

A3 / 2 PRESENTATION DU PROJET

Le projet se développe sur une longueur d'environ 43 kilomètres entre Auch et Toulouse, respectivement sur les départements du Gers et de la Haute Garonne.

Il comprend l'aménagement de la RN124 entre Auch Est (extrémité Est de la déviation d'Auch) et Aubiet Ouest, entre Aubiet Est et l'Isle Jourdain, et entre Pujaudran Est et la RD65 (extrémité Ouest de la déviation de Colomiers Ouest) avec les déviations de Gimont et de Léguevin, ainsi que la mise aux normes des accotements de la déviation de Pujaudran.

Ses caractéristiques générales sont conformes au parti d'aménagement défini et approuvé dans le cadre de l'APSI de la RN124 entre Auch et Toulouse :

- * aménagement à 2x2 voies,
- * statut de route express (suppression des accès directs et privés),
- * normes L100 de l'ICTAAL,
- * création de points d'échanges.

L'aménagement se développe globalement au Sud et le long de la route nationale n°124.

L'origine du projet se situe à l'extrémité Est de la déviation d'Auch.

Entre Auch et la déviation d'Aubiet, il s'inscrit au Sud de la RN124 actuelle, puis au lieu-dit « Esmendès », il réutilise le créneau à trois voies existant.

Entre la déviation d'Aubiet (Est) et celle de l'Isle Jourdain (Ouest), le créneau à trois voies existant n'est pas réutilisé (il sert comme itinéraire de substitution) ; le tracé se cale parallèlement au Sud de la RN124 actuelle.

A partir du Château de Xantrailles, le bourg de Gimont est dévié par le Sud en évitant le bâti dispersé périphérique et les zones urbanisables inscrites au Plan d'Occupation des Sols. La déviation de Gimont s'inscrit en fond de thalweg pour franchir la Gimone au Sud du Château de Fontenille et de l'ancienne Abbaye de Planselve. Après le franchissement de la Marcaoue, la déviation remonte vers le Nord et se poursuit le long de la RN124 actuelle. Au Nord de Montferran-Saves, elle s'en écarte légèrement vers le Sud pour éviter un groupe d'habitations et rectifier une section sinueuse de la route actuelle. Elle rejoint ensuite l'extrémité Ouest de la déviation de l'Isle Jourdain.

L'aménagement se poursuit une douzaine de kilomètres à l'Est par la déviation de Léguevin. Il s'inscrit au Sud de l'agglomération en limite des bois de Sudre (à l'Est) et du lotissement des Hauts de St Gilles (à l'Est), et longe ensuite, vers le Nord, l'Aussonnelle qu'elle franchit avant de se raccorder à la RN124 au droit de la RD65 à l'Ouest de Colomiers.

Il est prévu, d'Ouest en Est, les sept points d'échanges suivants :

- * 2- au niveau de Marsan, sur la RD272 : un échangeur complet dénivelé,
- * 4- au niveau de Gimont, sur la RD12 : un échangeur complet dénivelé,
- * 5- au niveau de Montferran-Saves, sur la RD39 : un échangeur complet dénivelé,
- * 10- au Sud-Ouest de Léguevin, sur la RD37 : un échangeur complet dénivelé,
- * 11- au Sud-Est de Léguevin, sur la RD42 : un demi-échangeur dénivelé,
- * 12- à l'Est de Léguevin, sur la RN124 actuelle : un échangeur complet dénivelé.

Ils complètent les cinq échangeurs existant suivants :

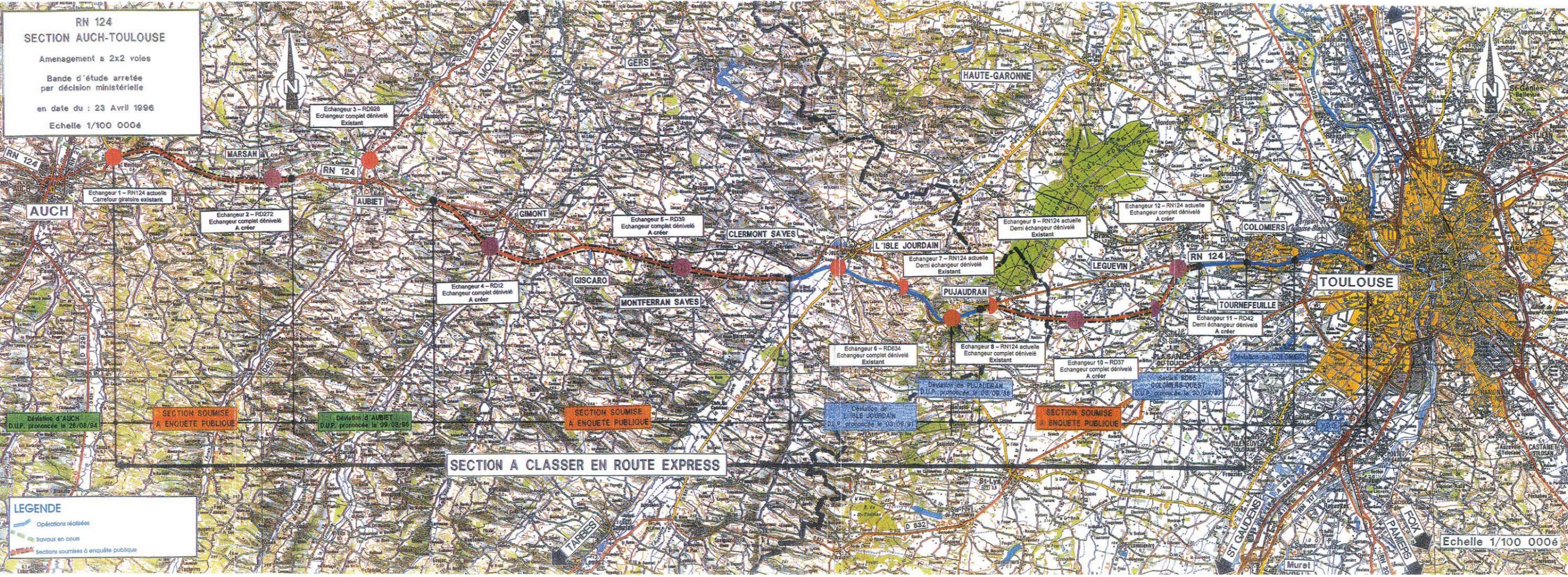
- * 1- en sortie Est d'Auch, sur la RN124 actuelle : un carrefour giratoire,
- * 3- au niveau d'Aubiet, sur la RD928 : un échangeur complet dénivelé,
- * 6- au niveau de l'Isle-Jourdain, sur la RD634, un échangeur complet dénivelé,
- * 7- à l'Est de l'Isle-Jourdain, sur la RN124 actuelle, un demi-échangeur dénivelé,
- * 8- à l'Ouest de Pujaudran, sur la RN124 actuelle, un échangeur complet dénivelé,
- * 9- à l'Est de Pujaudran, sur la RN124 actuelle : un demi-échangeur dénivelé,

Ces échangeurs permettent de rétablir tous les échanges et dessertes des zones d'activités et d'habitations de la section.

L'ensemble des accès directs et privés étant physiquement supprimé sur la 2x2 voies, ceci afin d'assurer une sécurité optimale pour les usagers de la RN124 et aussi pour les riverains, le projet prévoit la réalisation de voies de désenclavement des riverains ainsi que celle de chemins d'entretien au droit des protections acoustiques et des aménagements paysagers.

Toutes les parcelles seront désenclavées et la localisation précise des voies de désenclavement sera définie lors de l'enquête parcellaire.

RN 124
SECTION AUCH-TOULOUSE
Aménagement à 2x2 voies
Bande d'étude arrêtée
par décision ministérielle
en date du : 23 Avril 1996
Echelle 1/100 000e



LEGENDE
Opérations réalisées
travaux en cours
sections soumises à enquête publique

Echelle 1/100 000e

A4- LES ÉTAPES DE LA PROCÉDURE

A4 / 1 LES PROCEDURES PREALABLES A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne ont connu les étapes administratives suivantes :

> La **décision Ministérielle** du 07 juin 1979 a approuvée le *Parti d'Aménagement à Long Terme* (PALT) de l'itinéraire Auch-Toulouse et a préconisée :

- * un aménagement partiel à 2x2 voies entre Auch et l'Isle Jourdain.
- * un aménagement continu à 2x2 voies entre l'Isle Jourdain et Toulouse.

Une étude d'aménagement d'axe réalisée entre 1987 et 1988 sur la section Auch-Pujaudran a confirmée cette décision.

> La déclaration d'utilité publique de la section « **déviaton de Pujaudran** » en date du 08/09/1986 et sa mise en service à 2x2 voies en juin 1989.

> La déclaration d'utilité publique de la section « **déviaton de l'Isle Jourdain** » en date du 03/09/1991 et sa mise en service à 2x2 voies en mai 1996.

> Le *Schéma Directeur Routier National* approuvé par décret n°92-379 du 01 avril 1992.

> La *première phase de l'Avant-Projet Sommaire d'itinéraire* approuvée par décision ministérielle en date du 24 novembre 1993.

> La déclaration d'utilité publique de la section « **déviaton d'Auch** » en date du 26/08/1994. Elle sera réalisée dans une première phase à 2 voies de circulation bidirectionnelle.

> La déclaration d'utilité publique de la section « **déviaton d'Aubiet** » en date du 09/08/1996.

> La *deuxième phase de l'Avant-Projet Sommaire d'itinéraire* approuvée par décision ministérielle en date du 23 avril 1996.

> La déclaration d'utilité publique de la section « **RD65 Colomiers Ouest** » en date du 30/04/1997.

> *L'enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique* qui s'est déroulée du 05 janvier 1998 au 07 février 1998 puis du 15 septembre 1998 au 15 octobre 1998.

> *L'instruction mixte à l'échelon central*, c'est à dire le recueil de l'avis de tous les ministères concernés par le projet, qui a eu lieu du 14 novembre 1997 au 10 mai 1999.

> La *Déclaration d'Utilité Publique* prononcée le 3 août 1999 par décret du Premier Ministre.

> La *Déclaration d'Utilité Publique pour l'itinéraire à Grand Gabarit* prononcée le 5 juin 2002 par arrêté interministérielle.

A4 / 2 LE BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) s'est déroulée du 05 janvier 1998 au 07 février 1998, dans les départements du Gers et de la Haute Garonne, sur les communes d'Auch, Leboulin, Lahitte, Marsan, Aubiet, Gimont, Juillès, Giscaro, Monferran-Savès, l'Isle-Jourdain et Pujaudran dans le Gers, Léguevin, Pibrac et Colomiers dans la Haute Garonne.

L'enquête portait sur les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne, sur la mise en compatibilité des POS des communes d'Auch, Gimont, Monferran-Savès, l'Isle-Jourdain, Léguevin, Pibrac, Colomiers et Pujaudran, et sur le classement en route express de l'itinéraire.

Cette enquête a permis de recueillir les observations de toutes les personnes intéressées et les avis des collectivités, des associations ou organismes représentatifs d'intérêts professionnels, culturels, économiques ou de protection de l'environnement.

Une commission d'enquête, désignée par le Président du tribunal administratif de PAU le 30 octobre 1997, a été chargée de suivre l'enquête.

A l'issue de l'enquête, la commission d'enquête, dans son rapport en date du 26 juin 1998, a relaté le déroulement de l'enquête, examiné les observations recueillies, et formulé des conclusions motivées.

Dans ses conclusions, la commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet et, compte tenu :

- des inévitables perturbations environnementales engendrés par le projet,
- des remarques pertinentes émanant du public et d'une volonté de plus en plus manifeste de ce public de participer au processus des décisions qui le concernent,

elle a formulé les quatre recommandations suivantes :

- nécessité d'une large concertation avec tous les intéressés (municipalités, associations, particuliers) pour :
 - le tracé définitif de la 2x2 voies à l'intérieur du fuseau en fonction des demandes et des contraintes techniques,
 - le tracé des itinéraires de substitution,
 - l'aménagement des passages agricoles (après remembrement),
 - l'aménagement des passages de gros gibiers,
 - le rétablissement des chemins de grandes randonnées.
- nécessité d'un remembrement pour constituer des conditions d'exploitation favorables et au minimum équivalentes aux situations antérieures des agriculteurs.
- dans le cadre d'une politique de l'environnement ambitieuse, consentir un effort particulier pour la réduction des nuisances sonores en deça de la réglementation si possible, et visuelles par un aménagement paysager.
- réétudier l'implantation des échangeurs compte tenu des remarques et des demandes formulées, et notamment à Gimont et l'Isle-Jourdain.

Du 15 septembre 1998 au 15 octobre 1998, une enquête complémentaire a été réalisée ; elle portait sur :

- l'utilité des travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Pujaudran Est (PR 3,2) et Colomiers Ouest – RD65 (PR 12), déviation de Léguevin.
- le classement en route express de l'ensemble de l'itinéraire entre les PR 3,2 et 9.
- la mise en compatibilité des POS des communes de Léguevin, Colomiers et Pibrac dans le département de la Haute-Garonne.

Cette enquête complémentaire a été rendue nécessaire en raison d'imprécisions dans le sous-dossier G « mise en compatibilité des POS » du dossier soumis à l'enquête du 5 janvier 1998 et du 7 février 1998.

A l'issue de cette enquête complémentaire, la commission d'enquête, désignée le 10 août 1998 par le Président du tribunal administratif de Pau (la même que pour la première enquête) a remis son rapport et ses conclusions le 21 novembre 1998.

Les observations consignées dans les registres d'enquête portent sur les mêmes points que pour la première, mais sur une portion limitée.

Il est à noter des observations d'une population qui ne s'était pas manifestée lors de la première enquête (La Salvétat-Saint-Gilles).

Les subtilités de mise en conformité du POS des trois communes, qui ont déclenché cette seconde enquête, n'ont donné lieu à aucune observation du public, à l'exception des établissements Gélis.

Dans ses conclusions, la commission d'enquête a confirmé les termes de son précédent avis, avis favorable avec quatre recommandations, et formulé une recommandation supplémentaire :

- engager avant toute décision définitive, une concertation réunissant les services de l'Etat intéressés, l'industriel, les municipalités de Pibrac et Colomiers en vue de définir et d'arrêter les solutions propres à assurer pour GPS (tuiles, briques et planches) des conditions de fonctionnement (desserte et stockage) au moins équivalentes aux conditions actuelles.

L'objet de ces cinq recommandations est contenu dans les réponses apportées aux différents thèmes. Elles seront respectées lors de la mise au point du projet.

Les observations consignées dans les registres d'enquête ont été classées par thème ; ils concernent :

* **Détérioration du cadre de vie** (aspect visuel) – 112 observations : le public est fortement sensibilisé à l'environnement et à sa protection.

⇒ le dossier prévoit des aménagements paysagers qui seront précisés lors de la mise au point du projet.

* **Détérioration du cadre de vie** (aspect sonore) – 89 observations : les futurs riverains expriment leur crainte de subir des atteintes sonores.

⇒ lors de la mise au point du projet, des études spécifiques seront conduites en vue de déterminer le type de protection à mettre en place afin de respecter les seuils légaux. Par ailleurs, une optimisation du tracé, tant en plan qu'en profil en long, sera recherchée afin de limiter les nuisances.

* **Coût trop élevé du choix présenté** (concerne la déviation de Gimont) – 74 observations

⇒ Après rejet de la variante Nord, et comparaison entre la variante la plus au Nord de Gimont et la variante Sud, cette dernière a été retenue. En effet, d'un coût moins élevé, elle répond mieux aux contraintes d'aménagement du territoire (desserte du Sud du département du Gers par le biais de l'échangeur prévu avec la RD12).

* **Avis favorables** – 56 observations

ces avis ont été émis par des personnes non riveraines du tracé retenu, faisant apparaître l'utilité de l'opération.

* **Détérioration des conditions d'exploitation** – 55 observations : ces observations sont exprimées par des exploitants agricoles dont les exploitations seront morcelées ou amputées par le tracé.

⇒ les procédures de remembrement prévues par l'article 10 de la loi du 8 août 1962 seront engagées.

* **Modifications ponctuelles du tracé afin de limiter les nuisances** – 35 observations

⇒ ces demandes pourront être satisfaites lors de la mise au point du projet dans le respect des limites du fuseau soumis à l'enquête et des contraintes techniques.

* **Questions relatives à l'hydrographie** – 33 observations (qualité des rejets en provenance de la plate-forme, perturbations apportées aux écoulements)

⇒ les études précises seront conduites lors de la mise au point du projet dans le respect de la loi sur l'eau et leurs résultats feront l'objet d'une enquête publique.

* **Choix d'un autre tracé** – 26 observations

⇒ le tracé soumis à l'enquête est celui retenu au titre de l'APSI 2^{ème} phase, après concertation et en limitant l'impact du projet sur l'environnement, les exploitations agricoles tout en prenant en compte les contraintes techniques de cette catégorie de route..

*** Déplacement et création d'échangeurs – 24 observations**

Gimont souhaite un échangeur à chaque extrémité, plutôt que celui prévu avec la RD12.
L'Isle Jourdain demande un demi-échangeur supplémentaire à Choulon.
Colomiers et le Sidexe demandent en échangeur entre la RN124 et la RD924 et un échangeur complet avec la RD65.

⇒ le positionnement des échangeurs résulte de la concertation et du respect d'une interdistance maximale de 10 km environ.

Ainsi, après analyse, seul le demi-échangeur de Fourès (déviation de l'Isle Jourdain) sera transformé en un échangeur complet afin d'améliorer la desserte à partir de l'Ouest et de supprimer le trafic poids lourds dans la traversée de l'agglomération.

*** Exigence de concertation – 21 observations :** demande des particuliers, des municipalités et des associations d'être associés à la mise au point du projet.

⇒ cette demande pourra être satisfaite dans le respect du fuseau et des contraintes techniques.

*** Opposition de principe à ce type d'aménagement privilégiant les transports routiers – 18 observations**

⇒ l'évaluation économique et sociale du dossier fait ressortir que, pour satisfaire aux exigences d'aménagement du territoire, la mise à 2x2 voies de la RN124 entre Auch et Toulouse, paraît la solution la mieux adaptée.

*** Demande de passages agricoles – 16 observations**

⇒ les réponses adaptées seront apportées par l'engagement des procédures de remembrement.

*** Erreurs ou omissions dans les plans** (concerne des constructions ou lotissements récents)

⇒ la mise au point du projet se fera sur la base de documents topographiques à grande échelle, d'une plus grande précision, permettant de mieux appréhender les nuisances et de dégager les solutions les mieux adaptées.

*** Protection de la faune sauvage – demande de passages à gibier – 15 observations**

⇒ ce problème a été pris en compte dans le dossier et la localisation précise des passages à gibier se fera, en liaison avec la fédération des Chasseurs, lors de la mise au point du projet.

*** Sauvegarde des itinéraires de loisir – 11 observations**

⇒ tous les chemins de randonnée, intersectés par le tracé, seront rétablis.

*** Demande de rachat d'immeubles ou de terrains – 10 observations**

⇒ ces problèmes sont spécifiques de l'enquête parcellaire.

*** Problème d'accès à la future voie express – 9 observations**

⇒ pour rejoindre la voie express les usagers devront utiliser l'échangeur le plus proche par l'intermédiaire des itinéraires parallèles.

*** Desserte des établissements GPS à Colomiers**

⇒ la concertation avec la société GPS est engagée afin de trouver une solution satisfaisante.

*** Réinstallation de l'entreprise et des logements RODRIGUEZ à Pibrac**

⇒ la concertation avec cet entrepreneur est engagée afin de trouver une solution satisfaisante.

*** Proximité de l'abbaye de Planselve (500 m du projet) – 24 observations**

⇒ la distance de 500 m ne constitue pas une proximité trop pénalisante et des mesures efficaces pourront être mises en œuvre pour protéger le site.

A4 / 3 LE BILAN DE L'INSTRUCTION MIXTE À L'ECHELON CENTRAL (IMEC)

Parallèlement à l'enquête publique, une concertation a été conduite entre les administrations centrales des ministères représentant les divers intérêts : défense nationale, aménagement du territoire, vie économique, nécessité de la protection civile, du patrimoine et de l'environnement, etc...

Cette procédure a été conduite conformément aux dispositions de la circulaire n°87-50 du 22 mai 1987.

L'analyse des avis émis par les 19 membres concertés dans le cadre de l'IMEC de la présente opération ne fait apparaître aucune position défavorable à l'aménagement projeté, mais plutôt des remarques et réserves sur des points particuliers qui seront prises en compte lors de la mise au point du projet.

Les remarques émises par les services des différentes administrations sont prises en compte dans les engagements au chapitre B.

A4 / 4 LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Après avis du Conseil d'Etat, le décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne, a été signé le 3 août 1999 et publié au Journal Officiel le 5 août 1999.

Il comporte en annexe les plans généraux au 1/ 25 000 des aménagements projetés.

Il comporte en outre la mise en compatibilité des POS des communes d'Auch, Gimont, Monferran-Savès et l'Isle-Jourdain dans le Gers, Léguevin, Pibrac et Colomiers dans la Haute Garonne.

Et confère à la RN124 entre le PR 51+00 dans le département du Gers et le PR 9+00 dans le département de la Haute Garonne le statut de route express.

A4 / 5 L'EVOLUTION DU PROJET AU DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Diverses phases administratives et d'études vont accompagner l'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est (Gers) et la RD65 (Haute Garonne) jusqu'à la réalisation des travaux, la mise en service, et au-delà, l'exploitation.

Afin de bien insérer l'infrastructure dans son environnement, l'Etat s'engage pendant toute la durée des études de détail jusqu'à la réalisation des travaux et la mise en service des différentes sections du projet, à mettre en place un large partenariat :

élus des collectivités concernées, organismes professionnels, culturels ou économiques, services locaux des administrations, DIREN (Direction Régionale de l'Environnement), DDAF (Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt), DDASS (Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales),

Les Directions départementales de l'Équipement de la Haute Garonne et du Gers engageront les travaux au fur et à mesure de la disponibilité des terrains et du budget prévisionnel d'investissement.

☛ Les études de tracé

Les études de projet qui seront réalisées sous la conduite de la Direction Départementale de l'Équipement de la Haute Garonne et du Gers représentants l'Etat, maître d'ouvrage permettront d'aboutir à un calage précis du tracé et de préciser les caractéristiques des rétablissements de communication ainsi que la localisation des aires annexes.

Dans le cadre de ces études, le choix du tracé définitif tiendra compte, dans toute la mesure du possible, des avis des municipalités dont le territoire est traversé et des observations consignées sur les registres d'enquête, portant notamment sur le rétablissement des voies routières et des accès aux parcelles agricoles ou forestières, le contournement de l'urbanisation et la préservation des exploitations par l'utilisation possible d'un remembrement.

En outre, l'instruction mixte à l'échelon central a fait apparaître le besoin de plusieurs études, dont les conclusions seront intégrées au projet final.

Actuellement, aucune étude n'est en cours.

Par contre, dans le département du Gers, des actions de sécurité routière sont réalisées ponctuellement sur l'itinéraire ; celles-ci concernent essentiellement la suppression d'obstacles latéraux et la rectification de virages. Ces travaux sont intégrés au Plan Régional des actions de sécurité et concernent un des volets du Contrat de Plan Etat/Région.

Par ailleurs la section comprise entre Auch-Est et Aubiet-Ouest est inscrite au XII^{ème} Contrat de Plan. Les études de cette section devraient être lancées courant du premier semestre 2000.

Au niveau de la déviation de Léguevin (département de la Haute Garonne), actuellement trois études ont été réalisées :

- un Avant-Projet Sommaire en 1995,
- une étude hydraulique sur l'Aussonnelle en 1998,
- une étude préalable de réaménagement foncier agricole en novembre 1999.
- Une étude sur les milieux naturels en décembre 2000.

La déviation de Léguevin est également inscrite au XII^{ème} Contrat de Plan et, les études de cette section ont débuté dans le courant du premier semestre 2000.

☛ Les ouvrages d'art

L'ampleur des ouvrages d'art nécessite des études et procédures particulières.

Celles-ci seront engagées dans le respect des études d'impact.

Les grands ouvrages d'art feront l'objet d'une étude environnementale, au fur et à mesure de leur conception, dans le but de respecter les sites dans lesquels ils s'inscrivent.

☛ Les procédures foncières

▪ L'enquête parcellaire

La définition précise du projet permettra de déterminer l'emprise des aménagements sur les différentes sections et sera suivie des enquêtes parcellaires organisées par les Préfets : elles définiront exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et permettront aux intéressés de faire valoir leurs droits.

▪ Les acquisitions foncières

Indépendamment des accords amiables qui pourront intervenir en vue de la cession des parcelles nécessaires à l'exécution des travaux, et des éventuels remembrements qui pourront être réalisés, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

▪ Le remembrement

La Déclaration d'Utilité Publique prévoit la possibilité d'engager une procédure de remembrement pour remédier aux dommages créés par la réalisation des travaux. Dans ce cadre, des pré-études d'aménagement foncier seront entreprises sur les différentes sections concernées par le projet en vue d'éclairer le choix des commissions communales d'aménagement foncier.

Si ces commissions le décident, des opérations de remembrement pourront être entreprises dans les communes touchées par le projet routier (Cf. article 10 modifié de la loi n°62-233 du 8 août 1962 et ses décrets d'application codifiés aux articles L 123-24 à L 123-26 et L 352-1 du Code Rural).

Les procédures complémentaires

Dans le cadre des études de détails du projet à réaliser par le Maître d'Ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires, par exemple l'ouverture d'enquêtes publiques au titre de la loi sur l'eau (loi du 3 janvier 1992 et ses décrets d'application n° 93-742 et 93 743 du 29 mars 1993) ou les autorisations de défrichements (articles L311-1 et L311-2 du code forestier notamment).

Au stade des études détaillées, les besoins en matériaux pour la construction de l'ouvrage ou les matériaux excédentaires pourront être exactement évalués et les projets d'ouverture de zones d'emprunts feront l'objet, le moment venu, d'une procédure spécifique d'autorisation conformément aux dispositions des décrets n°94-484 et 94-485 du 9 juin 1994.

Dans tous les cas de figure, des réaménagements, notamment paysagers, seront prévus.

Un bilan des effets économiques, sociaux et environnementaux des aménagements effectués, réalisé en application de la Loi du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), sera établi par le maître d'ouvrage au plus tard 5 ans après la mise en service.

A5- MODIFICATIONS APORTEES AU PROJET

Dans le cadre du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne, aucune modification n'a été réalisée sur le projet suite à l'enquête d'utilité publique.

TITRE B - ENGAGEMENTS de PORTEE GENERALE

B1- PRÉSENTATION DES ENGAGEMENTS

L'eau

▪ Généralités

Le contexte hydrogéologique n'est pas contraignant : les circulations souterraines sont soit peu importantes, soit profondes (nappes intramolassiques présentes au niveau de Léguevin).

Le réseau hydrographique de surface, constitué principalement par l'Arroussagnet, la Gimone, la Marcaoue, la Save et l'Aussonnelle, présente des eaux de qualité passable, où la reproduction de certains poissons peut être compromise et la fabrication d'eau potable difficile.

L'Aussonnelle présente une qualité médiocre.

On note également des problèmes de débordement.

A la demande du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, il a été réalisé en 1998 une étude hydraulique sur l'Aussonnelle afin d'évaluer les risques que présente le tracé de la déviation de Léguevin sur sa zone inondable au niveau de l'usine Gélis. Cette étude ne remet pas en cause le projet ; en effet celui-ci n'aggraverait en aucun cas la situation actuelle : les aménagements projetés offrent une plus grande capacité et de meilleures conditions d'écoulement.

Par ailleurs, à proximité du projet, on recense essentiellement deux captages d'alimentation en eau potable : une prise d'eau dans la Gimone au Sud de Gimont et une dans la Save au Sud de l'Isle Jourdain. Aucun périmètre de protection n'est touché.

La vulnérabilité du milieu et les enjeux qu'elle représente en terme d'alimentation en eau potable pour les communes concernées ont conduit l'Etat à rechercher une protection maximale sur tout le tracé.

▪ Objectifs et mesures

Compte Tenu principalement de la sensibilité des eaux de surface et de leur utilisation pour l'alimentation en eau potable des populations locales, l'Etat s'engage à prendre les mesures nécessaires afin d'éviter tout risque de pollution (chronique, accidentelle et saisonnière).

C'est ainsi qu'aucun rejet direct d'eaux ou d'effluents issus de la plate-forme n'est prévu dans les cours d'eau franchis par les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne.

Il sera réalisé un état des lieux sur la qualité actuelle de tous les cours d'eau susceptibles d'être affectés par le projet en phase d'exploitation. L'Etat assurera, avant la phase chantier, la mise en place d'un suivi de la qualité des eaux afin de corriger et d'adapter si nécessaire les dispositifs d'assainissement.

Mesures prises pour la phase chantier

Les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne sont des étapes pendant lesquelles les risques de pollution sont présents et doivent être pris en compte par des mesures appropriées.

C'est ainsi que :

- * les installations relatives à l'entretien des engins de chantier devront être conformes aux lois et règlements.

- * les conditions de stockage et de manipulation de produits dangereux (huiles, hydrocarbures, ciments, ...) feront l'objet d'une surveillance particulière.

- * pour la réalisation des ouvrages hydrauliques, des bassins de décantation avec dispositif deshuilleur seront mis en place pour recueillir les matières en suspension ou les laits de ciment afin d'éviter tout rejet direct dans les cours d'eau.

Mesures prises pour la phase d'exploitation

Dès la mise en service des dernières sections de RN124 aménagées à 2x2 voies entre Auch et Toulouse, les risques de pollution pourront survenir du fait de la circulation (automobiles, véhicules lourds) et selon la période considérée, de l'entretien hivernal (sel de déverglaçage).

Pour la section courante, l'Etat s'engage à prendre les mesures suivantes :

- * recueil et évacuation de la totalité des effluents de la plate-forme dans un réseau de collecte constitué par des fossés enherbés ou bétonnés.

- * collecte de ces effluents dans un ensemble de bassins permettant en outre de stocker les pollutions accidentelles.

- * rejet des eaux, dans des secteurs, offrant la meilleure filtration et laissant aux équipes d'intervention un temps de réaction maximum en cas de pollution accidentelle.

- * Mise en place d'un plan d'alerte et d'intervention contre la pollution accidentelle intégré au plan départemental.

Outre ces mesures, le Maître d'Ouvrage s'engage à réaliser des études complémentaires, afin d'une part, d'affiner au niveau du projet les mesures précitées et d'autre part, de prescrire en lien avec la DIREN les mesures complémentaires qui pourraient s'avérer nécessaires.

Pour la déviation de Gimont, le franchissement de la Gimone se fera par un viaduc d'environ 90 mètres, le principe étant de ne pas aggraver les risques d'inondation, de maintenir les capacités de stockage, d'assurer une transparence totale et de ne pas modifier les vitesses d'écoulement, les références étant les crues centenales et de 1977. L'échangeur de la RD 12 devra être implanté hors zone inondable.

Pour la déviation de Léguevin, les principes énoncés ci-dessus s'appliquent pour l'Aussonnelle.

La réglementation en vigueur sera respectée pour tous les travaux concernant les eaux superficielles (rétablissements hydrauliques, rejets) ou souterraines, notamment la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau et ses décrets d'application.

Un dossier concernant les déclarations et demandes d'autorisation de rejet sera mis au point avec les Missions Inter Services de l'Eau de la Haute Garonne et du Gers, conformément à la réglementation en vigueur, et avec la DIREN.

Les dispositifs de protection des eaux superficielles seront définis précisément au niveau des études de détails et présentés lors des déclarations et demandes d'autorisation de rejet.

Le milieu naturel

Le projet ne traverse aucun secteur répertorié à l'inventaire national des Zones d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

Les effets du projet sur les boisements et la faune ont été appréhendés lors des études d'avant-projet et d'impact.

Dans le cadre des études de détails, des études complémentaires sur les milieux naturels et tout particulièrement sur la faune et la flore pourront être envisagées. La Direction Départementale de l'Environnement sera étroitement associée à ces études.

Elles porteront essentiellement sur :

- * l'évaluation de l'impact engendré par le projet dans son ensemble (tracé neuf, échangeurs, bases de chantier, piste de chantier, ...).

- * la définition des mesures réductrices ou compensatoires à mettre en œuvre. Dans ce cadre seront notamment définis les dispositifs nécessaires afin d'assurer la transparence de l'infrastructure nouvelle vis à vis des déplacements de la petite et de la grande faune. Ces mesures pourront concerner, si nécessaire, la réalisation d'aménagements spécifiques (ouvrage de franchissement, milieu de substitution, ...), des reboisements compensatoires ainsi que l'acquisition de biotopes particuliers.

Les études de détail affineront les mesures générales.

Le Maître d'Ouvrage s'engage dans les secteurs boisés et dans ceux présentant des sensibilités écologiques à :

- * limiter les emprises au minimum technique nécessaire à l'implantation de l'ouvrage et à son insertion paysagère.

- * limiter les déboisements aux emprises nécessaires au projet.

- * prendre des mesures particulières afin de réduire les effets des travaux (coupes d'éclaircies, reconstitution de lisières, ...).

- * végétaliser les talus avec des semences et jeunes plants composant la flore locale.

- * veiller lors des remembrements à la reconstitution d'un maillage de haies dans les secteurs bocagers.

- * éviter d'effectuer, dans ces mêmes secteurs, l'arrachage des haies pendant de la période de nidification.

- * localiser les ouvrages d'art répondant à la traversée de la faune sauvage. Leur dimensionnement tiendra compte du Guide Technique du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes. Leur conception et leur implantation seront décidées en collaboration avec les instances compétentes (DIREN, DDAF, ONF, Fédération de chasse, ...). Au stade initial sont prévus :

- 2 passages à faune entre Auch et Aubiet aux niveaux du ruisseau de Leboulin et du bois de St-Cricq

- 1 sur la déviation de Gimont au niveau de la Bourdette

- 1 sur la section Gimont-L'Isle-Jourdain à l'Ouest de Monferran-Savès

- 4 sur la déviation de Léguevin aux niveaux du GR 653 et des ruisseaux de la Moulinasse, de St-Blaise et de Laplau.

* réaliser, si nécessaire, des aménagements spécifiques (ouvrage de franchissement, milieu de substitution, ...) pour la petite faune (petits carnivores, amphibiens, ...). La création de passage par buses de diamètre 800 est prévue en l'absence de passage hydraulique, avec un pas d'environ 1 kilomètre.

* compenser certains impacts spécifiques soit par des reboisements, soit par l'acquisition et la gestion de biotopes particuliers.

* mettre en place sur la totalité de l'itinéraire une clôture.

L'agriculture

Les acquisitions foncières

Mesures d'ensemble

Les mesures envisagées pour réduire ou compenser les dommages seront examinées par l'Etat en concertation étroite avec les différents acteurs concernés. La prise en compte des structures d'exploitation agricoles et la préservation des terres cultivables ont permis dans certains cas de choisir le tracé le moins perturbant, mais il subsiste des secteurs où une restructuration foncière s'avère nécessaire.

La pré-étude d'aménagement foncier

Dans toutes les communes concernées par les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne, une pré-étude d'aménagement foncier sera engagée sous l'égide de la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) avec la collaboration des responsables des organismes agricoles.

L'objet de cette étude est :

- * de donner aux Commissions communales d'Aménagement Foncier des éléments d'appréciation en vue de décider la réalisation ou non d'un remembrement,
- * de proposer les rétablissements des voiries communales ou d'exploitations,
- * de prévoir les dispositions hydrauliques adaptées pour maintenir les caractéristiques des zones drainées ou irriguées,
- * de rétablir les routes forestières en relation avec les services concernés.

Le remembrement

Il sera fait application des dispositions de l'article 10 modifié de la loi du 8 août 1962 et codifiées aux articles L 123-24 et suivant du Code Rural.

Lorsque les expropriations, en vue de la réalisation de grands ouvrages publics, sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée, l'obligation est faite au Maître d'Ouvrage de remédier aux dommages causés en contribuant financièrement à l'exécution d'opérations de remembrement, de travaux connexes et à l'installation sur des exploitations nouvelles comparables des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée ou, s'ils l'acceptent, à la reconversion de leur activité.

Si le remembrement est demandé, deux cas peuvent se présenter :

* un remembrement avec inclusion d'emprise est décidé dans le périmètre perturbé. Dans ce cas, l'Association Foncière de Remembrement qui sera constituée devient l'interlocuteur de l'Etat pour l'acquisition de l'emprise. Chaque fois que celui-ci prendra possession des terrains avant la fin des opérations de remembrement, ce dernier versera des indemnités de privation de jouissance aux ayant droit.

En outre, il participera financièrement aux opérations de remembrement et aux travaux connexes.

* Un remembrement avec exclusion d'emprise.

Il y aura alors des négociations directes avec chaque propriétaire et exploitant situé dans l'emprise ; le remembrement s'effectuant de part et d'autre du projet dans la limite du périmètre perturbé.

L'Etat participera aux opérations de remembrement et aux travaux connexes comme dans le premier cas.

Cette formule présente quelques inconvénients. En effet, seuls les exploitants directement concernés par l'emprise subiront le préjudice de la perte de terres et des déséquilibres plus ou moins graves pourront subsister malgré l'influence du remembrement sur l'économie des exploitations.

Si le remembrement n'est pas demandé, on se situe alors dans le cadre de protocoles et de négociations directes entre le Maître d'Ouvrage et chaque propriétaire et exploitant.

Par ailleurs, les opérations de restructuration foncière éventuelles respecteront les dispositions retenues dans la loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages.

L'enquête parcellaire

Une fois arrêté le détail des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet, une enquête parcellaire sera organisée par les Préfets de la Haute Garonne et du Gers. Cette enquête permettra l'identification des propriétaires et de recueillir leurs observations et celles des exploitants, qui seront consignées au registre d'enquête.

Chaque problème particulier sera alors examiné pour qu'une solution y soit apportée dans le meilleur intérêt des parties.

La préservation de l'activité agricole et de l'environnement

Les indemnités

Des protocoles d'accord pourront être établis par le Maître d'Ouvrage avec les organisations agricoles sur les conditions de versements des indemnités destinées à réparer les préjudices pouvant être causés aux exploitants par les travaux d'aménagement envisagés.

Les différents types d'indemnités liés à l'acquisition des terrains sont les suivants :

* les indemnités principales qui représentent le prix de la terre estimée à sa valeur vénale par l'Administration des Domaines,

* les indemnités de réemploi,

* les indemnités accessoires lorsqu'elles sont justifiées (dépréciation éventuelle d'une partie des propriétés, rétablissement de clôtures, perte d'arbres, etc ...),

* les indemnités d'éviction de l'exploitation agricole sont destinées à compenser la perte de jouissance prématurée du bail du fait de l'expropriation,

* les indemnités pour la perte des récoltes en cours.

En cas de contestation, les indemnités seront fixées par le juge de l'expropriation.

Le rétablissement des accès aux parcelles

Ces problèmes seront examinés soit dans le cadre du remembrement s'il était demandé, soit au cas par cas dans le cadre des négociations entre le Maître d'Ouvrage, les intéressés et les représentants de la profession agricole.

La pré-étude d'aménagement foncier servira de référence afin que l'Etat puisse étudier le nombre, la localisation et le dimensionnement des rétablissements nécessaires.

La création de passages agricoles inférieurs ou supérieurs sera étudiée afin d'éviter, si nécessaire, les problèmes de fonctionnalité des exploitations agricoles.

Les clôtures touchées par le projet, notamment celles des parcs à bestiaux seront rétablies.

L'environnement

Le remembrement s'attachera au maintien des haies et corridors écologiques, notamment ceux qui ont un lien avec les ouvrages routiers de transparence.

Le paysage

Compte Tenu de la qualité des sites traversés (le paysage très vallonné des coteaux gersois) et des caractéristiques de l'ouvrage projeté (terrassements : remblais et déblais, ouvrages d'art, échangeurs, ...), les impacts sur le paysage s'avèrent importants.

Les aménagements paysagers ont pour objectifs de réduire les impacts du projet et d'intégrer ce dernier dans le site : « lier la voie nouvelle avec le site et le paysage ».

Lors des études de détail, une analyse fine sera réalisée pour déterminer les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre.

▪ Les principes d'aménagement paysager et architectural

Ils auront pour objectifs :

* d'intégrer l'infrastructure par rapport aux éléments constitutifs des paysages traversés et de la pratique de l'espace (degré d'organisation et d'homogénéité des unités paysagères, dynamique des populations, des activités économiques, attrait touristique, ...).

* de faciliter la découverte des paysages de qualité pour l'utilisateur tout en respectant les riverains.

* de préserver, de réhabiliter et de valoriser les paysages aux abords du projet. A ce titre, la Direction Départementale de l'Équipement s'assurera de la présence d'un paysagiste au sein de l'équipe de conception du projet.

➤ Les mesures générales d'atténuation des impacts

Le projet sera implanté de façon précise dans les zones sensibles afin de permettre la réalisation d'aménagements et d'optimiser leur efficacité.

Une recherche spécifique dans la forme des talus de remblai ou de déblai sera réalisée en fonction de la configuration du site et de la nature des sols.

Dans tous les cas, ces talus seront végétalisés (enherbement, plantations d'arbustes, ...) dans un but d'insertion dans le site (raccord à la végétation existante ou d'atténuation de la hauteur de terrassement visible).

Les emprises, les délaissés et les merlons anti-bruit seront végétalisés.

Une démarche architecturale assurera une intégration qualitative et homogène des ouvrages d'art sur tout le tracé.

L'intégration du projet dans les sites identifiés comme particulièrement contraignants fera l'objet d'études avec le concours d'experts compétents.

Par ailleurs, le balisage des rétablissements de chemins de randonnée intersectés par le projet, sera réalisé.

▪ Les emprunts de matériaux

La réalisation des travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne nécessitera un approvisionnement en matériaux de carrière pour les couches de chaussées (après concassage), les aménagements paysagers, les protections phoniques, etc...

Au stade actuel des études, l'équilibre des mouvements de terre semble assuré ; mais il est précisément impossible de définir les besoins en matériaux.

Cependant, le plus souvent possible, les excédents en matériaux de certaines sections compenseront les déficits d'autres sections. Il sera alors réalisé une étude spécifique afin de rechercher la zone de dépôt la plus appropriée.

Les matériaux en excédent seront donc stockés dans des zones de dépôt définitif qui feront l'objet de conventions d'occupation comprenant une obligation de remise en état du site.

Ces zones seront déterminées en collaboration avec les services de l'État concernés. L'avis de la DIREN sera recueilli au préalable pour les zones de dépôt.

Le patrimoine culturel▪ **L'archéologie**

Le projet ne touche pas directement de sites archéologiques actuellement reconnus, mais il traverse cependant une région riche en vestiges.

Conformément aux dispositions réglementaires de la loi de 1941 et du décret 93-245 du 25 février 1993 sur la protection du patrimoine archéologique, un protocole d'étude portant sur un diagnostic préalable applicable à l'ensemble des tronçons du tracé restant, sur la mise en œuvre éventuelle de fouilles de sauvetage, d'études post-fouilles et de publication des résultats scientifiques pourra être conclu entre l'Etat et la Direction Régionale de Affaires Culturelles de la région Midi-Pyrénées.

L'Etat apportera son concours aux prospections archéologiques de sauvetage rendues impératives par les travaux.

Lors de la réalisation des travaux, toute découverte fortuite de vestiges immobiliers présentant un caractère archéologique de sauvetage sera, sans délai, déclarée au service régional de l'archéologie, conformément à la législation en vigueur. Une information en ce sens sera donnée aux entreprises sous-traitantes.

▪ **Les sites et monuments**

Le projet sera sans effet sur le patrimoine historique.

Cependant, l'approfondissement des études de tracé à l'approche de certains lieux sensibles, principalement les abords de l'abbaye de Planselve, des Châteaux de Fontenille, de Xaintrailles et de St Cricq, le pigeonnier Louis XV à Monferran-Savès seront réalisés en collaboration avec la Direction de l'architecture (Architecte des Bâtiments de France).

L'aménagement du territoire▪ **Les routes**

La plupart des routes départementales et des voies communales revêtues seront rétablies sur place ou, en cas de contrainte majeure, avec une légère déviation.

Le rétablissement des voies communales non revêtues sera examiné au cas par cas en concertation avec les communes concernées.

Les rétablissements locaux seront examinés en détail entre l'Etat, les représentants agricoles et les intéressés.

Le désenclavement des parcelles sera assuré dans la majorité des cas. Lorsqu'une parcelle ne pourra être désenclavée, une solution sera trouvée (acquisition, rétrocession, ...) en concertation avec la profession agricole.

Les itinéraires balisés de randonnées pédestres seront rétablis par les ouvrages de franchissement de type agricole ou routier les plus proches.

Les échangeurs et demi-échangeurs prévus permettront d'améliorer la desserte des secteurs concernés.

▪ **Les réseaux**

Les mesures de rétablissement ou de protection des réseaux existants, tant en phase chantier qu'en phase définitive, seront étudiées par le Maître d'Ouvrage en concertation avec les différents concessionnaires ou Maîtres d'Ouvrage des réseaux concernés (France Télécom, EDF, GDF, ...).

▪ **L'urbanisme**➤ **Mise en conformité des documents d'urbanisme**

La mise en compatibilité des plans d'occupation des sols, avec les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne, a été réalisée conjointement avec l'enquête publique relative à ce dernier.

Les documents d'urbanisme devront intégrer les spécificités paysagères découvertes depuis le nouveau tracé, notamment aux abords et entrées de ville.

Cette compatibilité a permis d'intégrer les aménagements dans les documents graphiques et de définir éventuellement les nouvelles orientations des secteurs concernés.

▪ Les nuisances

➤ Atténuations des impacts de proximité

Les impacts visuels de proximité seront examinés dans le cadre des études paysagères qui accompagneront la mise au point du projet.

Ces mesures définiront les aménagements nécessaires de façon à intégrer au mieux le projet dans son environnement et notamment vis à vis des habitations les plus proches, soit en agissant sur le projet lui-même (végétalisation des terrassements, aménagements végétal des emprises), soit sur l'environnement propre des habitations (plantations de haies, etc ...).

Les impacts acoustiques sont examinés dans le cadre du chapitre sur le bruit. Les dispositifs de protection envisagés dans le but de limiter ces impacts seront implantés le plus souvent en bordure des plates-formes et feront l'objet d'un aménagement paysager.

➤ Le bruit

Les seuils de protection réglementaires applicables seront conformes au cadre juridique fixé par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, par son décret d'application n° 95-22 du 9 janvier 1995, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre et par l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Environ 150 habitations pourraient être exposées à des nuisances sonores supérieures aux seuils réglementaires.

Le choix des protections acoustiques sera fonction de la configuration du site, de ses caractéristiques et de la nature des constructions ou équipements qu'il comporte, avec le souci de la recherche d'une efficacité optimale.

Dans la mesure du possible, la protection se fera à la source plutôt qu'à la réception.

La préférence sera donnée à des dispositifs antibruit (butte de terre, mur...) au droit des zones bâties chaque fois qu'ils seront techniquement et esthétiquement adaptés.

Leur positionnement et leur conception seront précisés au cours d'études de projet (une fois le tracé et son profil en long définitivement connus). Des études spécifiques seront menées sur Gimont et Léguevin et seront présentées à la validation de la DIREN.

Les dispositifs de protection envisagés dans le but de limiter les impacts du bruit en bordure des plates-formes feront l'objet d'un aménagement paysager.

Les projets respecteront la circulaire du 12 décembre 1997 et la norme NFS 31085, qui implique un contrôle systématique après mise en service.

Les bruits de chantier feront l'objet d'une information du préfet, des élus et des riverains.

Le projet routier engendrera par contre la réduction du trafic dans les traversées des zones bâties, notamment les agglomérations de Gimont et de Léguevin, et donc la diminution des nuisances sonores.

➤ L'air

Les effets régionaux et planétaires sont régis par des conventions internationales dans lesquelles les pays s'engagent à diminuer l'émission de tel ou tel produit. Par exemple, la Convention de Montréal au sujet du C.F.C. ou les accords de Rio sur la diminution des émissions de dioxydes de carbone.

Par ailleurs, la circulaire du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (M.A.T.E) du 17 février 1998 rend applicable l'article 19 de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 relative à l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Cet article concerne la santé directe de l'homme et prévoit, dans les études d'impact, l'étude des effets du projet sur la santé et les mesures envisagées pour compenser les conséquences dommageables.

Les effets liés à la pollution de l'air par les gaz d'échappement sont caractérisés par l'émission de polluants gazeux et particulaires (monoxyde de carbone, oxyde d'azote, hydrocarbures volatiles légers, plomb, composés soufrés).

L'amélioration constante des performances des véhicules, grâce aux directives européennes (pot catalytique, ...), l'amélioration des conditions de circulation et de la fluidité du trafic liée au projet, des conditions écologiques favorables (région bien ventée) font que ce type de pollution restera faible.

La mise en service de la 2x2 voies ne modifiera pas le niveau global de pollution régional ; par contre, elle devrait permettre la diminution notable des pollutions liées aux passages des véhicules dans la traversée principalement de Gimont et de Léguevin. Elles seront déplacées et dispersées en milieu rural où la végétation jouera, sans dommage pour elle, le rôle de fixateur de poussières.

La phase chantier▪ **Généralités**

Pendant les travaux, le maître d'Ouvrage assurera une information régulière du public.

Des panneaux d'information seront installés en plusieurs endroits, ils porteront la mention d'un numéro de téléphone mis à la disposition du public pour une plus ample information et, le cas échéant, pour recevoir les doléances.

Les travaux de construction des sections de RN124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et l'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD65 dans le département de la Haute Garonne constituent une étape non négligeable qui nécessite certaines précautions.

Le chantier se traduit par la création :

- * de pistes d'accès qui seront utilisables par les engins,
- * de centrales à béton et enrobés s'il n'en existe pas à proximité,
- * d'installations de chantier relatives à l'entretien des engins, au stockage de divers produits,
- * de l'ouvrage telle que la section courante, les échangeurs, les rétablissements,
- * de zones de dépôts temporaires ou définitifs,
- * si nécessaire de zones d'emprunt pour les secteurs en remblais.

Tous ces aménagements doivent prendre en compte les contraintes liées à l'environnement. Les engagements de l'Etat, notamment pour la phase chantier, seront transcrits dans les pièces écrites des marchés passés avec les entreprises. Ces dernières seront responsables contractuellement envers le maître d'ouvrage en cas de manquement à ces obligations.

Par ailleurs, la société adjudicatrice des travaux devra présenter chaque chantier aux Directions Départementales des Services d'Incendie et de Secours (DDSI) de la Haute Garonne et du Gers, et leur remettra un « plan hygiène et sécurité » précisant tous les éléments destinés à permettre une distribution permanente et efficace des secours.

Le Maître d'œuvre sera le correspondant chargé de l'Environnement et supervisera l'application des engagements au niveau du chantier. Il sera l'interlocuteur privilégié des services de l'Etat, entreprises ou organismes concernés par ce domaine. Il évaluera les résultats obtenus en terme de maîtrise des impacts.

▪ **Les mesures et précautions à prendre en phase chantier**➤ **La sécurité des abords**

Les chantiers seront interdits au public et seront délimités par des clôtures.

Les divers accès seront clairement signalés et éclairés, leurs abords seront maintenus propres pour assurer le confort et la sécurité des piétons.

➤ **Les emprises : principes généraux**

Dans tous les sites remarquables identifiés dans l'étude d'impact ou les études ultérieures, les emprises seront limitées au minimum technique nécessaire à l'implantation de la chaussée et de ses annexes.

Les pistes de chantier seront agréées par la maîtrise d'œuvre.

➤ **Les mesures destinées à réduire les perturbations des voies de circulation**

Certaines voies de circulation pourront être affectées par les travaux.

Les dispositions correspondantes seront étudiées au cas par cas avec les gestionnaires de ces voiries et les maires concernés afin de concilier au mieux les intérêts de chacun (automobilistes, piétons, riverains, ...).

Les travaux sur les voies principales concernées seront exécutés par phase, de manière à maintenir si possible la capacité de l'itinéraire pendant les travaux.

Si des restrictions de capacité devaient néanmoins intervenir, elles se feraient en accord et selon des modalités à convenir avec les gestionnaires des voiries concernées. Le public, et plus particulièrement les automobilistes, seront informés des modifications des conditions de circulation par les moyens habituels (panneaux, radio, journaux, ...).

La circulation des transports en commun routiers sera maintenue sur les itinéraires existants, sauf en cas de coupure momentanée, après accord des organismes responsables de ces transports.

➤ **Les emprunts et dépôts de matériaux**

Les zones d'emprunt et de dépôt temporaires ou définitifs seront dans la mesure du possible établies de manière à minimiser la surface agricole utilisée et à restituer en fin de travaux des terrains agricoles reconstitués selon les règles de l'art.

Pour les zones des dépôts, un recensement des sites potentiels sera dressé en accord avec les services de l'Etat concernés.

Afin de limiter les perturbations liées à la réalisation des pistes et des plates-formes, les ouvrages d'art assurant le franchissement du projet seront, dans la mesure du possible, réalisés avant le démarrage des chantiers de terrassement.

➤ **Les mesures destinées à réduire les nuisances sonores**

Il sera fait obligation aux entreprises d'utiliser du matériel répondant aux normes et règlements en vigueur. Cette prescription est applicable à tous les matériels et engins présents sur le chantier.

Les travaux à l'explosifs devront respecter la réglementation.

Sauf accord particulier, les entreprises ne seront pas autorisées à effectuer des travaux bruyants de nuit, à proximité immédiate des habitations. Cependant, certains travaux ponctuels d'aménagement de chaussée pourront être autorisés la nuit, pour des raisons de sécurité et pour causer la moindre gêne à la circulation des voitures.

Les installations de chantier seront implantées de manière à causer le moins de nuisance possible.

Les bruits de chantier feront l'objet d'une information du préfet, des élus et des riverains conformément à l'article 8 du décret 95.22.

➤ **L'eau : protection contre les risques de pollution**

Les installations relatives à l'entretien des engins de chantier seront agréées par le maître d'ouvrage tant en ce qui concerne leur implantation que leur fonctionnement.

Les conditions de stockage et de manipulation de produits dangereux (huiles hydrocarbures, ciments, ...) respecteront les règlements en vigueur.

Pour la réalisation des ouvrages hydrauliques, des bassins de décantation avec dispositif déshuileur seront mis en place pour recueillir les matières en suspension, les laits de ciment ou les hydrocarbures afin d'éviter tout rejet direct dans les cours d'eau.

Afin de maîtriser au mieux l'ensemble des impacts dû à la phase chantier, les pistes, les plates-formes, les bassins de décantation nécessaires au chantier seront réalisés dans le cadre de marchés spécifiques. Ils seront ensuite mis à disposition des entreprises avec un cahier des charges précisant, entre autres, les clauses contractuelles relatives aux impacts sur l'environnement.

Au droit des traversées, pour éviter ou limiter l'érosion des berges, le déboisement des rives sera retardé jusqu'au début effectif des travaux. La remise en végétation (berges, pistes, ...) sera entreprise le plutôt possible après l'achèvement des travaux.

Les engins de chantier ne devront pas être nettoyés dans les cours d'eau. Le défrichage et le décapage seront limités aux surfaces nécessaires aux travaux afin de réduire la quantité de fines drainées par lessivage vers les eaux superficielles.

➤ **Milieu naturel – agriculture – paysage et patrimoine : limiter les impacts et accélérer les mesures d'accompagnement**

Les défrichements seront limités aux emprises strictement nécessaires au projet.

La création de pistes d'accès au chantier sera approuvée par le maître d'œuvre.

La remise en état du site, sera entreprise le plus tôt possible, notamment le réensemencement et la reconstitution de lisière afin d'assurer une cicatrisation et une insertion rapide du projet. Les pistes de chantier n'ayant plus d'utilité et les zones de stockage, d'emprunt ou d'entretien seront réhabilitées.

Les terres décapées seront, autant que possible, stockées dans les règles de l'art en vue de leur réutilisation dans les plantations.

La végétalisation des talus, sera menée parallèlement aux travaux de terrassement afin de limiter les effets du ruissellement.

Tout dépôt ou emprunt sauvage sera interdit. Le choix des sites de dépôt ou d'emprunt dans les secteurs sensibles sera soumis à l'avis des services de l'Etat.

Le franchissement du projet sera toujours assuré.

Toute découverte fortuite de vestiges immobiliers présentant un caractère archéologique sera sans délai déclaré au service régional de l'archéologie.

Les terrains agricoles utilisés pour les besoins du chantier seront reconstitués selon les règles de l'art.

B2- CARTES

CARTOGRAPHIES 1^{ère} partie : Auch Est – Aubiet Ouest

- ☞ Carte des impacts
- ☞ Carte des aménagements et des mesures compensatoires

CARTOGRAPHIES 2^{ème} partie : Déviation de Gimont

- ☞ Carte des impacts
- ☞ Carte des aménagements et des mesures compensatoires

CARTOGRAPHIES 3^{ème} partie : Gimont Est – Isle Jourdain Ouest

- ☞ Carte des impacts
- ☞ Carte des aménagements et des mesures compensatoires

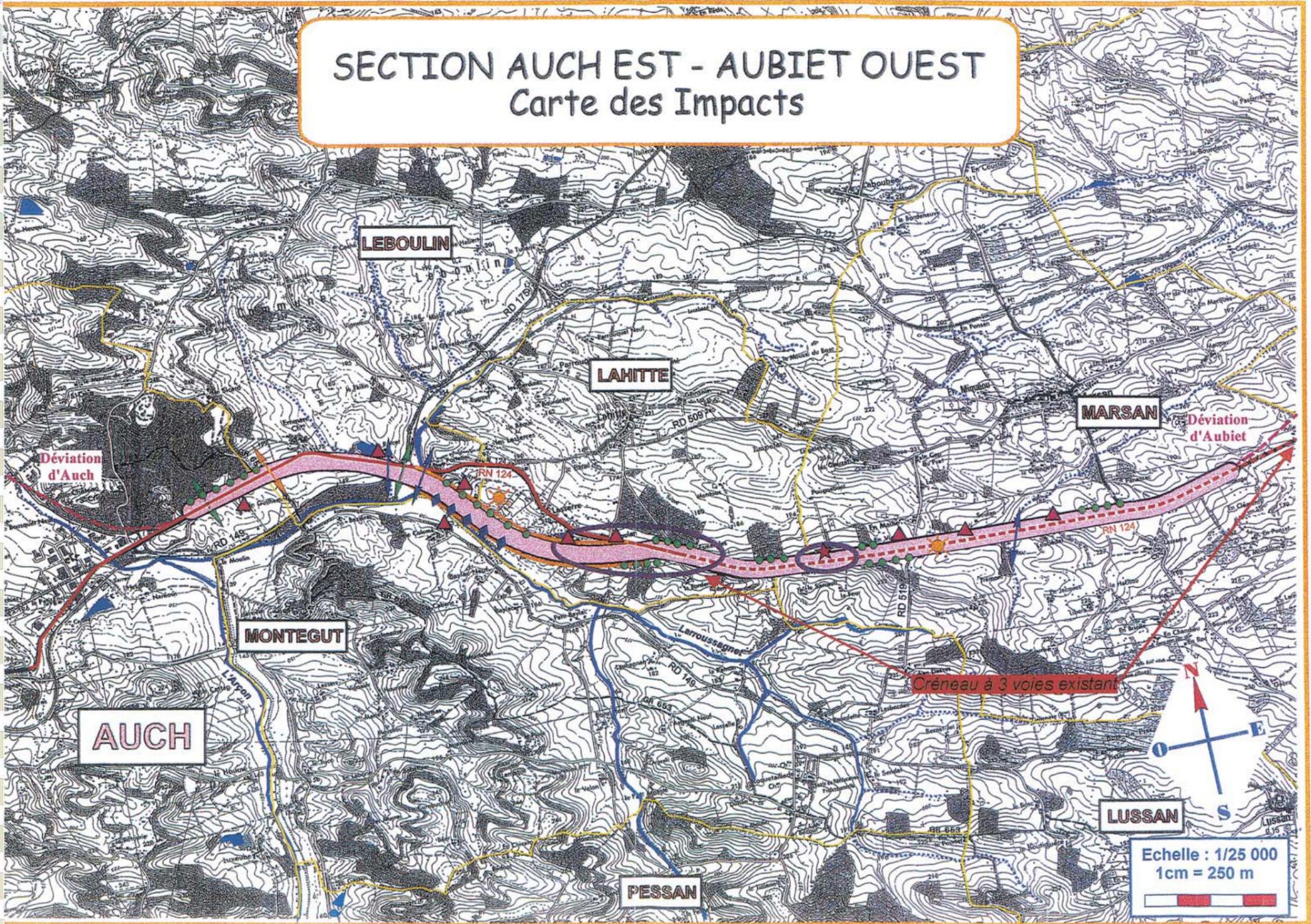
CARTOGRAPHIES 4^{ème} partie : Déviation de Léguevin

- ☞ Carte des impacts
- ☞ Carte des aménagements et des mesures compensatoires

AUCH EST - AUBIET OUEST

SECTION AUCH EST - AUBIET OUEST

Carte des Impacts



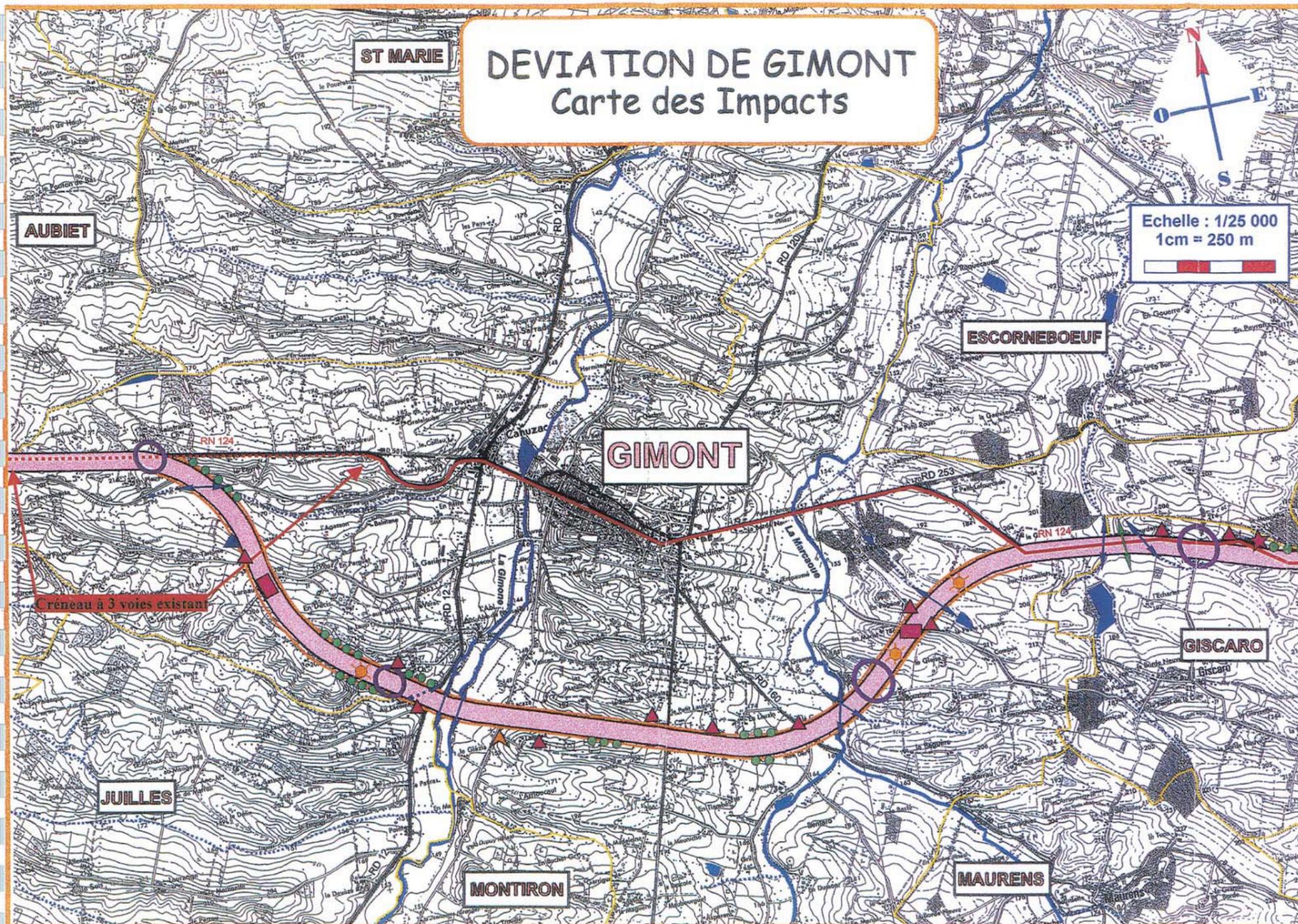
LEGENDE

- Limite de Communes
- EAU**
- Proximité de cours d'eau (Risque de pollution)
- Traversée de cours d'eau (Risque de pollution)
- MILIEU NATUREL**
- Formation géologique instable
- Traversée d'espace sensible
- Petite faune : coupure des cheminements préférentiels
- Grande faune : coupure des cheminements préférentiels
- PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE**
- Coupure d'itinéraire de randonnée
- Impact paysager
- Traversée d'espace agricole
- HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME**
- Démolition d'habitation
- Nuisance sonore sur l'habitat

Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m

DEVIATION DE GIMONT



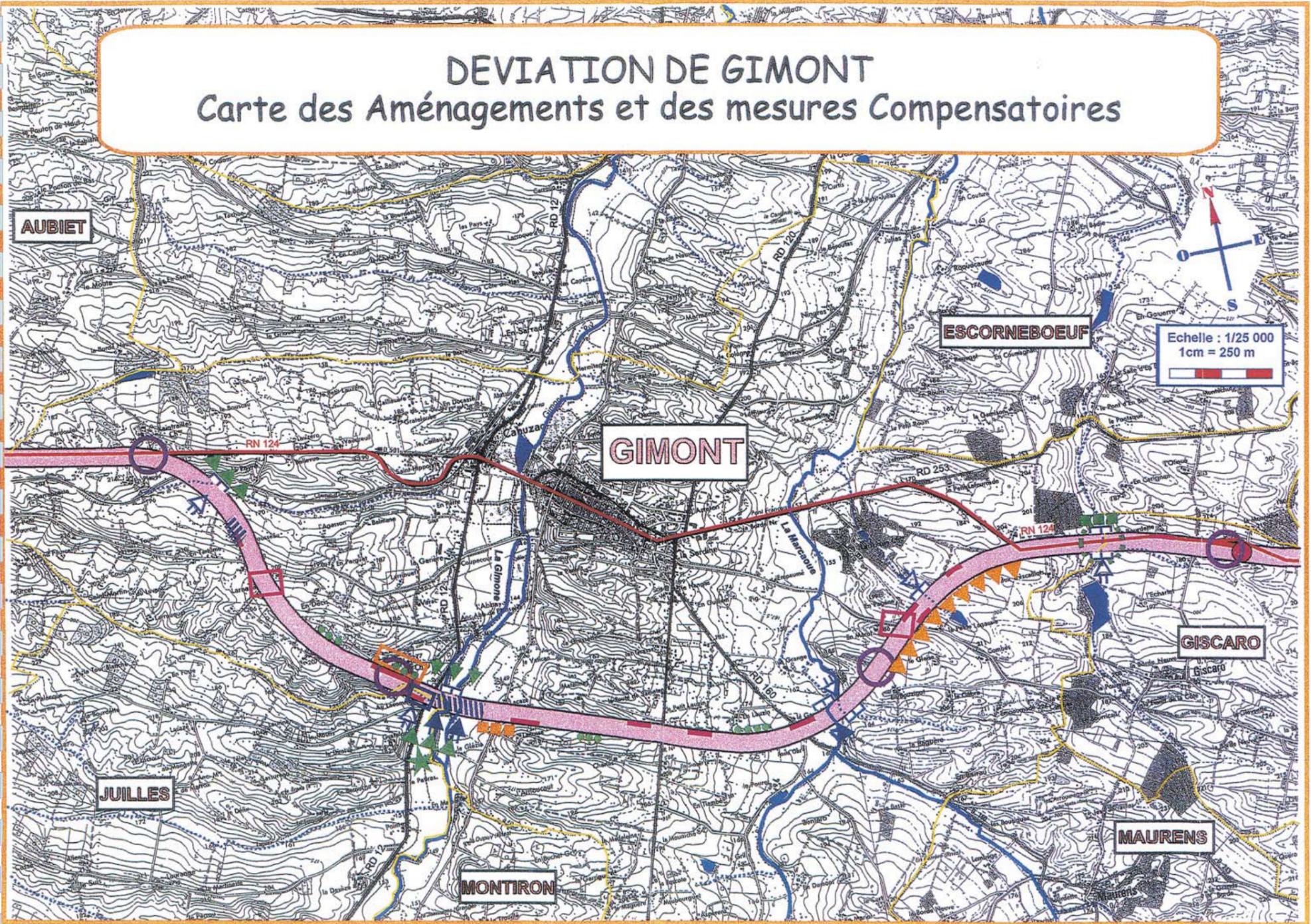


LEGENDE

- Limite de Communes
- EAU**
- Traversée de cours d'eau (Risque de pollution)
- Dérivation de cours d'eau (Risque de pollution)
- Source (Risque de pollution)
- MILIEU NATUREL**
- Formation géologique instable
- Traversée d'espace sensible
- Petite faune : coupure des cheminements préférentiels
- PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE**
- Traversée de site archéologique
- Impact paysager
- Traversée d'espace agricole
- HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME**
- Démolition d'habitation
- Nuisance sonore sur l'habitat
- Impact sur une zone d'extention future de l'urbanisation

DEVIATION DE GIMONT

Carte des Aménagements et des mesures Compensatoires



LEGENDE

- EAU**
- Objectif de la ressource en eau
Etude hydrogéologique approfondie
 - Transparence hydraulique de l'ouvrage
 - Traitement "léger" des eaux issues de la plate-forme
 - Reconstitution des lits et des berges des ruisseaux dérivés
 - Traitement "lourd" des eaux issues de la plate-forme

- MILIEU NATUREL**
- Confortement géotechnique
 - Recherche de décalage du tracé pour préserver un biotope connu
 - Reconstitution des lisières
 - Zone favorable pour un passage à petite faune
 - Plantation pour rétablir les couloirs de passage de faune
 - Replantation de boisement, d'arbustes ou de haies
 - Secteur particulier à préserver en phase travaux

- PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE**
- Etude ou aménagement paysager particulier
 - Traitement paysager des talus
 - Reconnaissance archéologique
 - Rétablissement des chemins piétons et GR

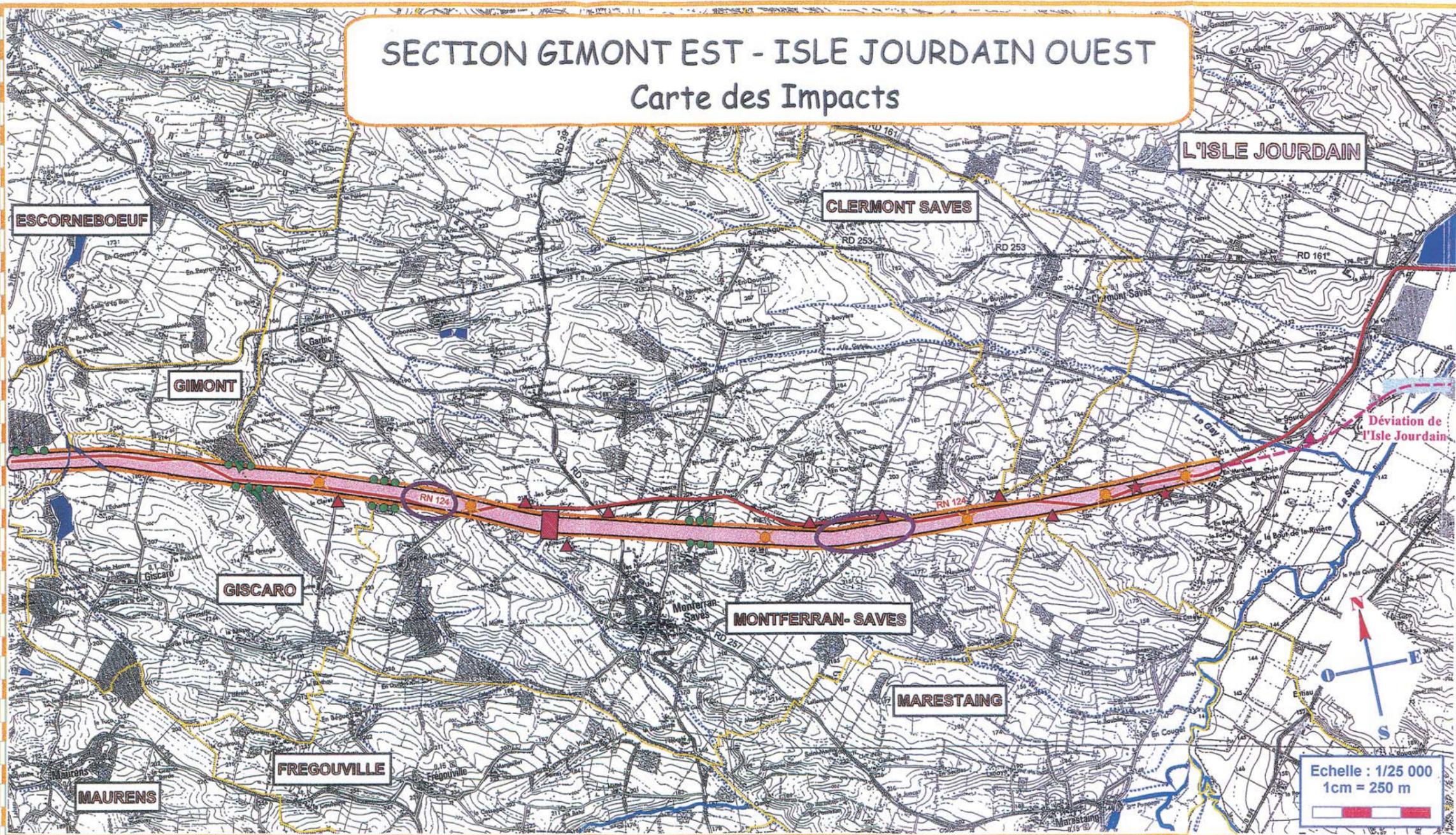
- HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME**
- Acquisition de principe du bâti
 - Protection acoustique à la source
 - Redéfinition des objectifs d'aménagement

GIMONT EST - ISLE JOURDAIN OUEST



SECTION GIMONT EST - ISLE JOURDAIN OUEST

Carte des Impacts



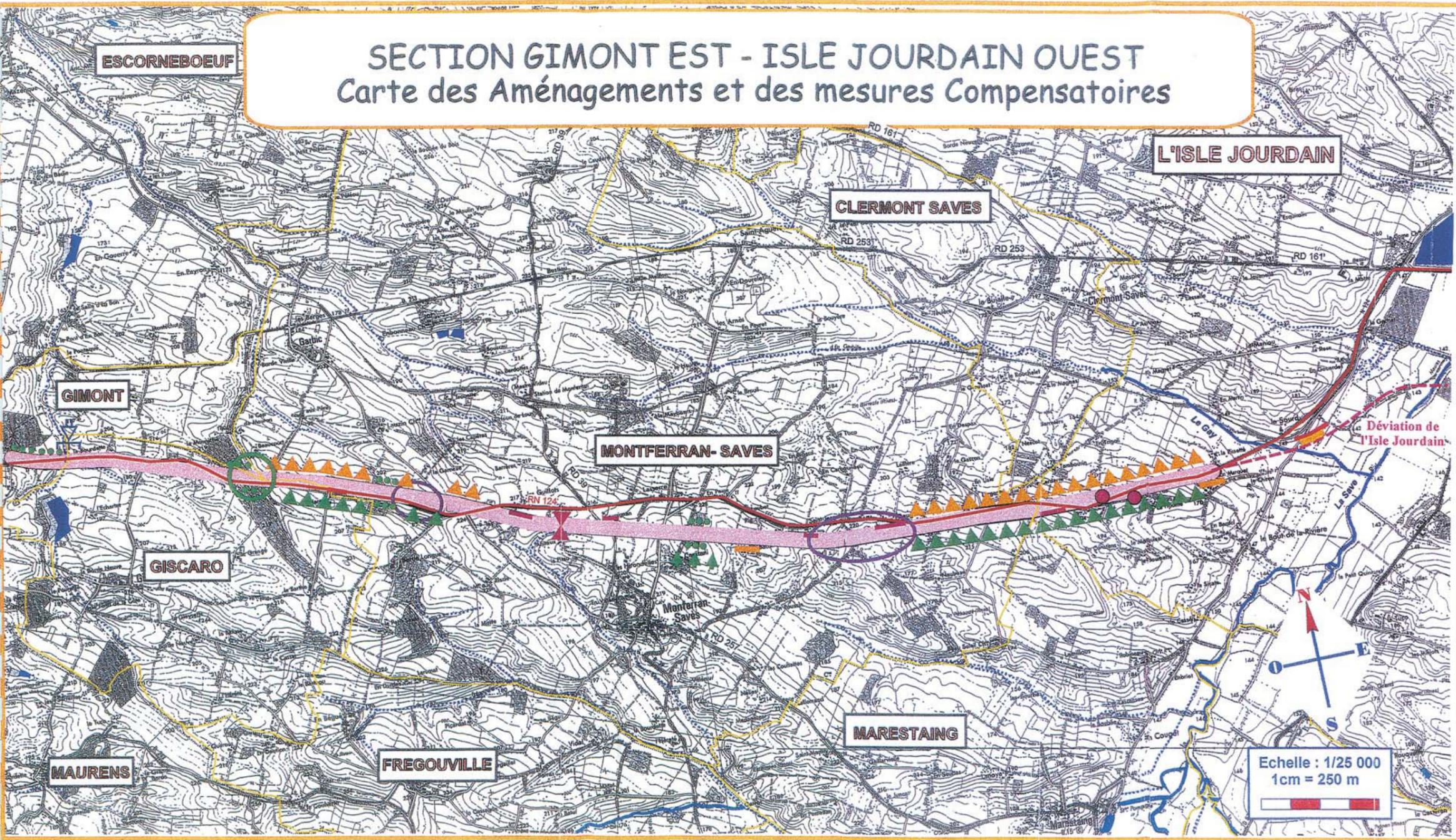
LEGENDE

- Limite de Communes
- EAU**
- Traversée de cours d'eau (Risque de pollution)
- MILIEU NATUREL**
- Formation géologique instable.
- Traversée d'espace sensible
- Petite faune : coupure des cheminements préférentiels
- PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE**
- Impact paysager
- Traversée d'espace agricole
- HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME**
- Démolition d'habitation
- Nuisance sonore sur l'habitat
- Décharge d'ordures ménagères

Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m

SECTION GIMONT EST - ISLE JOURDAIN OUEST

Carte des Aménagements et des mesures Compensatoires



LEGENDE

- EAU**
- Transparence hydraulique de l'ouvrage
 - Traitement "léger" des eaux issues de la plate-forme
- MILIEU NATUREL**
- Confortement géotechnique
 - Recherche de décalage du tracé pour préserver un biotope connu
 - Reconstitution des lisières
 - Zone favorable pour un passage à grande faune
 - Replantation de boisement, d'arbustes ou de haies
- PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE**
- Traitement paysager des talus
 - Ecran visuel pour les riverains
- HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME**
- Acquisition de principe du bâti
 - Protection acoustique à la source
 - Fermeture de la décharge

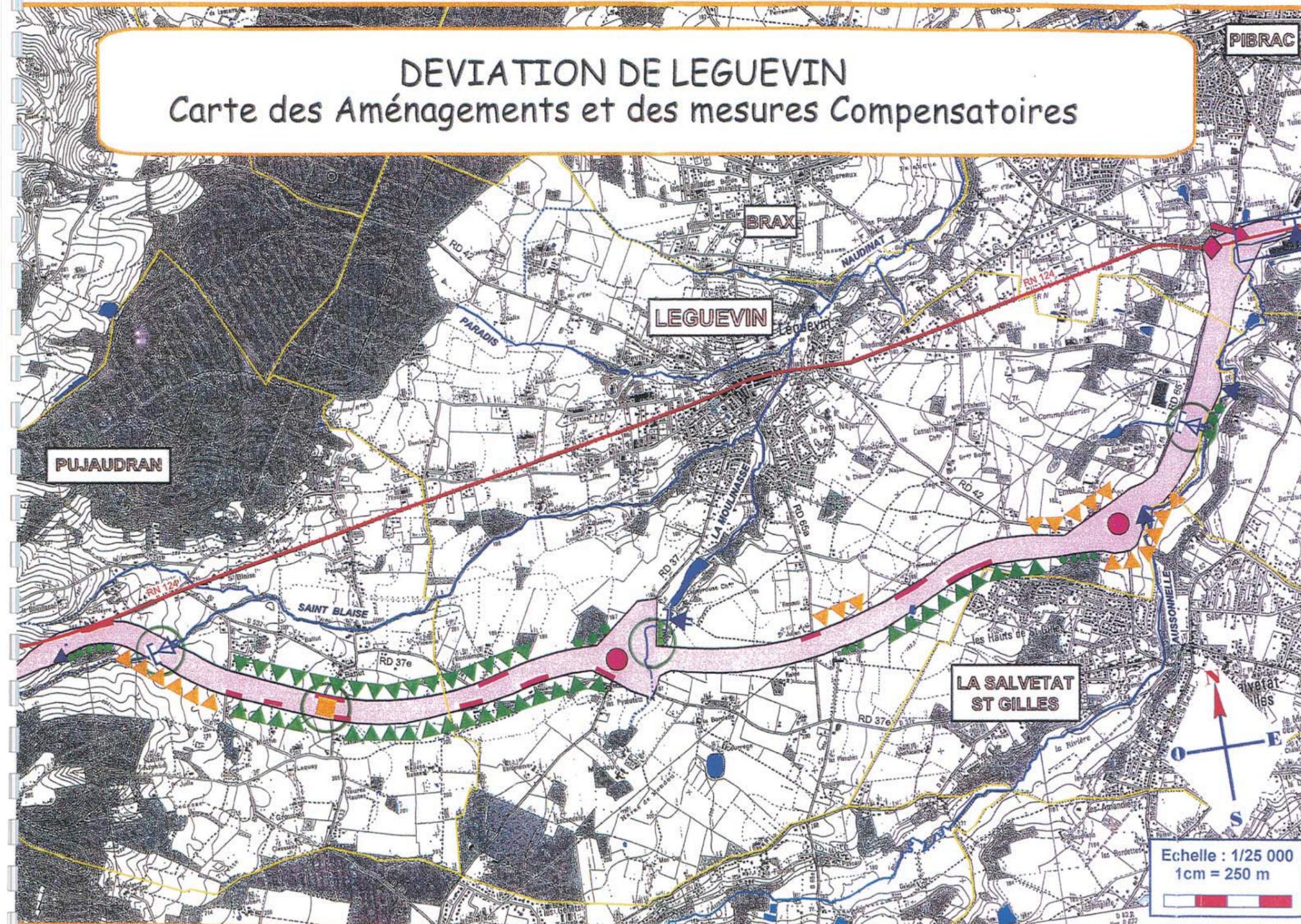
Echelle : 1/25 000
1cm = 250 m

DEVIATION DE LEGUEVIN



DEVIATION DE LEGUEVIN

Carte des Aménagements et des mesures Compensatoires



LEGENDE

EAU

- Transparence hydraulique de l'ouvrage
- Traitement "léger" des eaux issues de la plate-forme
- Traitement "lourd" des eaux issues de la plate-forme
- Déplacement du réservoir

MILIEU NATUREL

- Reconstitution des lisières
- Replantation de boisement, d'arbustes ou de haies

PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

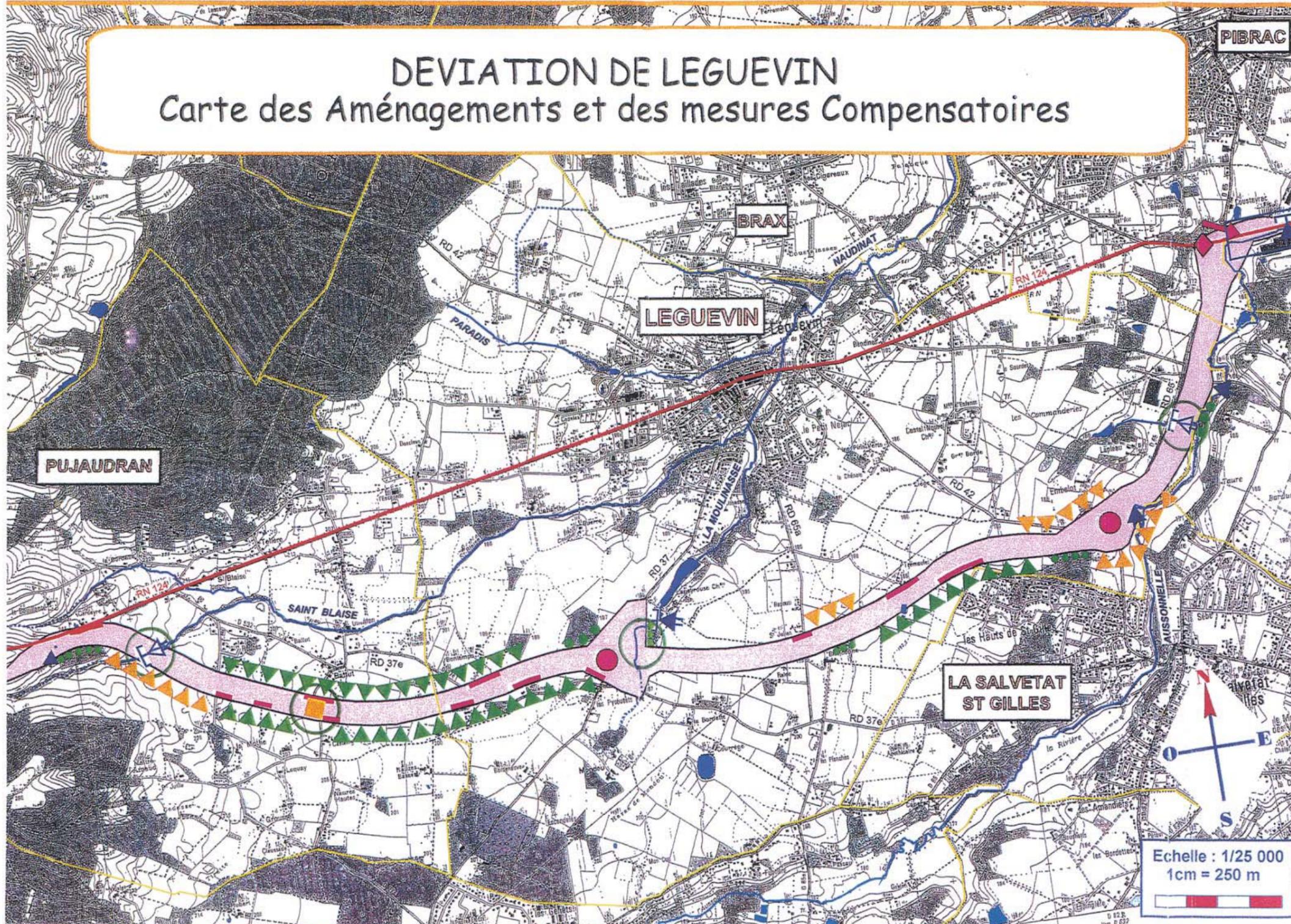
- Traitement paysager des talus
- Rétablissement des chemins piétons et GR

HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME

- Acquisition de principe du bâti
- Protection acoustique à la source
- Déplacement d'activités
- Zone favorable pour un passage à grande faune

DEVIATION DE LEGUEVIN

Carte des Aménagements et des mesures Compensatoires



LEGENDE

EAU

- Transparence hydraulique de l'ouvrage
- Traitement "léger" des eaux issues de la plate-forme
- Traitement "lourd" des eaux issues de la plate-forme
- Déplacement du réservoir

MILIEU NATUREL

- Reconstitution des lisières
- Replantation de boisement, d'arbustes ou de haies

PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

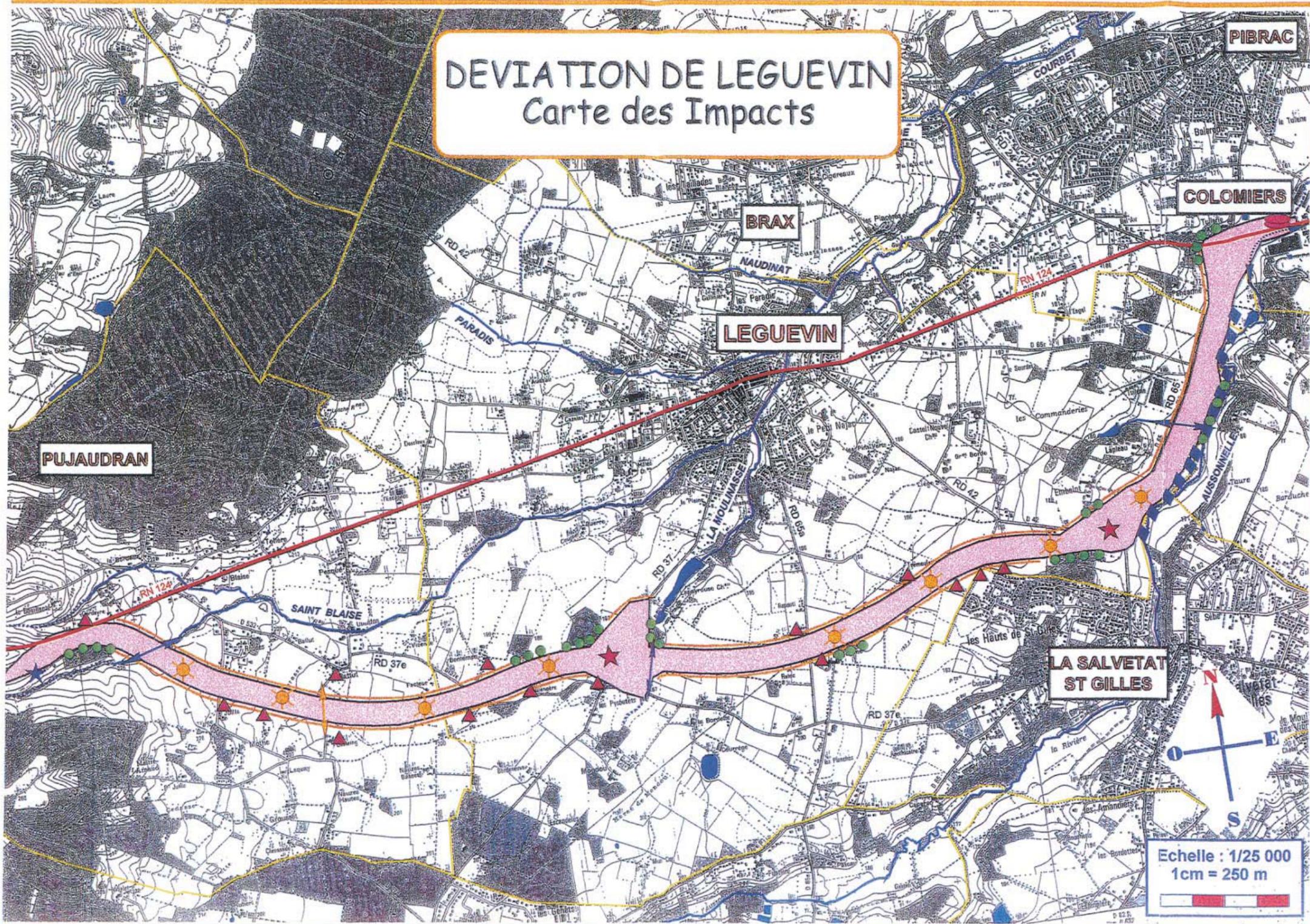
- Traitement paysager des talus
- Rétablissement des chemins piétons et GR

HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME

- Acquisition de principe du bâti
- Protection acoustique à la source
- Déplacement d'activités
- Zone favorable pour un passage à grande faune

DEVIATION DE LEGUEVIN

Carte des Impacts



LEGENDE

- Limite de Communes
- EAU**
- Traversée de cours d'eau (Risque de pollution)
- Dérivation de cours d'eau (Risque de pollution)
- Proximité de cours d'eau (Risque de pollution)
- Réservoir d'eau potable
- MILIEU NATUREL**
- Traversée d'espace sensible
- PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE**
- Coupure d'itinéraire de randonnée
- Impact paysager
- Traversée d'espace agricole
- HABITAT, CADRE DE VIE, URBANISME**
- Démolition d'habitation
- Nuisance sonore sur l'habitat
- Station service et garage

7.2 BILAN DES MESURES ENVIRONNEMENTALES MISES EN ŒUVRE DANS LE CADRE DES AMENAGEMENTS ANTERIEURS DE LA RN124

7.2.1 Déviation de Leguevin

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES ENVISAGEES	BILAN DES ACTIONS MISES EN OEUVRE
Ruisseau La Moulinasse et son affluent Ruisseau le St Blaise Ruisseau de Laplau	Franchissement des ruisseaux avec risque de perturber l'écoulement naturel et risque de pollution	Rétablissement des ruisseaux par ouvrage hydraulique assurant la continuité de l'écoulement naturel et le maintien du biotope, les ouvrages seront dimensionnés afin de permettre le passage de la grande faune Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet Implantation d'un bassin de stockage au droit de la Moulinasse	Le projet a fait l'objet d'un arrêté portant autorisation au titre du code de l'environnement en date du 24/05/2004, notamment pour la réalisation des différents ouvrages hydrauliques permettant le rétablissement des écoulements et le passage de la grande faune, et pour les dispositifs d'assainissement de la plateforme. Au total 16 ouvrages hydrauliques et 10 bassins d'assainissement permettant la collecte, le traitement et le stockage des eaux de ruissellement de la plateforme routière, répartis sur tout le linéaire, ont été construits. Un bassin de stockage des eaux pluviales a été implanté au droit de la Moulinasse.
Ruisseau de l'Aussonnelle	Parcours le long de l'Aussonnelle sur 2000 mètres environ avec réduction de la zone inondable et risque d'aggravation des débordements et risque de pollution des eaux Déviation de l'Aussonnelle	Mise hors d'eau du projet, élargissement de l'ouvrage hydraulique existant au droit de Gélis et création d'un ouvrage de décharge Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet avec protection des exutoires et implantation de 3 bassins de stockage Reconstitution d'un lit assurant le libre écoulement des eaux selon les caractéristiques hydrauliques initiales	Le rescindement du ruisseau de l'Aussonnelle a été aménagé sous forme de méandres et d'aménagements de ripisylve en concertation avec l'OFB (ex-ONEMA). L'ouvrage hydraulique existant au droit de Gélis a été élargi et un ouvrage de décharge a été créé. Les eaux de plateforme sont traitées par des bassins d'assainissement permettant la collecte, le traitement et le stockage des eaux de ruissellement.
A Cardayré, existence d'un réservoir d'eau potable	Démolition du réservoir d'eau potable	Déplacement et reconstruction du réservoir	Le réservoir de Cardayré a finalement été évité dans le cadre de l'opération.
Boisements à Cardayré Boisements à Blanconne Boisements à l'Esqualette	Effet d'emprise sur l'extrémité des boisements avec création de l'effet de lisière	Reconstitution des lisières par plantation d'espèces représentatives de la zone d'étude	Les déboisements sur ces secteurs ont été limités au strict nécessaire pour les besoins du projet avec un abattage raisonné préservant un taillis bas en lisière des boisements.
Ruisseau la Moulinasse	Franchissement du boisement et de la végétation rivulaire avec interruption d'un couloir de déplacement pour la faune	Reconstitution des lisières et plantation de nouvelles bandes boisées jusqu'en bordure de la nouvelle voie et sur le talus de l'échangeur projeté	Une bande boisée a été plantée le long du ruisseau de la Moulinasse afin de reconstituer un corridor écologique de part et d'autre de l'ouvrage de rétablissement sous la RN124.
Entre Castaing et Battut Balisage du GR 653	Coupure du GR 653	Rétablissement du GR par un ouvrage qui permettra le passage de la grande faune	Le GR653 a été rétabli par un ouvrage supérieur aménagé de trottoirs.
Entre Lamothe et les Pyroutets Entre Rainc et les Hauts de St Gilles Présence de bâti riverain	Impact visuel pour les riverains plus ou moins fort en fonction de la proximité de la voie et de la hauteur des remblais	Mise en place d'un écran végétal par plantation d'une haie le long du projet	Le parti pris d'aménagement paysager, sur les directives du paysagiste conseil 31, a été de coucher les déblais au maximum par le biais d'occupations temporaires et de restituer l'espace au milieu agricole. Ainsi les cultures principales de maïs et de blés viennent au plus proches de la voie.
A Juilla A Blanconne A l'Esqualette	Impact pour l'automobiliste pour lequel les vues sont limitées au talus de déblai et l'effet de tranchée est accentué par la traversée de boisement	Insertion de la voie nouvelle par modelage des pentes des talus de déblais et par plantation d'une bande boisée	
Au Pyroutets A Pin Présence d'une habitation	Démolition des habitations	Acquisition du bien et indemnisation des propriétaires par MO dans le cadre des dispositions prévues au code de l'expropriation	Les biens ont été acquis et les propriétaires indemnisés, conformément au code de l'expropriation.
Au droit de Gélis	Démolition d'une station-service et d'un garage	Suppression de la station-service et du garage au droit de la déviation	La station-service et le garage ont été supprimés. Le garage a été reconstruit sur le secteur d'En Jacca permettant de maintenir l'activité économique et les emplois.

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES ENVISAGEES	BILAN DES ACTIONS MISES EN OEUVRE
Cardayré Juilla Mothe Castaing Battut Le Calaoué Boulangère Bontemps Pyroutets Tremoulet Haut de St Gilles	Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour quatre habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour trois habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour trois habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour trois habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour huit habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour le lotissement	Merlon Merlon Merlon Merlon Merlon Merlon Merlon Merlon Merlon Merlon	Les impacts sonores liés au projet ont été limités par deux actions complémentaires : <ul style="list-style-type: none"> - L'abaissement du profil en long du projet réduisant la covisibilité depuis les habitations riveraines et favorisant les effets d'absorption de sols - La mise en œuvre de protections acoustiques type merlons et écrans absorbants en béton-bois

7.2.2 Auch / Aubiet

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES ENVISAGEES	BILAN DES ACTIONS MISES EN OEUVRE
La Cabane / Le Goulan Mesplet Talus constitué de molasse affectée par les glissements de terrain	Franchissement des formations molassiques avec création de talus susceptibles d'être instables	Calcul convenable des pentes de talus et confortements géotechniques à définir par une étude géotechnique ultérieure	2 études géotechniques comprenant des campagnes de sondages, des essais in situ et en laboratoire ont permis de dimensionner les pentes des talus. Ces études ont été réalisées en phase d'études d'APSM et d'études de Projet (2004).
Vallon du Larroussagnet	Parcours le long du ruisseau sur 80 m environ Risque de perturbation et de pollution lié à la proximité du projet	Protection du ruisseau avec recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet	Le projet a fait l'objet de plusieurs arrêtés portant autorisation au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau) en date du 25/04/2005, 28/07/2010 et 17/01/2012 comprenant les éléments relatifs à la protection du ruisseau et le traitement des eaux de la plateforme avant leur rejet au milieu naturel. L'infrastructure comprend de nombreux ouvrages permettant la collecte, le traitement et le stockage des eaux de ruissellement de la plateforme routière (notamment dans le secteur identifié). Ont notamment été construits 10 bassins de rétention d'eaux pluviales sur le linéaire de la section. Ces ouvrages sont munis de dispositifs permettant d'éviter tout rejet pollué au milieu naturel.
Ruisseau Le Lama Ruisseau de Leboulain	Franchissement des deux ruisseaux en aval de leur franchissement actuel par la RN124 : risque de pollution	Rétablissement des 2 ruisseaux par ouvrage hydraulique assurant la continuité de l'écoulement naturel et le maintien du biotope Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet	De nombreux ouvrages de rétablissement des écoulements ont été réalisés (dont le Lama et le Leboulain), permettant le maintien du bon état écologique des eaux superficielles et souterraines.
Bois de St Cricq classé au POS Secteur de passage pour le chevreuil entre St Cricq et bois de Montégut	Effet d'emprise sur l'extrémité des boisements avec création de l'effet de lisière Risques de destruction des arbres liés à la proximité du tracé Coupure accentuée pour le cheminement de la faune	Reconstitution des lisières par plantation d'espèces représentatives de la zone d'étude Création d'un passage pour la faune Préservation en phase chantier	Comme prévu dans les différentes études paysagères et environnementales du projet, la reconstitution des lisières a été réalisée. Les différentes interfaces avec l'emprise routière ont également été traitées via les travaux connexes de l'aménagement foncier. Différents ouvrages de passage pour la faune (dont un au niveau du bois de St Cricq) assurant la continuité entre habitats de part et d'autre de la route ont été réalisés. Le projet a fait l'objet d'un arrêté préfectoral relatif aux espèces et habitats protégés en date du 23/02/2011. Les différents travaux ont été effectués conformément à cet arrêté qui traitait de la préservation de espèces en phase chantier, notamment par la mise en place d'une assistance environnementale durant les travaux, l'adaptation des périodes de chantier aux cycles des espèces et le suivi des populations.
Bois d'Esmendès Bois de Mesplet Bois d'En Vigne	Effet d'emprise sur l'extrémité des boisements avec création de l'effet de lisière	Reconstitution des lisières par plantation d'espèces représentatives de la zone d'étude	Comme prévu dans les différentes études paysagères et environnementales du projet, la reconstitution des lisières a été réalisée. Les différentes interfaces avec l'emprise routière ont également été traitées via les travaux connexes de l'aménagement foncier.
Vallon du Larroussagnet Intérêt du site pour la présence de prairies humides et d'espèces d'amphibiens	Perturbation sur le cours d'eau et les prairies humides	Calage du tracé le plus au Nord de la bande pour minimiser les préjudices sur le milieu naturel Eviter le rescindement du Larroussagnet et la destruction de la végétation rivulaire Secteur à préserver et à protéger en phase chantier	Le tracé de l'infrastructure a été calé pour minimiser les incidences sur le milieu naturel dans ce secteur, notamment en évitant le rescindement du ruisseau du Larroussagnet. D'importants moyens d'analyses, de surveillance et de contrôles ont été mis en œuvre durant la phase chantier, notamment par la mise en œuvre d'une assistance environnementale et d'un suivi par un comité environnemental regroupant le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, l'assistant environnemental de l'opération, les services de police de l'eau et de l'environnement, le syndicat de rivière, la fédération de pêche, etc.
Ruisseau de Leboulain Intérêt pour le transit de la petite faune	Accentuation de la coupure pour la petite faune par le franchissement du ruisseau	Adapter et dimensionner l'ouvrage hydraulique au passage de la faune avec traitement attractif du passage et des abords	L'ouvrage de rétablissement du cours d'eau a pris en compte la faune, notamment par la mise en place de banquettes. De manière générale, le traitement des passages à faune et des abords a été réalisé de manière à faciliter les continuités, conformément aux différentes études paysagères et environnementales du projet.
En Guilhemont, balisage du GR 653	Franchissement du GR avec coupure de l'itinéraire pour les promeneurs	Rétablissement du GR	La continuité du chemin de randonnée GR 653 intercepté a été restaurée par la création d'un passage inférieur.
Le Calonet, secteur bâti surplombant le vallon du Larroussagnet	Impact fort sur les riverains, la route est en remblai dans le vallon	Traitement paysager en modelant les talus, plantation des pieds de talus	Le projet routier a fait l'objet de travaux paysagers et environnementaux, comprenant notamment le modelage et les plantations sur les talus, conformément aux différentes études menées en phase de conception détaillée.
En Vigne et Lartigau secteurs bâtis riverains de la RN124 actuelle	Impact visuel pour les riverains du fait de la proximité de la voie au niveau du terrain naturel	Ecran visuel planté pour les riverains	Le projet routier a fait l'objet de travaux paysagers et environnementaux, comprenant notamment le traitement de ce secteur, conformément aux différentes études menées en phase de conception détaillée. Les différentes interfaces avec l'emprise routière ont également été traitées via les travaux connexes de l'aménagement foncier.

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES ENVISAGEES	BILAN DES ACTIONS MISES EN OEUVRE
<p>Mesplet présence d'habitations En Guilhemet Le Parcet Portetini Le Colomet Lasserre Soulan Loubedat</p>	<p>Risque de démolition d'habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) et 65 dB(A) pour 3 habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) et 65 dB(A) pour 3 habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation</p>	<p>Acquisition du bien et indemnisation des propriétaires par le MO dans le cadre des dispositions prévues au code de l'expropriation Glissière en béton armé (GBA) Merlon Merlon Glissière en béton armé (GBA) Merlon Merlon Merlon Ecran</p>	<p>Les études de conception détaillée (APSM puis PRO en 2004) ont permis d'affiner le tracé du projet routier. En phase PRO, une étude acoustique a permis de définir les impacts sur les habitations à proximité du projet par rapport aux seuils réglementaires, basée sur des mesures in situ et une modélisation à l'état futur, et de dimensionner les protections acoustiques à mettre en œuvre. Ainsi, des travaux de pose d'écrans absorbants, de longrines et glissières en béton armé (LBA/GBA) et de merlons en terre ont été réalisés dans les secteurs définis. Différentes habitations ont également fait l'objet d'une isolation de façade.</p>

7.2.3 Déviation de Gimont

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES ENVISAGEES	BILAN DES ACTIONS MISES EN OEUVRE
En Plauès Château de Fontenille En Bouzicot Le Ratou Affleurement de molasse affecté par des glissements de terrain	Interférence avec les formations molassiques en créant des talus de délaï et un talus de remblai susceptible d'être instable	Calcul convenable des pentes de talus et confortements géotechniques à définir par une étude géotechnique ultérieure	2 études géotechniques comprenant des campagnes de sondages, des essais in situ et en laboratoire ont permis de dimensionner les pentes des talus. Ces études ont été réalisées en phase d'études d'APSM (2005/2006) et d'études de Projet (2010/2011).
Ruisseau d'En Plauès Ruisseau de Larroque Ruisseau d'En Bon Ruisseau du Gébra	Franchissement des ruisseaux Risque de pollution des eaux en phase de chantier et en phase d'exploitation	Rétablissement des ruisseaux par ouvrage hydraulique assurant la continuité de l'écoulement naturel et du biotope aquatique Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet	Le projet a fait l'objet d'un arrêté portant autorisation au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau) en date du 23/04/2014, comprenant le rétablissement des ruisseaux franchis par le projet et le recueil et le traitement des eaux de la plateforme avant leur rejet au milieu naturel. Les différents ouvrages hydrauliques réalisés ont permis de rétablir les écoulements interceptés par le projet. Durant les travaux, des dispositifs d'assainissement provisoires ont été mis en œuvre pour assurer la collecte et le traitement des eaux notamment en cas de pollution. En phase d'exploitation, l'infrastructure comprend de nombreux ouvrages permettant la collecte, le traitement et le stockage des eaux de ruissellement de la plateforme routière. Ont notamment été construits 12 bassins de rétention d'eaux pluviales sur le linéaire de la déviation. Ces ouvrages sont munis de dispositifs permettant d'éviter tout rejet pollué au milieu naturel.
Vallée de la Gimone soumise à des problèmes d'inondation Aquifère sensible dû à la proximité de la nappe	Risque d'aggravation des crues par réduction du champ d'inondation Risque de pollution de l'aquifère de la Gimone et de la rivière	Création d'un ouvrage principal assorti d'un ouvrage de décharge dimensionnés par une étude ultérieure de façon à assurer le libre écoulement des crues Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet implantation d'un dispositif de stockage des pollutions Protection de la ressource en eau Etude hydrogéologique approfondie	En phase d'études d'APSM puis de Projet, des études hydrauliques sur la Gimone ont permis le dimensionnement de l'ouvrage de franchissement comprenant des fosses de décharge. Le fonctionnement hydraulique de la Gimone a également été amélioré par la réalisation de 2 zones d'expansion de crue. En phase chantier un suivi mensuel de qualité des eaux des principaux cours d'eau, dont la Gimone, a été réalisé afin de s'assurer de l'absence de pollution accidentelle. Une étude hydrogéologique a été réalisée afin de déterminer les impacts éventuels des piles de l'ouvrage de franchissement de la Gimone sur la zone humide. Cette étude a conclu à un impact non significatif de l'ouvrage sur l'aquifère de la Gimone.
Ruisseau de Francillon en rive gauche de la Gimone	Dérivation du ruisseau sur 300 m environ, avec risque de pollution et de perturbation de l'écosystème en phase travaux	Reconstitution du biotope et du lit avec rétablissement de la circulation naturelle des eaux et des poissons, reconstruction des berges et restauration de la végétation rivulaire Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet Préservation du ruisseau en phase de travaux	Le cours d'eau du Francillon a fait l'objet d'une dérivation au niveau de son rejet dans la Gimone. La section hydraulique naturelle du cours d'eau a été restituée par l'aménagement d'un lit d'étiage et de banquettes pour les eaux moyennes à fortes. Les berges ont été reconstruites et renaturées avec des essences locales, notamment par la mise en œuvre d'un chantier-école. Toutes ces réalisations ont fait l'objet d'un suivi régulier en comité environnemental, regroupant le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, l'assistant environnemental de l'opération, les services de police de l'eau et de l'environnement, le syndicat de rivière, la fédération de pêche, etc.
Vallée de la Marcaoue sensible aux inondations	Risque d'aggravation des crues par réduction du champ d'inondation Risque de pollution	Création d'un ouvrage assurant le libre écoulement des crues dimensionné par une étude hydraulique ultérieure Recueil et traitement des eaux de la plate-forme avant leur rejet	En phase d'études d'APSM puis de Projet, des études hydrauliques de la Marcaoue ont permis le dimensionnement de l'ouvrage de franchissement. Le fonctionnement hydraulique de la Marcaoue a également été amélioré par la réalisation de 2 zones d'expansion de crue.
En Rousseau Existence d'une source	Passage à proximité de la source avec risque de pollution de l'aquifère	Protection de la ressource en eau définie par une étude hydraulique approfondie	L'étude relative au dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau (2013) a traité de la protection de la ressource en eau sur la zone d'étude.

ELEMENTS DE L'ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES ENVISAGEES	BILAN DES ACTIONS MISES EN OEUVRE
Boisement de Lampay Bois classé du Château de Fontenille Boisements de Charlas Boisements d'En Lauzin Classés au POS	Effet d'emprise sur l'extrémité des boisements avec création d'effet de lisière et risque de destruction des arbres lié à la proximité du chantier	Reconstitution des lisières par plantations d'espèces représentatives de la région, minimiser les déboisements à Fontenille	La reconstitution des lisières a été intégrée dans les différentes études paysagères et environnementales du projet. Les différentes interfaces avec l'emprise routière ont également été traitées via les travaux connexes de l'aménagement foncier. Le calage du projet en plan a permis de réduire au maximum l'impact du projet sur le bois de Fontenille. De manière générale, les déboisements ont été réduits au strict nécessaire pour réaliser les travaux.
La Bourdette, ruisseau avec végétation rivulaire et couloir de cheminement pour la faune	Effet de coupure entre le maillage bocager et le réseau hydrographique perturbant le cheminement de la faune	Rétablissement de la continuité de la végétation rivulaire et mise en place d'un ouvrage adapté au transit de la faune terrestre	Le linéaire de la section de la déviation de Gimont a évolué au cours de la conduite des études de conception détaillée. Le secteur de la Bourdette n'est plus dans le périmètre du projet.
Vallée de la Gimone Intérêt pour la présence d'espèces végétales de prairies humides et d'espèces d'amphibiens	Risque d'effet d'emprise et de destruction de la flore et des prairies humides et risque de perturber les amphibiens en phase de chantier	Caler le tracé pour éviter les destructions, prévoir de nouvelles plantations en compensation Prendre en compte la période de reproduction des amphibiens pour programmer la phase de chantier	Identifié comme une mesure d'évitement dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, l'ouvrage d'art de grande ouverture pour le franchissement de la Gimone a permis de réduire l'emprise sur la zone humide. De même, l'échangeur avec la RD 12, comme les bassins de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme, a été calé au maximum en dehors de la zone humide. Conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral relatif aux espèces et habitats protégées du 08/08/2014, des compensations comprenant des plantations, au titre des zones humides, ont été réalisées. De manière générale, les périodes de reproduction des différentes espèces ont été prises en compte dans la réalisation des travaux.
En Plauès	Franchissement du ruisseau d'En Plauès	Maintenir la continuité des boisements linéaires existants	La continuité des boisements linéaires a été intégrée dans les différentes études paysagères et environnementales du projet. Les différentes interfaces avec l'emprise routière ont également été traitées via les travaux connexes de l'aménagement foncier.
Boisement de Fontenille avec son château	Effet de tranchée créé par le passage en déblai avec forte modification du paysage perçu et difficulté d'insertion	Traitement paysager particulier défini par une étude ultérieure fine	Différentes études relatives aux plantations paysagères et environnementales ont été menées en phase de conception détaillée, traitant particulièrement du secteur de Fontenille.
Entre Bouzicot et Trescaillots, succession de petits vallons	Franchissement d'une topographie vallonnée par une succession de déblais et remblais comblant les vallées ou créant un effet de tranchée	Insertion du projet en modelant et en plantant les pentes des talus pour prolonger la végétation jusqu'aux abords de la voie et créer une continuité	Les différentes études relatives au volet paysager du projet ont traité l'insertion du projet dans son environnement, notamment les différentes continuités.
Entre Larousse et Lacaze, présence d'un site archéologique enfoui	Possibilité de découverte et de destruction fortuites de sites non connus au cours de la phase des travaux	Réalisation de reconnaissance archéologique par les services compétents préalablement au démarrage des travaux	La totalité de l'emprise routière a fait l'objet d'un diagnostic archéologique préalable au lancement des travaux, mené par les services de la DRAC et de l'INRAP. Aucun site nécessitant des fouilles archéologiques approfondies n'a été répertorié.
Entre Lamoué et En Pagane Existence d'une zone classée NA au POS (urbanisation future)	Coupure de la zone NA compromettant l'extension de l'urbanisation future	Redéfinition de la zone NA	Depuis la DUP de l'aménagement de la RN 124 (1999), la commune de Gimont a élaboré un PLU (approbation du 04/03/2020), redéfinissant ainsi le zonage réglementaire.
Au Ratou, présence d'une habitation	Risque de démolition de l'habitation	Acquisition du bien et indemnisation des propriétaires par le MO dans le cadre des dispositions prévues au code de l'expropriation	Le linéaire de la section de la déviation de Gimont a évolué au cours de la conduite des études de conception détaillée. Le secteur du Ratou n'est plus dans le périmètre du projet.
En Tartune Château Fontenille Au Lacome Larousse Route de Samatan En Marac La Gavachette En Paganne La Bourdette Le Ratou	Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) et 65 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour trois habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour deux habitations Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour quatre habitations Niveau sonore supérieur à 60 dB(A) pour une habitation Niveau sonore supérieur à 65 dB(A) pour deux habitations	Merlon Isolation de façade Isolation de façade Isolation de façade Glissière béton armé (GBA) Merlon Glissière béton armé (GBA) Merlon Merlon Merlon	Les études de conception détaillée (APSM puis PRO) ont permis d'affiner le tracé du projet routier. En phase PRO, une étude acoustique a permis de définir les impacts sur les habitations à proximité du projet par rapport aux seuils réglementaires, basée sur des mesures in situ et une modélisation à l'état futur, et de dimensionner les protections acoustiques à mettre en œuvre. Ainsi, des travaux de pose d'écrans absorbants, de longrines et glissières en béton armé (LBA/GBA) et de merlons en terre ont été réalisés dans les secteurs définis.



www.setec.fr

setec international

Siège social à Vitrolles
5 Chemin des Gorges de Cabriès
13127 VITROLLES
FRANCE
Tél +33 4 86 15 60 00
Fax +33 4 86 15 61 23
setecinter-vit@setec.fr

Etablissement de Paris
Immeuble Central Seine
42-52 quai de la Rapée
75583 PARIS Cedex 12
FRANCE
Tél +33 1 82 51 69 01
Fax +33 1 82 51 46 35
setecinter@setec.fr

Etablissement de Lyon
Immeuble Le Crystallin
191-193 cours Lafayette
69458 LYON Cedex 06
FRANCE
Tél +33 4 27 85 48 10
Fax +33 4 27 85 48 11
als@setec.fr

Etablissement de Bordeaux
42-44 rue Général de Larminat
33000 BORDEAUX
FRANCE
Tél +33 (0)5 24 54 55 00
Fax +33 (0)5 24 54 55 46
secretaires.bordeaux@inter.setec.fr

