.	Pas d'augmentation des impacts du projet routier imputable à l'AFAF.
	Pas d'estimation du linéaire de haies impacté.* Linéaire estimé : 6 km dont 3 km en bon à très bon état (haies arborées, alignements de vieux arbres, ripisylves)**	4 km de haies arrachées dont 0,5 km en bon à très bon état. 17 arbres arrachés. Les haies buissonnantes sont les plus touchées 2,1 km, 13,4% du linéaire à l'état initial	L'AFAF augmente globalement de 67% la destruction du bocage mais seulement de 10% celle des haies arborées. L'impact est sensible sur les haies buissonnantes mais la compensation prévue au moyen de plantations permet une cicatrisation rapide de cet impact.

⁸ * = source : Biotope, 2018 – Rapport de présentation en vue de la prorogation des effets de la déclaration d'utilité publique de la déviation de Gimont l'Isle-Jourdain (32) – DREAL OCCITANIE – 107 page

⁹ ** = Surfaces indicatives d'après nos estimations, sur la base des inventaires de l'état initial du périmètre d'AFAF

Rubrique	Impacts de l'ouvrage	Impacts du projet d'AFAF	Appréciation des impacts cumulés et autres commentaires
Impacts sur les habitats d'espèces et la faune	Nombreux impacts potentiels recensés dans les 154 ha d'emprise : habitats de papillons, de libellules, de coléoptères, d'amphibiens, de reptiles, de chauves-souris, de mammifères terrestres.* De l'ordre de 8 ha d'habitats d'espèces à enjeu patrimoniaux**	Destruction d'habitats d'espèces limitée aux composantes bocagères arrachées Aucun impact sur les habitats "surfaciques" (bois, prairies,...), ni sur les milieux aquatiques et les habitats de zones humides	L'appréciation du cumul des impacts ne peut être établie en l'absence de chiffrage précis de ceux causés par l'ouvrage. Si l'on s'en tient à la donnée globale des surfaces d'habitats impactés favorables aux groupes faunistiques présents dans le site, l'AFAF n'accroît que de façon très marginale l'impact de l'ouvrage
Impacts sur les espèces	Risque d'impacts sur les individus d'espèces peu mobiles en phase de chantier. Risques d'impacts en phase d'exploitation (collisions) avec toutes les espèces même si des mesures seront prises pour éviter la pénétration de la faune dans les emprises et le survol à basse altitude par les oiseaux et les chiroptères*	Pas d'impact direct sur les individus d'espèces protégées en phase de chantier de travaux d'AFAF sous réserve de mise en œuvre des mesures d'évitement prévues pour l'avifaune, les chiroptères et l'herpétofaune et du suivi environnemental du chantier	Sous réserve de mise en œuvre, comme pour le chantier de l'ouvrage, des mesures d'évitement et de réduction lors de la réalisation des travaux, l'AFAF n'ajoute aucun impact sur les individus à ceux non encore évalués pour le projet routier, s
Voirie	Pas d'évaluation synthétique des impacts sur la voirie. 6 rétablissements de RD et de voies communales. Rétablissements du GR653 prévu dans l'emprise de la RN124	Le projet d'AFAF assure la desserte de toutes les propriétés par de voies publiques. Le linéaire de chemins ruraux supprimés sans travaux (rétrocédé aux riverains) est de 4537 m. En contrepartie, 4130 m de passages existants sont classés en chemins ruraux.	Le projet d'AFAF n'a pas d'impact négatif sur le réseau de chemin. Il permet au contraire de rétablir des itinéraires de desserte et de randonnée.

Rubrique	Impacts de l'ouvrage	Impacts du projet d'AFAF	Appréciation des impacts cumulés et autres commentaires
Paysage	Impacts paysagers non estimés. L'ouvrage, construit en ligne d crête, aura de toute évidence un fort effet de coupure des perspectives entre les parties nord et sud du territoire.	Impact limité et diffus sur les composantes paysagères structurantes (arbres, haies) pouvant être localement plus sensible.	Pas de commune mesure entre l'impact paysager de l'ouvrage et celui de l'AFAF qui reste très modéré et sera très largement compensé à terme par le programme de plantations de haie
Patrimoine historique et archéologique	Pas d'incidence directe signalée	Aucune incidence du projet	Pas d'impacts9* cumulés
Impacts sur la qualité de l'air, le bruit et la santé humaine	Analyse de ces impacts non communiquée.	Impacts réduits et temporaires, uniquement en phase chantier	

8.2.2 3.9.2 Impacts cumulés du projet avec ceux de l'AFAF du périmètre de Gimont, Giscaro, Juilles et Montiron

Les deux périmètres d'AFAF sont situés dans des bassins versants distincts (Gimone et Save) à l'exception d'une faible partie du périmètre de L'Isle-Jourdain - Monferran-S. - Clermont-S. qui est dans le sous-bassin de la Marcaoué, affluent de la Gimone. Dans ce dernier périmètre, les seules incidences du projet d'AFAF sur la ressource en eau sont liées à la diminution de la rugosité de l'espace liée à l'arasement de 8% du linéaire initial de talus. Dans la partie du périmètre de Monferran située dans le sous-bassin de la Marcaoué, ces travaux sont très réduits et n'auront pas d'influence notable au sens de la loi sur l'eau. Il n'a y donc pas de cumul des impacts des deux périmètres.

Les impacts sur les habitats, la faune et la flore sont répartis sur deux domaines distincts pour une surface totale de plus de 5500 ha. D'un niveau global modéré sur le périmètre de Gimont et faible sur celui de Monferran, leur cumul est globalement faible à très faible (selon les composantes considérées), même si, vu à l'échelle locale, il apporte une touche supplémentaire au phénomène de banalisation de l'espace rural pour une meilleure fonctionnalité agricole.

L'impact sur les paysages ne se cumule pas d'un périmètre à l'autre mais c'est l'ensemble du territoire aménagé qui supporte un impact diffus consécutif à la suppression de quelques composantes structurantes et surtout à l'arrachage localement concentré de haies basses.

Le principal impact sur la voirie tient aux modifications du tracé du GR653 – chemin de St-Jacques-de-Compostelle, rendues nécessaires par l'interruption de sa continuité par l'ouvrage routier de la future RN124 et l'exigence de son rétablissement.

8.2.3 Impacts cumulés avec les autres projets

a) Projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) "Porterie-Barcellone" à l'Isle-Jourdain : compte tenu de l'éloignement de la ZAC, de l'effet de coupure des zones urbanisées existantes et du différentiel de surfaces des périmètres impactés, les impacts habitats-faune-flore ne se cumulent pas.

b) Les autres projets soumis à évaluation environnementale qui concernent le périmètre d'aménagement foncier sont des contrats territoriaux, des schémas directeurs, des plans et des programmes d'envergure régionale, interrégionale voire internationale qui ne produisent pas d'impacts dans le périmètre.

9. RAISONS DU CHOIX DU PROJET

9.1 RAISONS DU CHOIX DU PROJET

Le projet de l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) du périmètre de Monferran-Savès, Clermont-Savès et l'Isle-Jourdain a été arrêté par la Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier (CIAF) du 23 mai 2019.

Le nouveau plan des propriétés et le programme de travaux contenus dans ce projet sont le résultat : des décisions successives de la CIAF à travers les différentes étapes de la procédure sur la base des travaux du cabinet de géomètres experts LABROUE ; des analyses du chargé d'étude d'impact ; de la concertation entre les divers acteurs de l'opération, notamment les propriétaires du périmètre, le Conseil Départemental du Gers et la sous-commission d'aménagement foncier et les opérateurs en charge de la gestion de la zone humide de la vallée de la Save (commune de l'Isle-Jourdain, ADASEA 32,...) consultés pendant l'élaboration de l'avant-projet et du projet.

Ce projet concerté a été retenu pour deux raisons principales :

1 / il répond de façon satisfaisante aux objectifs de l'AFAF : regroupement des propriétés et des îlots d'exploitation réduction du nombre de parcelles et d'îlots de propriétés, amélioration de la desserte,... Il compense au mieux l'effet de coupure de la nouvelle RN 124 et permet une amélioration de la gestion des propriétés agricoles ou forestières et une réduction des coûts d'exploitation.

2 / Pour la prise en compte des enjeux environnementaux, son élaboration a respecté la démarche "Éviter / Réduire / Compenser" (exposée au chapitre suivant) et s'est conformée aux prescriptions environnementales de l'arrêté préfectoral. Le géomètre s'est de plus appuyé au maximum sur le bocage existant pour éviter les arrachages.

9.2 LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

Les principales étapes de la mission du chargé d'étude d'impact et de la concertation entre les divers acteurs de l'aménagement sont mentionnées dans le tableau suivant.

Date	Principales étapes de la procédure et travaux du géomètre	Travaux du chargé d'étude d'impact, étapes de concertation, rendus et conclusions,...
2010-2012	Étude d'aménagement sur le périmètre défini par l'étude d'Alain SAINT-SUPERY, géomètre expert foncier présentée en CIAF le 4 et 5/12/2006	Élaboration du volet "État initial du site" l'étude d'aménagement sur la base de : - Inventaires habitats-faune-flore sur le terrain avril 2010 à avril 2011 -Recueil de données
17/12/2011		Avis favorable officieux de la DREAL Midi-Pyrénées sur le contenu de l'étude d'état initial du périmètre
02/02/2011		Présentation des résultats de l'analyse de l'état initial de l'environnement du périmètre et des préconisations environnementales aux CCAF.
15/12/2015		Présentation à la CIAF des résultats de l'analyse de l'état initial de l'environnement du périmètre et des préconisations environnementales. La mise en œuvre d'une opération d'aménagement foncier avec inclusion d'emprise et le lancement d'une enquête publique sur le périmètre ont été votés par la CIAF
02/06/2015 – 10/06/2015	Enquête publique sur le périmètre et le mode d'aménagement foncier	
18/09/2015	CIAF : examen des réclamations et adoption définitive du périmètre et du mode d'AFAF	

Date	Principales étapes de la procédure et travaux du géomètre	Travaux du chargé d'étude d'impact, étapes de concertation, rendus et conclusions,...
17/07/2016	Arrêté préfectoral n° 32-2016-07-12-004 des prescriptions environnementales que devra respecter le plan du nouveau parcellaire et le programme des travaux connexes	L'arrêté du 17/07/2016 reprend en annexe l'intégralité des préconisations formulées en conclusion de l'étude d'aménagement reprises dans l'État initial -tome 1 - chapitre 5
09/08/2016	Arrêté du président du Conseil Départemental ordonnant l'AFAF	
20/03 au 21/04/2017	Enquête sur le classement des sols	
11/07/2017	CIAF – Approbation du classement des sols	
2017-2018	Travaux du géomètre : relevé des voies et chemins – Relevé des sols et des bois	Mise à jour de l'état initial du périmètre
18/04/2018	Réunion de concertation entre les acteurs de la zone humide de L'Isle-Jourdain : enjeux naturels et fonciers, organisée par l'ADASEA 32 (voir compte-rendu en Erreur ! Source du renvoi introuvable.)	
02/05/2018		Réunion de travail ADRET / ADASEA 32 sur les enjeux de la de la zone humide de L'Isle-Jourdain et les liens avec l'AFAF
01 à 06/2018	Consultation des propriétaires pour l'élaboration du premier avant-projet parcellaire (AVP)	
27/06 au 27/07/2018	Consultation officieuse des propriétaires sur l'AVP de parcellaire	L'avant-projet parcellaire est communiqué en août 2018 au chargé d'étude d'impact Analyse des données de l'AVP : 09 et 10 /2018 Première estimation des impacts sur la base des données de l'état initial – Concertation avec le cabinet de géomètre pour anticiper les mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation
08-09/2017	Calcul des modifications parcellaires	Analyse des données de l'AVP : 09 et 10 /2018 Première estimation des impacts sur la base des données de l'état initial – Concertation avec le cabinet de géomètre pour anticiper les mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation
02/10/2018	Réunion de cadrage CABINET LABROUE – DREAL Maîtrise d'Ouvrage – CD 32 - ADRET – sur le planning de l'AFAF, le programme des travaux connexes et la cohérence des mesures environnementales AFAF / ouvrage	
15/11/2018	Réunion de concertations avec les propriétaires pour la prise en compte des remarques formulées sur l'avant-projet parcellaire (AVP)	
11 et 12/2018	Finalisation du projet et du programme de travaux connexes	Visite de terrain des emprises impactées. Le chargé d'étude finalise l'analyse des impacts et les propositions de mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation

Date	Principales étapes de la procédure et travaux du géomètre	Travaux du chargé d'étude d'impact, étapes de concertation, rendus et conclusions,...
01 et 02/2019	Projet de parcellaire et de travaux transmis au chargé d'étude d'impact	01 à 02/2019 : Évaluation sur le terrain des impacts : parcours systématique des emprises de travaux pour affiner l'état initial et l'évaluation des impacts. Élaboration des mesures "Éviter – Réduire – Compenser" : Examen des points impactant du projet et recherche concertée avec le géomètre de solutions alternatives : proposition de travaux à supprimer ; propositions de modifications permettant de réduire les impacts
02 et 03/2019		Rédaction de l'étude d'impact Échanges avec le cabinet LABROUE pour le calage définitif du projet et la finalisation des mesures "Éviter – Réduire – Compenser"
23/05/2019	CIAF - -Arrêt du projet d'aménagement foncier, du programme de travaux connexes et de l'étude d'impact avant enquête publique	Présentation de l'étude d'impact ; validation des mesures "Éviter – Réduire – Compenser"

Tableau 3 Les étapes de la concertation

9.3 LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

La concertation entre les acteurs de l'opération a permis :

- L'**évitement d'impacts forts** en modifiant le parcellaire ou en supprimant des travaux interdits par l'arrêté des prescriptions environnementales (haies et alignements classés "remarquables") ou très impactants (arrachages de haies de classe 1) pour lesquels une alternative était possible ;
- L'**adoption de mesures d'atténuation** des impacts. Pour certains travaux, les emprises d'arrachage de haies ont été réduites au strict nécessaire et des composantes voisines (arbres isolés) sont maintenues. Ces mesures concernent par ailleurs la limitation des incidences potentielles en phase de chantier ;
- De préciser l'évaluation, la nature, la localisation et le quantitatif des **mesures de compensation des impacts**.

Ces mesures sont exposées dans la section D- MESURES ADOPTÉES POUR SUPPRIMER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.

9.4 CONFORMITÉ DU PROJET AUX PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES DE L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

La conformité du projet aux prescriptions environnementales définies dans l'arrêté du 17/07/2016 (voir le Tableau 1 page 42) et aux prescriptions complémentaires de l'arrêté du 20/02/2019 a été analysée point par point. Il en ressort les conclusions suivantes :

Le projet est conforme avec l'arrêté des prescriptions environnementales. Néanmoins sur le point libellé "Ne pas augmenter la longueur des îlots de culture sur les versants : éviter la constitution de longues parcelles cultivées d'un seul tenant dans le sens de la pente", cette prescription s'est avérée localement impossible à respecter en l'état actuel des modes de production agricoles. En effet, les agriculteurs considèrent qu'il est impossible de réaliser les façons culturales (labours, désherbages mécaniques, semis,...) en travers des pentes, pour des raisons de sécurité des agriculteurs et de qualité du travail du sol. Sauf exception (très grande parcelle, pente modérée, ..), le seul découpage possible est donc dans le sens des pentes et l'agrandissement de certains îlots s'est fait de cette façon

9.5 4.5 COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS DÉFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES

Dans l'état des documents opposables au moment de la rédaction de l'étude d'impact, la plupart des travaux d'arrachage de haies envisagés par le projet d'AFAF concernent des composantes naturelles remarquables, classées aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Clermont-Savès, de l'Isle-Jourdain et de Monferran-Savès comme "espaces boisés classés" ou comme "composantes paysagères". Le projet d'AFAF n'est donc pas conforme à ces documents.

Or, les PLU communaux vont être prochainement remplacés par un **PLU intercommunal (PLUi)** élaboré par la Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine . Pour apporter une réponse à cette incompatibilité une réunion de concertation a été organisée le 21 décembre 2018 avec des représentants des élus locaux, des services de l'État et les bureaux d'études concernés. Au terme de cette réunion, les décisions suivantes ont été adoptées :

- **Révision du classement des composantes bocagères dans l'élaboration du PLUi** : Le futur PLUi prendra en compte le projet d'AFAF en déclassant les haies et les arbres dont l'arrachage est prévu. En contrepartie, les plantations réalisées au titre des mesures de compensations pourront ultérieurement être classées au PLUi.
- L'urbaniste en charge du PLUi, confirme que le **planning prévisionnel du PLUi est en accord avec celui de l'AFAF** : arrêt du PLUi à l'automne 2019 ; mise à l'enquête en 2020. En vertu de quoi le projet d'AFAF mis à l'enquête en septembre-octobre 2019 sera conforme au PLUi arrêté.

Par ailleurs le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur est celui élaboré par les Coteaux du Savès, approuvé le 15/12/2010 et complété en 2013 par l'élaboration de la Trame Verte et Bleue. Une révision du SCoT est portée par le Syndicat mixte du SCoT de Gascogne depuis 2015. Le projet d'AFAF est en cohérence avec le SCoT en vigueur : il n'a pas d'incidences sensibles sur les composantes classées dans la Trame Verte et Bleue.

SECTION D

MESURES ADOPTÉES POUR SUPPRIMER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

10. MESURES D'ÉVITEMENT

10.1 Mesures d'évitement en phase d'élaboration du projet

Au cours de l'élaboration du projet, entre septembre 2018 et février 2019, le chargé d'étude d'impact s'est concerté avec le géomètre, le département du Gers et la sous-commission pour éviter et réduire des impacts jugés trop importants, voire non conformes aux prescriptions de l'arrêté préfectoral.

Cette concertation a ainsi permis d'éviter l'arrachage de haies et d'alignements classés remarquables, travaux non conformes à l'arrêté des prescriptions environnementales, qui ont donc été supprimés du programme de travaux.

10.2 Évitement des impacts en phase de chantier

Afin d'éviter des impacts au cours de la phase de chantier, des mesures ont été adoptées.

Calendrier des travaux : Les travaux d'arrachage de haie, de déboisement et de débroussaillage (y compris sur fossés) **auront lieu entre début septembre et mi-novembre** afin de minimiser les dérangements de la faune en période de reproduction, d'élevage des juvéniles ou d'hivernage (oiseaux nicheurs, petits mammifères, chiroptères, amphibiens, reptiles ...). Les travaux d'hydraulique devront être effectués à l'étiage hydrologique (fin d'été-début d'automne) et hors période pluvieuse de façon à éviter les risques de transport de matières en suspension et de polluants éventuels vers les émissaires.

Vérification préalable de l'absence d'espèces protégées (larves de coléoptères, chauves-souris et autres mammifères) dans les arbres à couper, effectuée dans le cadre du suivi environnemental du chantier.

Clôture des emprises de chantiers par un filet, tout particulièrement dans les secteurs à enjeux amphibiens et reptiles (boisements frais des vallons, fourrés thermophiles), notamment lors des travaux de nivellement de chemins (travaux n° 49, 50, 51 et 53 du plan)

11. MESURES DE RÉDUCTION DES IMPACTS

Les mesures de réduction des impacts visent la phase chantier. Elles viennent compléter les mesures d'évitement exposées ci-avant.

11.1 Maintien d'arbres adultes à maintenir dans et à proximité des emprises de travaux d'arrachages de haies basses

Cette mesure concerne 3 sites d'arrachages de haies : 6 chênes adultes sont à conserver dans et à proximité des emprises de travaux.

11.2 Maintien de la végétation de part et d'autre d'un dégagement de végétation

Le projet prévoit des travaux de dégagement de la végétation pour la réouverture d'un chemin de randonnée situé sur un ancien chemin creux à l'abandon entre Le Savès et Borde Longue. Comme pour la plupart des sites de ce type, la végétation ancienne, haute et épaisse a été classée d'intérêt

écologique et paysager "Remarquable". Afin d'atténuer les impacts de ces travaux, les prescriptions suivantes seront appliquées :

- Dégagement limité à 1,5m de large au centre de l'emprise
- Maintien de la végétation latérale et en particulier de tous les arbres, âgés ou non
- Suivi environnemental du chantier

11.3 Protection de la végétation de part et d'autre des nivellements de chemins

Lors des travaux de nivellement de chemins destinés à remettre en état la bande de roulement, la végétation riveraine du chemin sera conservée en l'état. Si nécessaire, une mise en défense devra être matérialisée par un ruban de chantier.

11.4 Autres mesures de réduction des impacts en phase de chantier

Pour limiter des incidences potentielles en phase de travaux, un ensemble de prescriptions environnementales et de mesures générales seront inscrites dans le cahier des charges des entreprises et feront l'objet du suivi environnemental de l'exécution du chantier. Il s'agit d'éviter les pollutions et de favoriser une gestion de chantier respectueuse des habitants et de l'environnement.

En plus de ses capacités techniques pour la réalisation des travaux, l'entreprise sera choisie pour les mesures qu'elle adopte en matière environnementale : respect des composantes environnementales aux abords du chantier et des circulations d'engins, respect du calendrier de travaux, gestion des espèces envahissantes, organisation du chantier, etc...

12. MESURES DE COMPENSATION DES IMPACTS

12.1 Principes d'élaboration des mesures de compensation

Les principes d'élaboration des mesures sont les suivants :

- Appliquer les ratios de compensation prévus dans l'arrêté préfectoral des prescriptions environnementales du 17/07/2016 ou proposer des modalités de compensation et des ratios acceptables au vu de l'importance des impacts ;
- Opter pour la création de milieux de compensation plutôt que le conventionnement de gestion sur des milieux déjà existants.
- Remplacer autant que de possible les habitats détruits par des habitats de même nature ou prévoir une compensation acceptable en termes de fonctionnement écologique.
- Compenser les arasements de talus par la plantation de haies en travers de versant et/ou la restauration de ripisylves le long des ruisseaux.
- L'ensemble des mesures de plantation compensatoires sont prévues sur des emprises privées. Elles devront donc s'accompagner d'une convention de "bonnes fins" signée entre le bénéficiaire de la plantation et le financeur ou son représentant.

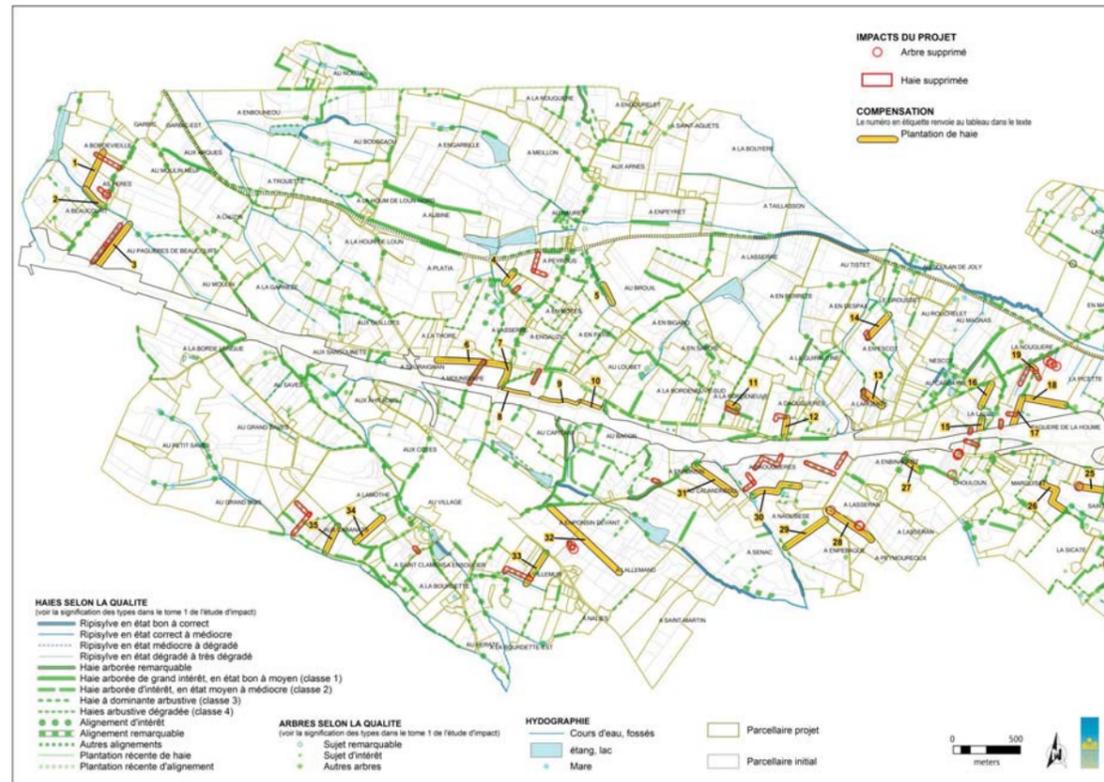
12.2 Évaluation quantitative des mesures

Sur les bases précédemment exposées, une estimation du quantitatif minimum des compensations nécessaires a été réalisée.

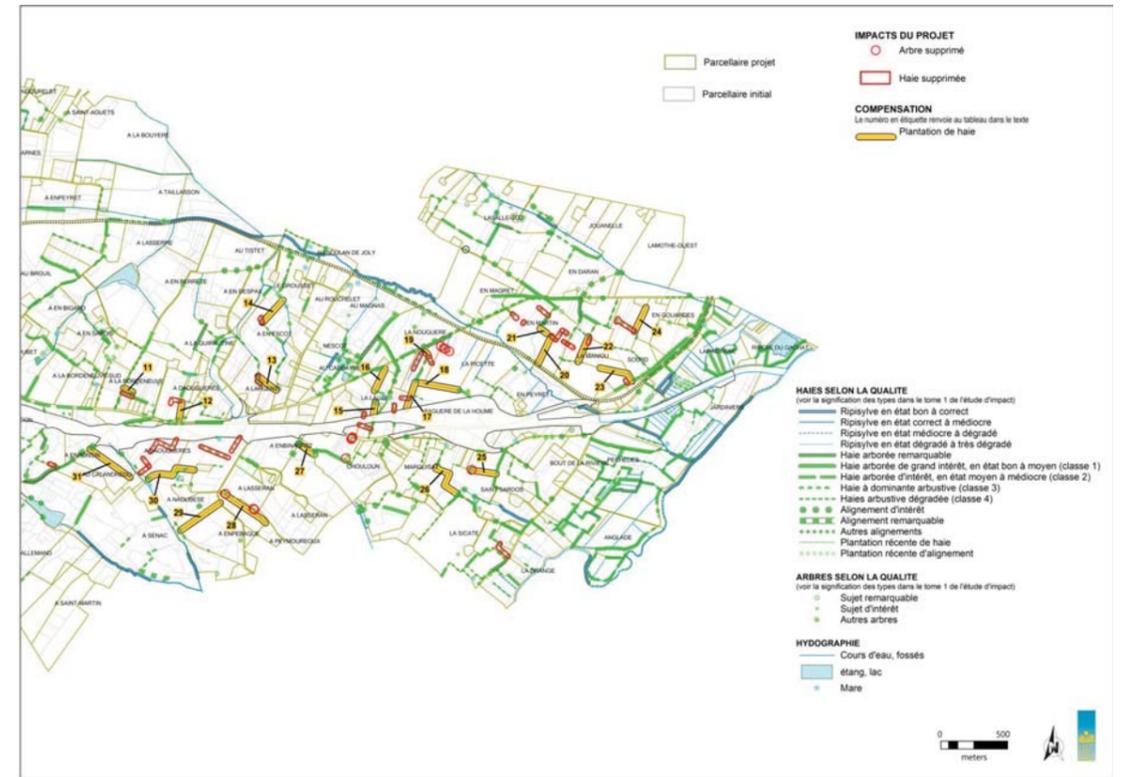
L'impact à compenser sur le réseau bocager est globalement faible. Selon l'analyse des impacts et conformément à l'arrêté des prescriptions environnementales, l'arrachage de 2024 m de haies et de 16 arbres exigent une compensation .**La compensation minimum correspondante est la plantation de 2,7 km de haies.**

Ce besoin minimum a ensuite été traduit dans le programme des travaux connexes. **35 sites de plantation de haies ont été désignés. Le linéaire cumulé prévu au projet de ces plantations est de 8 428 m.** (voir liste et carte ci-après)

Nature	Quantité
PLANTATION DE HAIE	8 428 ml



Carte 23 Localisation des mesures de compensation – planche 1



Carte 24 Localisation des mesures de compensation – planche 2

13. MESURES DE SUIVI ET D'ACCOMPAGNEMENT

13.1 Le suivi environnemental du chantier de travaux

Un suivi environnemental du chantier par un écologue, sous forme d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, permettra de s'assurer que toutes les dispositions destinées à réduire les incidences potentielles des travaux sur l'environnement sont effectivement respectées, de contrôler en temps réel leur mise en œuvre au cours du chantier, d'évaluer les impacts réels et d'apporter des réponses aux problèmes non prévus par le CCTP.

13.2 Le bilan environnemental à n+ 5 et n+ 10 ans

Un bilan environnemental sera assuré aux années n+5 et n+10 (n étant l'année de l'arrêté de clôture de l'AFAF). Il consiste en un suivi visant à évaluer l'évolution de l'environnement du périmètre aménagé après la clôture des opérations et en particulier :

- La permanence des composantes remarquables de l'environnement recensés à l'état initial du périmètre : habitats remarquables, habitats d'espèces remarquables, haies, alignements et arbres isolés classés remarquables et de grand intérêt ; zones humides, grands talus ;
- La permanence des composantes de l'environnement jugées "à avenir incertain" et localisées dans l'étude d'impact;
- L'état d'entretien des plantations et autres aménagements réalisés au titre des mesures compensatoires de l'AFAF.

Le bilan environnemental donnera lieu à la rédaction d'un compte-rendu de l'état comparatif du périmètre.

Le maître d'ouvrage de ce bilan sera le département ou la DREAL Occitanie (maître de l'ouvrage routier). La réalisation du bilan sera assurée par un écologue.

14. COÛT DES MESURES

Tableau 5

TYPE DE MESURE	UNITÉ	QUANTITÉ	COÛT UNITAIRE HT	COÛT TOTAL HT	REMARQUE
MESURES DE COMPENSATION					
Plantation de haies avec convention d'entretien pendant 15 ans	ml	8 428	15,00 € HT/ml	126 420,00 €	Non compris le coût d'établissement des conventions ; coût des entretiens après réception des plantations à la charge des bénéficiaires
TOTAL mesures de compensation				126 420 €	
MESURES DE SUIVI					
Suivi environnemental du chantier de travaux connexes	forfait	1	12 000,00 €	12 000,00 €	chiffrage pour la mission complète
Bilan environnemental à n+5 et n+10	forfait	2	6 000,00 €	12 000,00 €	1 passage sur le terrain tous les 5 ans pendant 10 ans (2 passages au total) + compte rendu
TOTAL mesures de suivi				24 000,00 €	
TOTAL toutes mesures				150 420 €	s

Coût des mesures de compensation, de suivi et d'accompagnement

Le montant total estimé des mesures environnementales de compensation, de suivi et d'accompagnement du projet d'AFAF s'élève à 150 420 €.

3 MISE A JOUR EN 2019 DES ETUDES DE TRAFIC ET SOCIO-ECONOMIQUES DE LA DUP DE LA RN124 ENTRE TOULOUSE ET AUCH A L'OCCASION DE LA PROROGATION DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)



Prorogation DUP RN124
Mise à jour des études

Rapport d'étude

Version 6



Informations relatives au document

Informations générales

Auteur(s)	CHANUT Aurelien
Projet	Prorogation DUP RN124
Type document	Rapport d'étude
Date	2018
Version	Version 6
Référence	EME180018

Historique des modifications

Version	Auteur(s)	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V0	Aurélien CHANUT	31/08/2018	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE	
V1	Aurélien CHANUT	11/10/2018	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE	
V2	Aurélien CHANUT	12/11/2018	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE	
V3	Aurélien CHANUT	10/12/2018	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE	
V4	Aurélien CHANUT	15/02/2019	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE	
V5	Aurélien CHANUT	09/04/2019	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE	
V6	Aurélien CHANUT	17/04/2019	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE	

Destinataires

Nom	Entité	Observations

Résumé

La demande de la DREAL concerne la mise à jour des études de trafic et socio-économiques de la DUP de la RN124 entre Toulouse et Auch.

Cette mise à jour de l'étude socio-économique visant à une prorogation de la DUP de 1999 devra permettre de mettre en avant :

- > L'évolution des trafics sur l'axe ;
- > La comparaison des taux de croissance constatés par rapport aux hypothèses retenues dans le dossier socio-économique initial ;
- > L'actualisation des données socio-économiques en prenant en compte les mises à 2x2 voies et le changement du programme avec 2 échangeurs à Lafourcade et au Choulon ;
- > L'actualisation des coûts du projet et la comparaison avec le montant de l'opération présenté dans le dossier DUP.

Sommaire

page

Présentation de l'opération et évolution depuis la DUP	4
Contexte	4
Les objectifs de l'étude.....	4
Le secteur d'étude.....	5
Évolution du secteur depuis la DUP de 1999	7
Rappel du programme de la DUP de 1999.....	7
La modification du système des échangeurs.....	8
L'évolution des trafics.....	9
Évaluation des trafics et évaluation socio-économique du projet	11
L'analyse des trafics	11
Rappel de l'évolution passée du territoire d'étude.....	11
Le modèle de trafic.....	12
Les trafics ferroviaires sur le secteur d'étude.....	15
La situation de référence.....	17
La situation de projet à l'horizon 2025.....	18
Les coûts de l'opération	22
Rappel et actualisation des coûts de la DUP.....	22
Comparaison avec les coûts du nouveau système des échangeurs.....	22
L'analyse socio-économique	24
Méthodologie de l'évaluation socio-économique.....	24
Mise à jour des bilans socio-économiques avec le nouveau parti d'aménagement.....	31
Conclusion.....	33

Présentation de l'opération et évolution depuis la DUP

Contexte

Les objectifs de l'étude

L'itinéraire de la RN124 entre Toulouse et Auch fait l'objet d'un programme d'aménagement à 2x2 voies.

Depuis la DUP de 1999, les réalisations intervenues sur la RN 124, au cours des années 2000 sont les suivantes :

- > 2003 : Aménagement de la Déviation d'Aubiet en 2x2 voies sur une longueur de 8 km.
- > 2003 : Mise à 2x2 voies entre Colomiers et Pibrac.
- > 2005 : Aménagement de l'accès à Monferran-Savès.
- > 2007 : Mise en norme autoroutière au niveau de Colomiers.
- > 2009 : Aménagement de la déviation de Léguevin en 2x2 voies sur une longueur de 12 km entre En Jacca à l'ouest de Colomiers et Pujaudran.
- > 2012 : Aménagement à 2x2 voies de la section Auch – Aubiet.

À ce jour, 2 sections restent à aménager à 2x2 voies sur l'itinéraire :

- > La déviation de Gimont, actuellement en travaux,
- > La section Gimont - L'Isle Jourdain.

Le secteur d'étude

La carte ci-après présente le dsecteur d'étude et la localisation de la section restant à aménager.



Plusieurs DUP couvrent l'aménagement de cet axe :

- > DUP de 1986 concernant la déviation de Pujaudran ;
- > DUP de 1991 concernant la déviation de l'Isle Jourdain ;
- > DUP de 1994 concernant la déviation d'Auch ;
- > DUP de 1996 concernant la déviation d'Aubiet ;
- > **DUP de 1997 concernant la section RD 65 – Colomiers Ouest**
- > DUP de 1999 pour les sections :
 - Entre Auch Est et Aubiet Ouest
 - Entre Aubiet Est et l'Isle Jourdain Ouest avec la déviation de Gimont.
 - Entre Pujaudran Est et la RD 65.

La DUP de 1999 a fait l'objet d'une prolongation de 10 ans par décret du 27 juillet 2009 et sera caduque le 5 août 2019.

La dernière section à aménager est celle comprise entre Gimont et L'Isle Jourdain. Une procédure d'aménagement foncier (AFAF) est en cours, mais la maîtrise du foncier ne sera pas acquise avant la caducité de la DUP.

L'objet de cette étude est la mise à jour des indicateurs socio-économiques relatifs à l'aménagement de cette section, afin de solliciter une prorogation de la DUP de 1999.

Évolution du secteur depuis la DUP de 1999

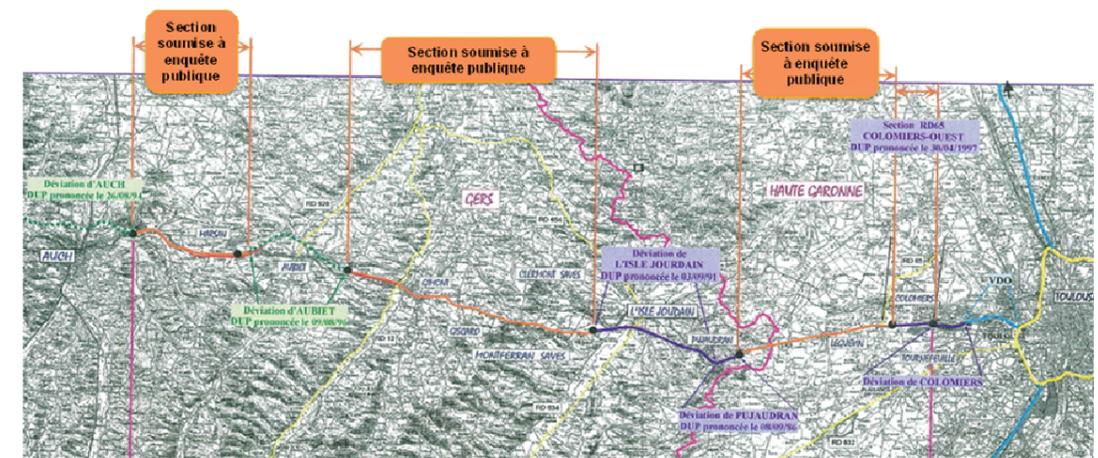
Rappel du programme de la DUP de 1999

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de 1999 concernait l'aménagement de la Route Nationale 124 entre Auch et Toulouse.

L'objectif était de déclarer d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies sur les 42 kilomètres de la section Auch – Léguevin, sur 3 sections, à savoir :

- > Entre Auch Est et Aubiet Ouest.
- > Entre Aubiet Est et l'Isle Jourdain Ouest avec la déviation de Gimont.
- > Entre Pujaudran Est et la RD 65 avec la déviation de Léguevin avec la mise au aux normes des accotements (Bande d'Arrêt d'Urgence) de la déviation de Pujaudran réalisée en 2x2 voies.

Nb : la déviation d'Aubiet a déjà été déclarée d'utilité publique et les déviations de l'Isle Jourdain et Pujaudran étaient réalisées. (Seuls les accotements de la déviation de Pujaudran étaient à mettre en conformité avec ceux des autres sections).



Cartographie des sections soumises à enquête publique

La majorité des échangeurs prévus à la DUP sont en service aujourd'hui, hormis sur la déviation de Gimont en travaux et sur la section Gimont-L'Isle Jourdain restant à aménager.

La DUP de 1999 propose 5 échangeurs complets sur l'axe et 3 demi-échangeurs orientés vers Toulouse.

Dénomination	Type d'échangeur	Voies à raccorder	Interdistance km
Marsan	Complet	D 272	7.3
Gimont	Complet	D 12	6.1
Montferran-Savès	Complet	D39 et voiries locales	9.6
Foues	Demi orienté vers Toulouse	N 124 actuelle	4
Pujaudran Est	Demi orienté vers Toulouse	N 124 actuelle	2.2
Léguévin Ouest	Complet	D 37	4.5
Léguévin	Demi orienté vers Toulouse	D 65	4
Léguévin Est	Complet	N 124	2.3

Grisé = non réalisé

Les points d'échanges sur les sections présentées à la Déclaration d'Utilité Publique

La modification du système des échangeurs

En 2015, à la demande des collectivités territoriales, la DREAL a réalisé une étude complète afin de tester l'opportunité de la réalisation de nouveaux échangeurs sur la RN124. Différents scénarios ont été étudiés et un scénario d'aménagement a été retenu.

Ce scénario de mise à 2x2 voies de l'itinéraire Toulouse – Auch conformément au nouveau système d'échangeurs retenu par le Ministère (commande de la DIT en date du 13 octobre 2017) intègre :

- > Un nouvel échangeur au Choulon (L'Isle Jourdain)
- > Un nouvel échangeur à Lafourcade (Gimont)
- > La non réalisation d'un échangeur à Montferran-Savès

L'étude indique que les temps de parcours sont globalement améliorés en situation de projet par rapport à la situation actuelle et cela même pour la desserte de Montferran en liaison avec Auch, Gimont, L'Isle-Jourdain et Toulouse.

Au regard de la situation actuelle et des éléments ressortant de l'étude de ce nouveau système d'échangeurs, les fonctions majeures de l'aménagement à 2*2 voies de la RN124 entre Toulouse et Auch telles qu'elles ont été présentées à l'enquête publique sont maintenues.

La création des nouveaux échangeurs améliore la desserte du territoire avec un meilleur maillage routier et une desserte de la zone d'activité de Lafourcade pour une meilleure accessibilité des emplois et habitants du secteur.

La création de l'échangeur du Choulon permet de maintenir la totalité des échanges se faisant actuellement avec ce secteur dense en emplois et en habitants de l'Isle-Jourdain.

Enfin, cette modification des échangeurs a un impact limité sur le coût global du projet (moins de 3% de plus-value par rapport au coût global). Les éléments détaillés sur les coûts seront présentés dans le chapitre suivant.

L'évolution des trafics

Afin de pouvoir comparer les trafics relevés sur le territoire en 2017, nous avons ramenés les trafics de la DUP à la même année en utilisant les taux d'évolution constatés sur le territoire. Ces taux sont de

- + 1% d'évolution annuelle sur les sections entre Auch et Gimont
- + 2% d'évolution annuelle pour les sections entre Gimont et Colomiers

L'évolution des trafics depuis l'estimation faite lors de l'étude de trafic de 1996 dans le cadre de la DUP, fait apparaître les conclusions suivantes :

Une estimation inférieure à la réalité dans les secteurs proches de Toulouse :

Secteur Léguévin-Colomiers :

- > 58 123 véhicules par jour en 2017 par rapport aux 47 500 à 52 600 véhicules par jour estimés dans le scénario avec aménagements de la DUP ;

Secteur L'Isle Jourdain – Pujaudran :

- > 23 361 véhicules par jour en 2017 par rapport aux 21 000 à 23 100 véhicules par jour estimés dans le scénario avec aménagements de la DUP.

Une surestimation dans la partie gersoise entre Auch et L'Isle Jourdain :

Secteur Auch – Aubiet :

- > 13 259 véhicules par jour en 2017 par rapport aux 18 000 véhicules par jour environ estimés dans le scénario avec aménagements de la DUP.

Cet écart peut s'expliquer par le retard pris dans la réalisation de la 2 x 2 voies dans ce secteur.

- > On relève également un trafic de 13 089 véhicules par jour en 2017 sur la section Gimont – L'Isle-Jourdain. La DUP prévoyait environ 14 000 véhicules par jour une fois l'axe aménagé à 2x2 voies. Il ressort de cette analyse que la section entre Gimont et L'Isle Jourdain, alors qu'elle n'est pas encore aménagée à 2x2 voies, affiche déjà des trafics proches de ceux prévus après aménagement.

Évaluation des trafics et évaluation socio-économique du projet

L'analyse des trafics

Les tableaux ci-dessous présentent, sur les différentes sections :

- > Les trafics pour la situation actuelle
- > Les trafics prévus par la DUP de 1999

Section	Trafic DUP - horizon 2010 Aménagement complet à 2*2 voies		Trafic DUP ramené en 2017	
	Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Auch - Aubiet	17 000	17 700	18 200	18 900
Aubiet - Gimont	11 800	12 300	12 600	13 200
Gimont - L'Isle-Jourdain	12 100	12 600	13 800	14 400
L'Isle-Jourdain - Pujaudran	18 400	20 300	21 000	23 100
Déviation de Léguevin	30 800	32 000	35 100	36 500
Léguevin - Colomiers	41 700	46 100	47 500	52 600

Trafics sur les sections de la RN124 entre Colomiers et Auch - DUP de 1999

Section	Trafic 2017 Observés sur l'axe
Auch - Aubiet	13 259
Aubiet - Gimont	ND
Gimont - L'Isle-Jourdain	13 089
L'Isle-Jourdain - Pujaudran	23 361
Déviation de Léguevin	ND
Léguevin - Colomiers	58 123

Trafics sur les sections de la RN124 entre Colomiers et Auch – en 2017 (stations de comptage)

En bleu : section non aménagée à 2*2 voies actuellement.

Les trafics en situation de projet intégrant la totalité des aménagements seront présentés dans la partie suivante. Ils sont issus d'une modélisation réalisée à l'horizon 2025 prenant en compte la mise à 2*2 voies complète de la RN124 avec le nouveau système des échangeurs.

Rappel de l'évolution passée du territoire d'étude

Le périmètre de la DUP débute à l'est de Colomiers dans le prolongement de l'autoroute A624 et se termine à partir du contournement d'Auch.

D'une manière générale, la RN 124 assure les fonctionnalités suivantes :

- > Relie Auch à l'agglomération Toulousaine,
- > Permet les échanges entre les différents bourgs situés le long de l'axe et les deux centralités Toulouse et Auch,
- > Permet de structurer en étoile le réseau routier à haut niveau de service autour de Toulouse.

La zone d'étude concernée par la RN 124 est sous l'influence de deux unités urbaines que sont Toulouse et Auch.

Il y a une forte disparité au niveau de la densité de population entre la zone d'emplois de Toulouse (155 hab/km²) et le reste de la zone d'emploi d'Auch (30 hab/km²).

Les densités les plus faibles se rencontrent dans la partie gersoise et dans les secteurs distants de 30 km des pôles d'Auch et de Toulouse.

Avec ses 22 000 habitants, Auch se distingue des autres préfectures de la région Midi-Pyrénées par sa petite taille.

Plus à l'ouest, irriguée par la RN 124, la commune de Gimont (2 900 hab.), marque la limite entre les influences toulousaines et auscitaines. Le bassin d'Auch constitue un pôle urbain important avec plus de 40 000 habitants. Entre Auch et Gimont, les communes impactées comptent pour la plupart moins de 1 000 habitants et de faibles densités. Cette zone englobe un secteur sur lequel le caractère rural est prépondérant.

Pour synthétiser, le territoire se caractérise de la façon suivante :

- > Un territoire en mutation démographique, urbanistique et économique depuis le début des années 2000.
- > Une croissance de population continue : + 2% par an en moyenne depuis 1999
- > Une urbanisation qui progresse en raison d'une augmentation continue de l'offre de logement (lotissements en particulier) et d'un foncier attractif
- > Des filières en développement : IAA, industrie aéronautique...
- > Création et développement de zones d'activités en bordure de la RN 124
- > Un territoire dynamique en termes de création d'entreprises.

Le modèle de trafic

Rappel méthodologique sur la modélisation

La simulation de trafic est réalisée sur trois périodes : Heure de Pointe du Matin (HPM), Heure de Pointe du Soir (HPS), Heure Creuse (HC). Les comptages disponibles ont permis de caler le modèle sur chacune de ces périodes.

Les trafics moyens sur les jours ouvrés (TMJO) ont par la suite été reconstitués sur la base d'une combinaison linéaire issue de l'analyse des enquêtes et définie par la formule suivante : $(HPM*3) + (HPS*3) + (HC*9)$.

Rappel des résultats globaux du calage

Au cours du calage, nous avons veillé dans la mesure du possible à ce que l'écart entre les trafics issus de la modélisation et ceux des comptages soit inférieur à 5 en termes de GEH¹.

L'intérêt du GEH, par rapport à un pourcentage, est de mieux comparer deux séries de trafics : la non-linéarité du GEH permet de comparer, avec la même échelle, de gros écarts sur un trafic faible et de faibles écarts sur un trafic important.

La formule de l'indice GEH est la suivante :

$$GEH = \sqrt{\frac{(M - C)^2}{(M + C)/2}}$$

Avec : M = flux modélisé C = valeur de comptages

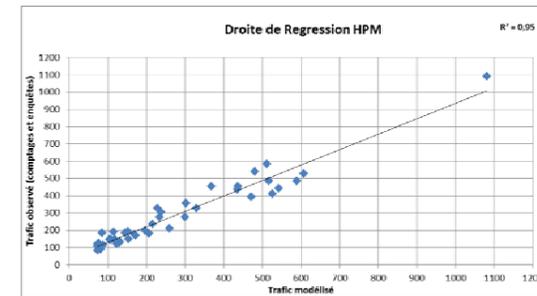
Le second indicateur observé dans le calage est la régression linéaire (droite traversant les nuages de points formés par les données réelles et les données issues du modèle) qui permettra d'illustrer la qualité du calage.

Les résultats du calage en GEH sur les postes de comptages et pour les trois périodes de calage sont rappelés ici :

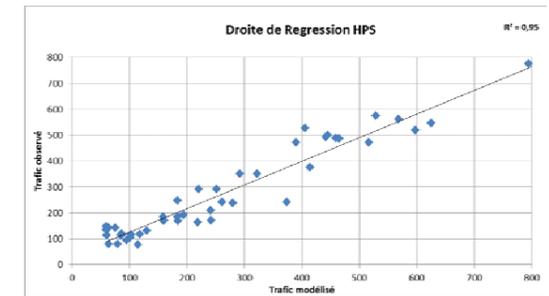
- > 90% des postes ont un GEH inférieur à 10 ;
- > 70% des postes ont un GEH inférieur à 5.

Les droites de régression pour chaque période sont rappelés ci-dessous :

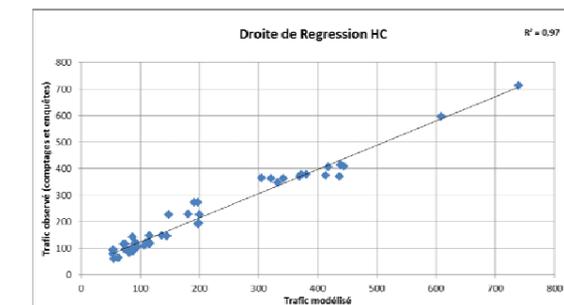
Droite de régression après calage pour l'HPM



Droite de régression après calage pour l'HPS



Droite de régression après calage pour l'HC



Un R² supérieur à 0.95 traduit un bon calage global.

Les trafics journaliers reconstitués dans le modèle en situation actuelle sont rappelés ci-après.

¹ Le GEH tire son nom de Geoffrey E. Havers, qui l'inventa dans les années 1970 alors qu'il travaillait dans la planification des transports à Londres. C'est une formule utilisée en ingénierie du trafic (prévisions de trafic et modélisation notamment) pour comparer deux volumes de trafic (typiquement, une série de trafics réels mesurés et une série de trafics issus d'une modélisation).

Les trafics ferroviaires sur le secteur d'étude

L'offre ferroviaire La desserte ferroviaire sur l'axe Toulouse – Auch s'organise autour de trois types de missions :

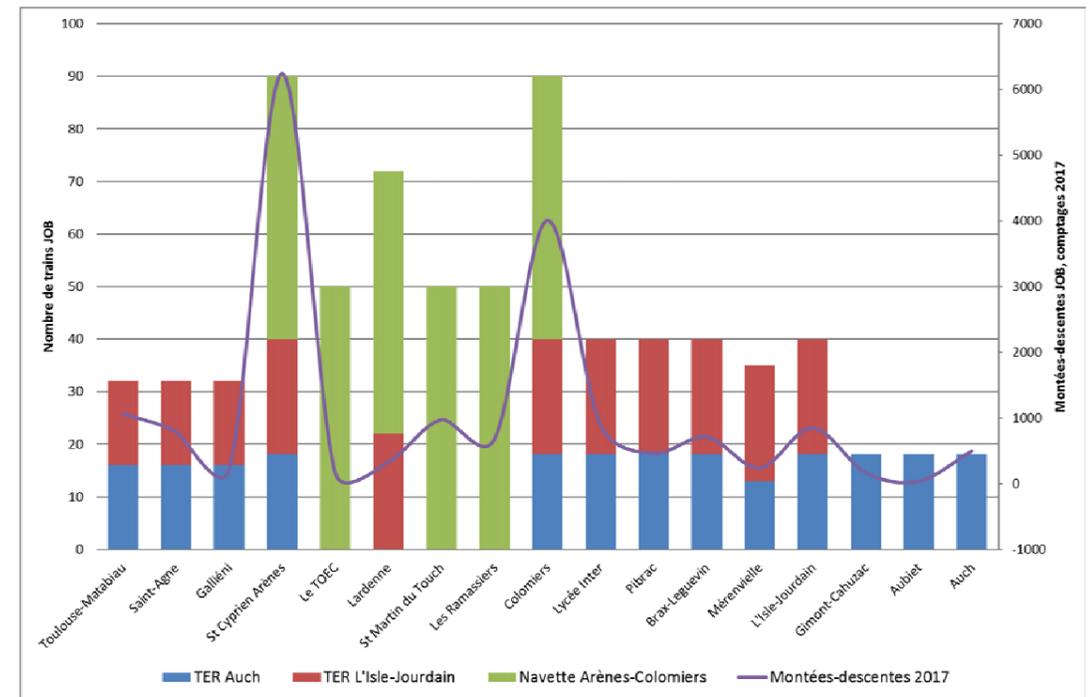
- Les missions TER Toulouse Matabiau – Auch
- Les missions TER Toulouse Matabiau – L'Isle-Jourdain

Le cumul de ces deux missions à l'heure de pointe conduit à une fréquence à la demi-heure entre L'Isle-Jourdain et Lycée International.

La carte ci-après présente les trafics journaliers en situation actuelle après calage du modèle de trafic.



Le secteur d'étude modélisé et les trafics journaliers après calage



Offre et fréquentation par gare sur la ligne Toulouse – Auch (2017)

Il est à noter que depuis le SA 2019 entré en service en décembre 2018 le niveau d'offre de la gare de Mérenvielle a diminué avec la suppression d'arrêts notamment sur des trains en contre pointe.

La fréquentation ferroviaire sur l'axe La fréquentation 2017 de l'axe Toulouse-Auch est d'environ 9 200 voyages par JOB (correspondant à 18 400 montées-descentes par jour sur les gares de l'axe).

La section Colomiers – L'Isle-Jourdain représente 39% de cette fréquentation avec 7 190 montées-descentes par jour.

Gare	Montées-descentes JOB 2017
Toulouse Matabiau	2 017
Saint-Agne	1 070
Gallieni C.	796
St-Cyprien-Arènes	226
Le Toec	6 238
Lardenne	169
St-Martin-du-Touch	337
Les Ramassiers	978
Lardenne	681
Colomiers	4 007
Lycée Inter	898
Pibrac	468
Brax-Leguevin	716
Mérenvielle	246
L'Isle-Jourdain	853
Gimont-Cahuzac	173
Aubiet	42
Auch	502

Montées/descentes par gare sur la ligne Toulouse – Auch (2017)

Sur les dernières années, la fréquentation des différentes gares a connu une évolution irrégulière avec néanmoins une tendance à la hausse : sur la section périurbaine (Toulouse – Colomiers) et plutôt une stagnation sur la section gersoise au-delà de l'Isle-Jourdain.

Depuis la DUP, les investissements sur cette ligne se sont concentrés sur la partie interurbaine (Arènes – Colomiers) ou sur de la régénération et de l'entretien.

À l'horizon de référence, il n'est pas prévu d'évolution majeure de l'offre sur cette ligne.

La situation de référence

La situation de référence correspond à la situation intégrant :

- La déviation de Gimont réalisée
- La section Gimont-L'Isle Jourdain encore à 2x1 voies.

Cette situation sert de base à la comparaison avec le scénario étudié.

Il s'agit de la situation à l'horizon d'étude (2025) sans prise en compte du projet (section Gimont - L'Isle-Jourdain à 2*2 voies). Elle porte sur deux thématiques principales :

- Prise en compte de l'évolution socio-économique du territoire telle qu'on peut l'identifier aujourd'hui (population, emploi...) à l'horizon d'étude prenant en compte tous les projets d'aménagement dans la zone d'étude,
- Prise en compte des projets de transport qui seront réalisés à l'horizon 2025, tous modes.

Évolution du contexte socio-économique

Du fait de la forte croissance démographique récente et des nombreux projets d'aménagement répertoriés le long de l'axe, une demande d'aménagements complémentaires par rapport au projet initial a été formulée. C'est cette demande qui a abouti à la validation du nouveau parti d'aménagement après l'étude de plusieurs scénarios.

La caractérisation socio-économique du territoire à l'horizon 2025 prend en compte tous les projets d'aménagement du territoire connus (population et emploi). Ces hypothèses sont issues des entretiens réalisés avec les différents acteurs :

- > Projets de lotissements (L'Isle Jourdain, Clermont-Savès, Gimont...)
- > Hypothèses de croissance des communes formulées par les responsables locaux,
- > Projets d'aménagement des zones d'activité et hypothèses de taux de remplissage (Latécoère, Pont Peyrin, Roulage...)

Pour les communes diffuses sur le territoire, les taux de croissance appliqués sont les taux de croissance constatés dans les années passées et les taux de croissance proposés dans les documents de planification.

Ces hypothèses traduisent tous les éléments recensés auprès des collectivités locales concernées.

Ces hypothèses en termes d'évolution de l'emploi, de remplissage des zones d'activité et d'évolution de la population sont traduites dans le modèle de trafic par des croissances localisées sur les zones concernées.

Ainsi, par exemple :

- > La commune et le nord de l'Isle Jourdain enregistrent des croissances de trafic de 3 à 4% par an, liés aux projets d'aménagement,
- > La zone de Lafourcade voit son trafic multiplié par 3 compte tenu des croissances affichées par la collectivité et les entreprises concernées,
- > ...

Toutes ces hypothèses sont traduites comme des hypothèses de croissance dans le modèle de trafic.

Les prévisions de trafic sont réalisées à l'horizon 2025 sur la base du modèle présenté précédemment. La prise en compte de la croissance continue de ce territoire dans les années suivantes est évaluée grâce aux hypothèses proposées par les circulaires du Ministère en charge des transports.

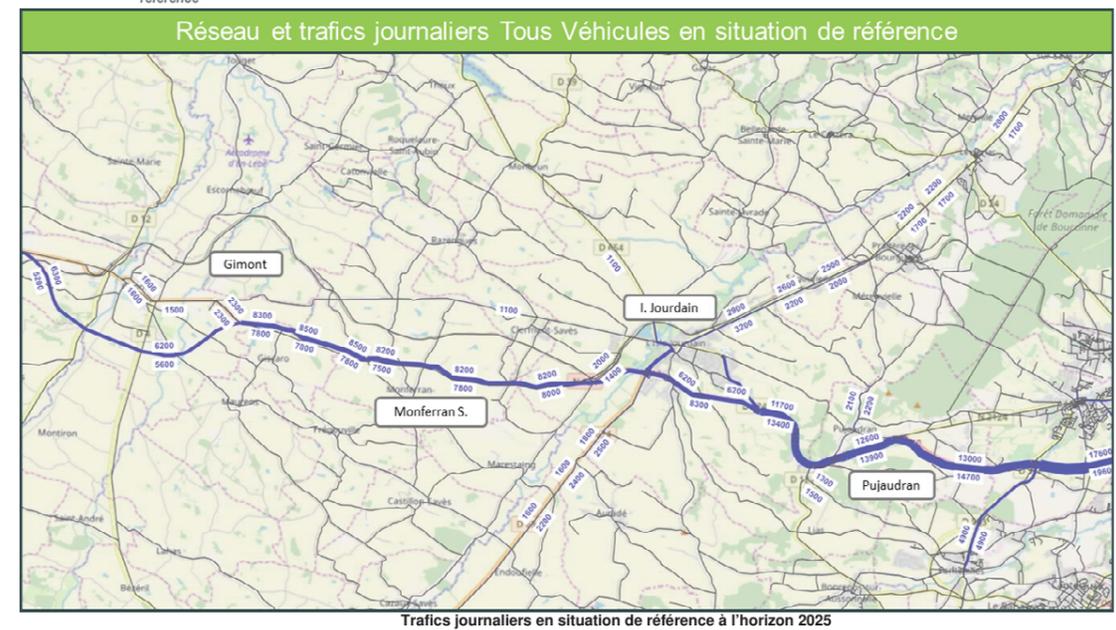
La situation de projet à l'horizon 2025

- Préambule** La situation de projet définie dans le cadre de la présente étude intègre :
- La déviation de Gimont réalisée
 - La section Gimont-L'Isle Jourdain mise à 2x2 voies
 - La réalisation des échangeurs à Lafourcade (Gimont Est) et au Choulon (L'Isle Jourdain Ouest).

C'est cette situation de projet et son évolution par rapport à la situation de référence qui sont présentées en terme de prévisions de trafic sur les cartes suivantes.

Sur cette base, les trafics modélisés à l'horizon 2025 sont détaillés dans les paragraphes suivants.

Les trafics en situation de référence La carte ci-après présente les trafics en TMJA pour la situation de référence à l'horizon 2025.



Les trafics de la DUP Les trafics de la DUP ont été ramenés à la même année que les trafics modélisés pour la situation de projet (2025).

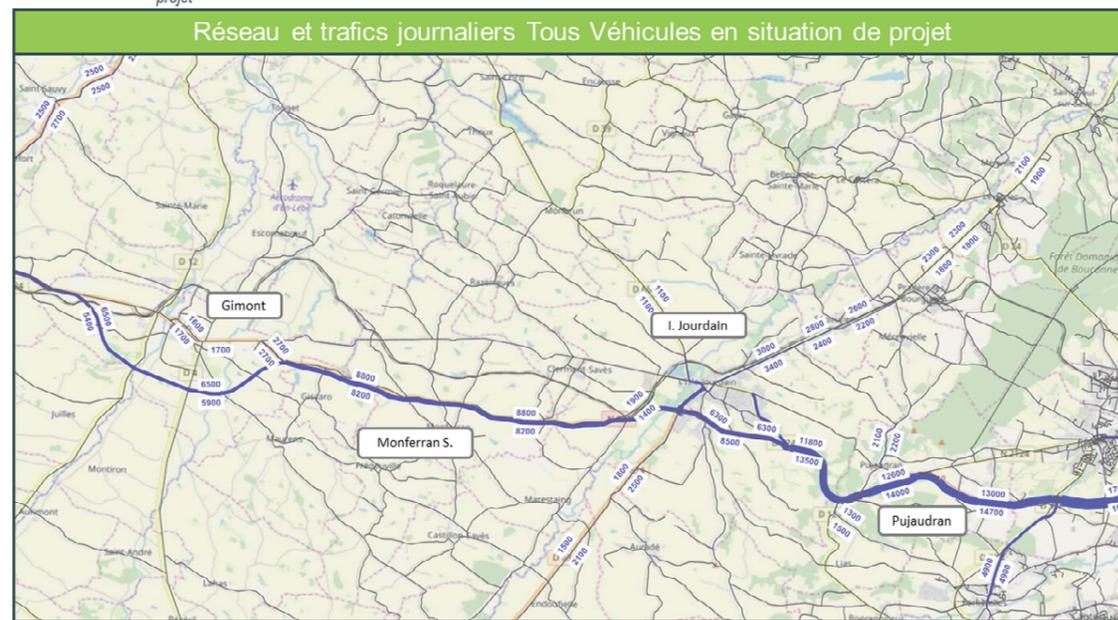
Pour cela, les taux d'évolution constatés sur le territoire ont été appliqués en prolongeant ces tendances, soit :

- + 1% d'évolution annuelle sur les sections entre Auch et Gimont
- + 2% pour les sections entre Gimont et Colomiers

Section	Trafic DUP - horizon 2010 Aménagement complet à 2*2 voies		Trafic DUP ramené en 2025	
	Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Auch - Aubiet	17 000	17 700	19 600	20 400
Aubiet - Gimont	11 800	12 300	13 600	14 100
Gimont - L'Isle-Jourdain	12 100	12 600	15 700	16 400
L'Isle-Jourdain - Pujaudran	18 400	20 300	23 900	26 400
Déviation de Léguevin	30 800	32 000	40 000	41 600
Léguevin - Colomiers	41 700	46 100	54 200	59 900

Les trafics issues de la DUP et projetés en 2025

Les trafics en situation de projet La carte ci-après présente les trafics en TMJA pour la situation de projet à l'horizon 2025.



Les trafics en 2025 sur l'axe Effets de l'aménagement de la section Gimont - L'Isle-Jourdain à 2x2 voies en 2025 :

Comme indiqué précédemment, les prévisions de trafic en 2025 sont issues de la modélisation selon la méthode et les hypothèses décrites dans la partie précédente.

Les trafics sur le nouveau tronçon de RN124 à 2x2 voies entre Gimont et L'Isle-Jourdain proviennent essentiellement de la RD924 (ancienne RN124).

On observe également un léger report depuis la RD253 vers le nouveau tronçon.

L'effet de la mise à 2x2 voies de la section Gimont - L'Isle-Jourdain se fait également ressentir sur la Déviation de Gimont, avec une légère augmentation du trafic entre la situation de référence et la situation de projet.

Le tableau ci-après présente les trafics en situation de projet 2025, ainsi que les trafics en situation actuelle (2017) sur chacune des sections identifiées à la DUP. Les évolutions sur cette période sont également présentées.

Section	Trafics actuels (2017)	Trafic 2025 2x2 voies complète	Evol. 2017-2025
Auch - Aubiet	13 700	15 500	1.6%
Aubiet - Gimont	9 900	11 900	2.3%
Gimont - L'Isle-Jourdain	14 000	16 900	2.4%
L'Isle-Jourdain - Pujaudran	22 400	25 300	1.5%
Déviation de Léguevin	36 400	41 600	1.7%
Léguevin - Colomiers	54 400	62 600	1.8%

Les trafics issues de la DUP et projetés en 2025

Les prévisions réalisées à l'horizon 2025 indiquent que les niveaux de trafic sont inférieurs à ceux prévus à la DUP sur la partie gersoise de l'itinéraire.

Les trafics prévus à la DUP sont plutôt en ligne sur la partie centrale de l'itinéraire (légèrement supérieurs sur la section Gimont - l'Isle-Jourdain).

Enfin, sur la partie située dans l'agglomération toulousaine, les trafics modélisés à l'horizon 2025 sont supérieurs à ceux prévus à la DUP.

Les coûts de l'opération

Rappel et actualisation des coûts de la DUP

Le coût tel qu'indiqué dans le dossier de DUP est de **1 438,14 MF en valeur 1997**.

Ramené en euros et à l'année monétaire 2017, ce coût est de **369,7 M€**.

Comparaison avec les coûts du nouveau système des échangeurs

Présentation des coûts du nouveau parti d'aménagement

Les coûts des sections restant à aménager (en travaux ou en étude actuellement) sont présentés dans cette partie. Les coûts présentés dans cette partie sont exprimés en € 2017.

Déviations de Gimont :

Les coûts d'investissement pour la déviation de Gimont sont de **93,5 M€ TTC**.

Ils correspondent au montant réel des mandatements sur toutes les années passées ainsi qu'à l'estimation des dépenses sur les années à venir (ramenée en valeur 2017 avec un taux de croissance du TP 01 de 3% jusqu'à 2024).

Mise à 2x2 voies de la section Gimont – L'Isle-Jourdain

Les coûts d'investissement de cette section sont décomposés en deux parties :

- 93 M€ TTC pour la section courante et correspondant à une réactualisation du coût de l'APSM de mai 2006 (en valeur 2017) ;
- 9,68 M€ TTC correspondants au coût des modifications relatives aux échangeurs en valeur 2017

Soit un montant total de **102,68 M€ TTC**.

Détail des coûts des modifications relatives aux échangeurs de la section Gimont – L'Isle-Jourdain :

L'ajout des échangeurs du Choulon et de Lafourcade et la non réalisation de l'échangeur de Monferran-Savès ont été estimés lors de l'étude sur le nouveau parti d'aménagement :

- > Échangeur Choulon (€ 2017) : 4,51 M€
- > Échangeur Lafourcade – Option A1 (€ 2017) : 11,67 M€
- > Non réalisation de l'échangeur de Monferran-Savès (investissement élué en € 2017)

L'économie réalisée par l'absence d'échangeur à Monferran-Savès est estimée à 8M€. En revanche, il est tout de même nécessaire de réaliser un passage inférieur à Monferran-Savès pour le rétablissement de la RD39. Il est estimé à 1,5M€ (soit 8M€ d'investissements élués + 1,5M€ pour la réalisation du passage inférieur).

Mise à jour des coûts et comparaison avec la DUP

Le tableau ci-après fait la synthèse de ces coûts avec pour objectif de :

- > Comparer le coût de l'aménagement prévu à la DUP avec le coût réel des travaux (réalisés ou projetés)
- > Isoler la plus-value liée à la réalisation du nouveau parti d'aménagement

Les montants sont présentés dans le tableau ci-après.

Sections DUP 1999	Coûts DUP En MF 1997	Coûts DUP En M€ 2017	Coûts sections réalisés En M€ 2017	Coûts sections à réaliser En M€ 2017	Coût Total En M€ 2017
Auch Est (PR 51,000) - Aubiet Ouest (PR 43,200)	ND	ND	59.5		59.5
Aubiet Est (PR 35,000) - Isle Jourdain (PR 15,600)	ND	ND		196.2	196.2
dont déviation de Gimont	ND	ND		93.5	93.5
dont Gimont - L'Isle Jourdain	ND	ND		102.7	102.7
Déviations de Léguevin	ND	ND	90.5		90.5
TOTAL	1 438.1	369.7	150.0	196.2	346.2

Comparaison des coûts estimés à la DUP avec les coûts constatés

Le coût total de l'aménagement incluant les sections réalisées, la déviation de Gimont en travaux et la section Gimont – Isle-Jourdain à réaliser reste inférieur d'environ 7% au coût prévu à la DUP. Cela peut s'expliquer par une conjoncture économique favorable entre 2007 et 2017.

Le coût de la modification du système d'échanges représente environ 3% du coût total.

Le coût au kilomètre des sections réalisées est également un bon indicateur permettant de vérifier la cohérence du chiffrage pour la section restant à aménager.

- > Sur la section Auch – Aubiet, le coût au kilomètre est de 7 M€2017
- > Sur la section Pujaudran – Colomiers (Déviations de Léguevin), le coût au kilomètre est de 7,5 M€ 2017

Le chiffrage pris en compte dans notre analyse et qui sera intégré au bilan socio-économique pour la section Gimont – L'Isle-Jourdain est de 8,9 M€2017 par kilomètre (pour la partie en tracé neuf) et apparaît donc cohérent avec les précédents investissements réalisés dans le secteur.

Le coût au kilomètre présenté ici intègre bien le fait que la section Gimont - L'Isle-Jourdain comprend une partie d'aménagement sur place.

Ainsi le coût kilométrique présenté est celui du tracé neuf. Pour calculer le coût de l'aménagement sur place, un ratio de 5 M€ / kilomètre a été appliqué.

Sur la déviation de Gimont, le ratio au km est bien supérieur (10,2 M euros/km), ce qui s'explique par la réalisation d'ouvrages d'art complexes importants (passage de la Gimone, de la Marcaoue et d'une voie ferrée SNCF).

Evolution du coût de la section Gimont – L'Isle-Jourdain

En utilisant un ratio kilométrique sur le programme d'aménagement de la DUP (linéaire de la section de 10,7 kms sur les 42,9 kms du programme complet), la section Gimont-L'Isle Jourdain était estimée à 91,5 M€ 2017.

Pour l'aménagement de cette seule section dont le coût est aujourd'hui estimé à 102,68 M€ 2017 (cf ci-dessus), l'évolution du coût depuis la DUP reste inférieur au seuil de 30 % d'augmentation (+ 11%).

L'analyse socio-économique

Méthodologie de l'évaluation socio-économique

Principes généraux L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son intérêt pour la collectivité, en comparant les avantages et les inconvénients engendrés. Elle est fondée sur un bilan quantifié qui mesure les effets du projet en terme monétaire.

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la collectivité, générés par la mise en service d'une infrastructure de déplacement, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité économique et sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité économique de l'infrastructure de déplacement.

L'évaluation socio-économique est établie selon une méthodologie normalisée, commune à l'ensemble des projets d'infrastructure de transport. Cette méthodologie consiste à évaluer et à monétariser, pour l'ensemble de la collectivité, les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet.

L'évaluation socio-économique vise donc à éclairer la décision publique, en déterminant en termes monétaires les coûts et avantages des projets d'infrastructure de transport ou de déplacement.

Rappel de l'objectif Dans l'évaluation socio-économique présentée ci-après, la situation de référence est comparée à la situation de projet.

L'objectif est d'évaluer la rentabilité socio-économique de la dernière section non aménagée de la RN124 entre Gimont et l'Isle-Jourdain.

Rappel du cadre réglementaire actuel Les principes méthodologiques de l'évaluation socio-économique d'un projet de transport étaient jusqu'à présent encadrés par l'instruction-cadre datée du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005 (également appelée « Instruction Robien »).

Le ministère en charge des transports a élaboré un nouveau référentiel d'évaluation des projets de transports de l'État et de ses établissements publics. Cette nouvelle instruction-cadre ministérielle, appelée « Instruction Royal », est entrée en vigueur le 1er octobre 2014. Les évolutions portent notamment sur :

- > Un enrichissement de la méthode et des outils de calcul socio-économique des projets de transport :
 - La nouvelle circulaire fait référence à des fiches outils publiées en septembre 2014 par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ; ces fiches-outils visent à guider les maîtres d'ouvrage dans l'application de la nouvelle instruction,
 - Ces fiches-outils retiennent la plupart des recommandations émises dans le rapport du Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (CGSP), présidé par Emile Quinet (appelé également « Quinet 2013 »),
- > Un renforcement des obligations d'évaluation socio-économique des projets d'investissements de l'État et de ses établissements publics, avec le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

L'instruction Royal propose des évolutions méthodologiques et des révisions des valeurs tutélaires. Cette mise à jour permet une meilleure discrimination des projets, grâce notamment à une meilleure prise en compte :

- > Des effets sur les nuisances sonores et la pollution de l'air,
- > Des avantages en carbone qui deviennent une part non négligeable de la Valeur Actualisée Nette (VAN),
- > Du risque macro-économique.

Les flux d'avantages et de coûts du projet interviennent à des années différentes de la vie du projet. L'actualisation est un processus nécessaire pour pouvoir sommer les coûts et les avantages obtenus à des années différentes.

Pour les sommer, il est nécessaire de les convertir à la même année à l'aide du taux d'actualisation.

L'actualisation est différente de l'indexation ou de la correction de l'inflation : c'est une technique qui permet d'évaluer le changement de valeur d'un bien en fonction du moment où on le donne et reflète la préférence de la collectivité pour le présent.

Le bilan socio-économique doit intégrer la prise en compte du risque sur l'environnement macroéconomique, dit risque systémique. L'évaluation socio-économique doit donc tenir compte d'une évolution selon la tendance économique actuelle, mais aussi d'un scénario futur dégradé (« stressé ») de l'environnement macroéconomique.

La première étape consiste donc à apprécier si le projet est exposé ou non au risque systémique à l'aide d'un test de stress macroéconomique. Pour ce faire nous calculons deux indicateurs :

- > La VAN-SE « tendancielle », calculée en considérant un scénario macroéconomique tendanciel et un taux d'actualisation de 4%,
- > La VAN-SE « stressée », calculée en considérant un scénario macroéconomique stressé (croissance du PIB de 0% sur la durée de l'évaluation) et un taux d'actualisation de 4%.

Si la VAN-SE « stressée » est inférieure à 80% de la VAN-SE « tendancielle », ou que la VAN-SE « stressée » est négative, le projet est présumé vulnérable au risque systémique.

Dans notre cas, la réalisation du test de stress macroéconomique indique que le projet est soumis au risque systémique.

Nous retenons donc un taux d'actualisation 4,5%.

Période d'évaluation Alors que l'instruction Robien proposait une période de 50 ans après la mise en service du projet, la nouvelle instruction prolonge la période d'évaluation jusqu'en 2140 quelle que soit l'année de mise en service du projet. En pratique, le bilan est poursuivi jusqu'en 2070 et l'année 2070 inclut désormais une valeur résiduelle des coûts et avantages sur la période 2070-2140.

L'instruction Royal précise qu'entre 2071 et 2140, la valeur résiduelle est calculée :

- > « en stabilisant les trafics et les valeurs de référence, sauf celle du carbone pour laquelle on retiendra une croissance annuelle de la valeur unitaire égale au taux d'actualisation,
- > « en tenant compte des dépenses d'entretien et de renouvellement ou de grosses réparations qui devraient intervenir en cohérence avec la durée de vie technique des ouvrages. »

Les coûts et avantages de la période 2071-2140 sont donc actualisés une première fois jusqu'à l'année 2070 puis actualisés une deuxième fois jusqu'à l'année précédant la mise en service.

L'instruction Royal précise que la croissance des trafics et des valeurs tutélaires est stabilisée à partir de 2070 sauf pour la valeur du carbone.

Taux d'évolution des trafics après mise en service Les taux d'évolution des trafics sont de 1.5% / an de 2025 à 2050 puis de 0.75% / an au-delà.