

# ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

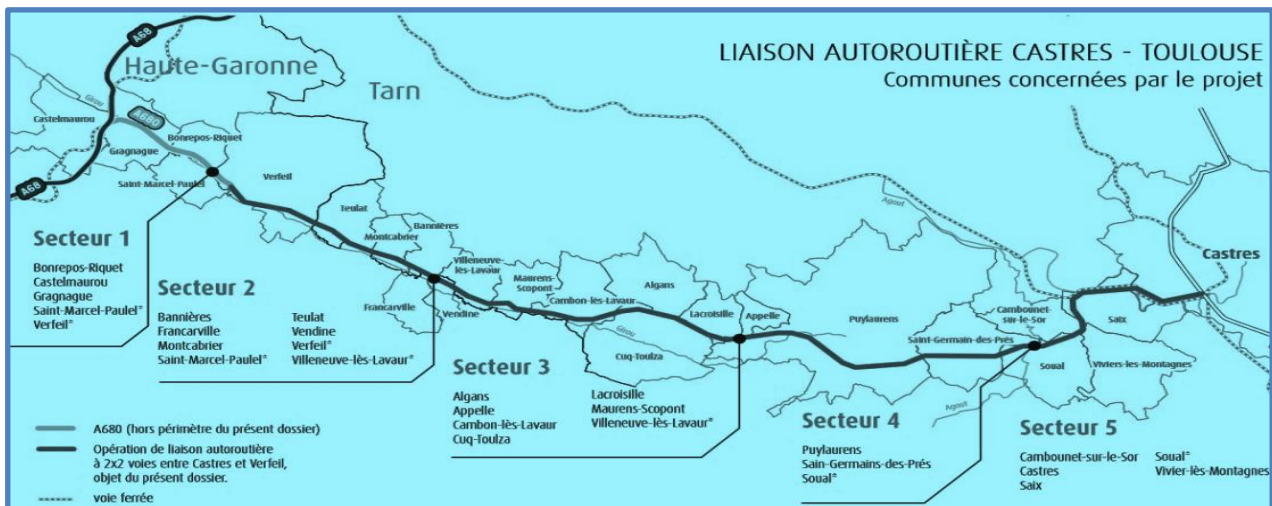
Ouverte du 28/11/2022 au 11/01/2023

Réalisée sur le territoire des communes de Haute-Garonne :  
Bonrepos-Riquet, Bourg-Saint-Bernard, Castelmaurou, Francarville,  
Gragnague, Loubens-Lauragais, Saint-Marcel-Paulel, Saint-Pierre,  
Vendine, Verfeil,

et sur le territoire des communes du TARN :

Aguts, Algans, Appelle, Bannières, Castres, Cambon-Lès-Lavaur,  
Cambounet-Sur-le-Saur, Castres, Cuq-Toulza, Frégeville, Lacroisille,  
Maurens-Scopont, Montcabrier, Péchaudier, Pratviel, Puylaurens,  
Roquevidal, Saint-Germain-des-Prés, Saïx, Sémalens, Soual, Teulat,  
Villeneuve-Lès-Lavaur et Viviers-Les-Montagnes

## Autorisation environnementale préalable à la réalisation de la liaison Castres-Toulouse portée par ATOSCA et ASF



## RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Christian LASSERRE, président  
Bernard CHABBAL, membre titulaire  
Prosper EKODO, membre titulaire  
Michel JONES, membre titulaire  
François MANTEAU, membre titulaire  
Albert NADAL, membre titulaire  
Henri PUJOL, membre titulaire

# Sommaire

C - Les annexes numérotées de 1 à 9 sont jointes au présent rapport dans un document séparé.....	4
A - RAPPORT .....	5
1 - PRESENTATION DU PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE TOULOUSE-CASTRES.....	6
1.1 - Objet de la présente enquête publique .....	6
1.2 - Identification des autorités Organisatrices de l'enquête publique.....	6
1.3 - Identification des responsables de projet.....	7
1.4 - Cadre législatif et réglementaire du projet soumis à enquête publique.....	7
1.5 - Rappel de la consistance du projet.....	7
1.5.1 - Historique.....	7
1.5.2 - Description du projet retenu .....	8
1.5.3 - Motivation du projet.....	12
1.5.4 - Incidence du projet sur le trafic et les temps de parcours.....	12
1.5.5 - Budget et financement du projet – Tarification .....	12
1.5.6 - Itinéraire de substitution par la RN126 .....	13
1.5.7 - Solutions alternatives étudiées.....	13
1.5.8 - Compatibilité du projet avec les plans et programmes existants.....	13
1.6 - Les impacts du projet.....	14
1.6.1 - Impacts environnementaux .....	14
1.6.2 - Impacts économiques .....	15
1.7 - Les avis émis .....	15
1.7.1 - Avis de l'Autorité Environnementale (AE).....	15
1.7.2 - Avis du CNPN .....	16
1.7.3 - Autres avis .....	17
1.7.4 - Réponses des concessionnaires aux avis de l'AE et du CNPN .....	19
1.8 - Concertation préalable .....	20
2 - ENQUÊTE .....	20
2.1 - Préparation et organisation de l'enquête.....	20
2.1.1 - Désignation de la commission d'enquête .....	20
2.1.2 - Arrêté portant ouverture de l'enquête publique.....	21
2.1.3 - Objectifs de l'enquête publique .....	21
2.1.4 - Réception du dossier - constitution .....	22
2.1.5 - Appréciation sur la forme et le contenu du dossier d'enquête .....	23
2.1.6 - Réunions avec la Préfecture et les concessionnaires.....	25

2.1.7 - Visite des lieux.....	29
2.1.8 - Lieux, siège et période de l'enquête publique .....	29
2.1.9 - Lieux de consultation du dossier et des registres d'enquête .....	30
2.1.9 - Lieux et dates des permanences de la commission d'enquête .....	31
2.1.10 - Information du Public.....	31
2.2 - Déroulement de l'enquête .....	33
2.2.1 - Tenue des permanences .....	33
2.2.3 - Liste nominative des observations du public .....	34
2.2.4 - Difficultés particulières .....	34
2.2.5 - Clôture de l'enquête - procès-verbal de synthèse des observations du public	34
2.3 - Synthèse et analyse des observations du public .....	35
2.4.1 - Thème 1 - Autoroute A680 .....	37
2.4.1.1 Rappel du projet .....	37
2.4.1.2 Principaux impacts environnementaux et mesures ERC.....	37
2.4.1.3 Autorisations embarquées.....	37
2.4.1.4 avis consultatifs émis.....	37
2.4.1.5 Observations du public et réponses de ASF.....	38
2.4.1.6 L'analyse de la commission d'enquête.....	45
2.4.2 - Thème 2 – Autoroute A69 .....	49
2.4.2.1 Description du projet.....	49
2.4.2.2 Tracé du projet par rapport à la RN126 .....	50
2.4.2.3 Principaux impacts du projet du tracé.....	50
2.4.2.4 Autres impacts environnementaux.....	50
2.4.2.5 mesures ERC .....	51
2.4.2.6 Autorisations embarquées.....	51
2.4.2.7 Avis consultatifs émis .....	52
2.4.2.8 Observations du public et réponses de ATOSCA .....	55
2.4.2.9 Questions de la commission et réponses d'ATOSCA .....	76
2.4.2.10 L'analyse de la commission d'enquête.....	87
2.4.3 - Thème 3 – Aspects généraux, hors sujet et divers .....	98
2.4.3.1 observations du public et réponses de ASF et ATOSCA .....	98
2.4.3.2 Questions de la commission et réponses d'ASF et ATOSCA .....	115
2.4.3.3 L'analyse de la commission d'enquête.....	129
<b>B - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE .....</b>	<b>137</b>
2.0 - Conclusions générales communes aux deux objets de l'enquête unique.....	139
2.0.1 - Rappel des deux objets de l'enquête unique et de son déroulement.....	139
2.0.2 - Considérations générales communes aux deux objets de l'enquête unique ..	143

2.1 - Conclusions au titre de l'Autorisation Environnementale de l'élargissement de l'A680 .....	153
2.1.1 - préambule.....	153
2.1.2 - Bilan Avantages/Inconvénients .....	153
2.1.3 - Avis sur les autorisations embarquées .....	154
2.1.4 - Avis final .....	154
2.2 - Conclusions au titre de l'Autorisation Environnementale de la création de l'A69 ..	157
2.2.1 - Préambule.....	157
2.1.2 - Bilan Avantages/Inconvénients .....	157
2.2.3 - Avis sur les autorisations embarquées .....	158
2.2.4 - Avis final .....	158

**C - Les annexes numérotées de 1 à 9 sont jointes au présent rapport dans un document séparé**

# **A - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

## 1 - PRESENTATION DU PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE TOULOUSE-CASTRES

### 1.1 - Objet de la présente enquête publique

La présente enquête publique unique comporte 2 objets. Elle constitue un préalable obligatoire aux autorisations nécessaires à la réalisation des travaux de construction d'une liaison autoroutière à péage entre CASTRES et TOULOUSE traversant les départements de la HAUTE-GARONNE et du TARN.

Ces deux objets sont :

- 1) l'autorisation environnementale accordée à la société ASF préalablement au lancement des travaux de la réalisation du doublement des voies de circulation entre CASTELMAUROU et VERFEIL dans la HAUTE GARONNE (passage de 1 à 2 voies par sens de circulation).
- 2) l'autorisation environnementale préalable accordée à la société ATOSCA préalablement au lancement des travaux de réalisation d'une liaison autoroutière à péage à 2 fois 2 voies entre VERFEIL (HAUTE GARONNE) et CASTRES (TARN).

Ces autorisations environnementales préalables sont nécessaires en raison des dispositions des articles L122-1 à L122-3. du Code de l'Environnement.

Ces deux projets ont fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2017/2018 et d'une loi les déclarant « priorité nationale » en 2019. Cette DUP a été prise en tenant compte de l'étude d'impact des deux projets réalisée en 2016. Cependant la réglementation dispose qu'une actualisation de cette étude d'impact, suivie d'une autorisation environnementale, soit réalisée lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de l'autorisation environnementale de réalisation des travaux.

La présente enquête n'a pas vocation à remettre en cause l'utilité publique prononcée en 2018 qui est définitivement acquise. Elle a pour objet d'apprécier le bilan des incidences positives et négatives de l'étude d'impact actualisée et d'examiner la pertinence des mesures proposées pour éviter, réduire et compenser (approche ERC) les inconvénients du projet. La critique de ces mesures ERC ne peut conduire à rechercher des solutions hors du périmètre d'utilité publique arrêté en 2018.

A l'issue de la présente enquête publique, les préfets de la Haute Garonne et du Tarn prendront la décision ou non d'autoriser les travaux de réalisation de ces deux projets. Ces autorisations environnementales uniques, si elles sont accordées, entraîneront les autorisations suivantes :

- relatives à l'élargissement à 2X2 voies de l'A680 entre CASTELMAUROU et VERFEIL:
  - autorisation d'Installations, Ouvrages, Travaux et Activités ayant une incidence sur l'eau (IOTA) ;
  - dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégées ;
  - absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- Relatives à la création d'une liaison à 2X2 voies A69 entre VERFEIL et CASTRES :
  - autorisation d'Installations, Ouvrages, Travaux et Activités ayant une incidence sur l'eau (IOTA) ;
  - dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégées ;
  - absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;
  - autorisation de défrichement ;
  - autorisation de travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques ;
  - demande d'enregistrement d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

### 1.2 - Identification des autorités Organisatrices de l'enquête publique

Les autorités organisatrices de la présente enquête publique unique sont :

Commission d'enquête désignée par décision du T.A. de TOULOUSE en date du 18/10/2022  
Dossier N° E22000155/31 - Liaison autoroutière Toulouse-Castres

- la Préfecture de la Haute-Garonne, place saint Etienne à Toulouse,  
 - la Préfecture du Tarn, Place de la Préfecture à ALBI,  
 auprès desquelles les responsables de projet (ci-après dénommés les concessionnaires) ont formulé leur demande.

Les préfets des deux départements sont convenus que la Préfecture du Tarn assurerait la coordination de l'enquête publique.

### 1.3 - Identification des responsables de projet

Les sociétés AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF) et ATOSCA sont les responsables de projet chacune pour la partie du projet qui lui est concédée (voir point 1.5.2). Leurs coordonnées sont :

- ATOSCA : Parc d'activités de Laurade, 13103 SAINT-ÉTIENNE-DU-GRES
- ASF (VINCI) : direction d'opérations A680, CS 70107, 64 601 ANGLET

Dans le corps de ce rapport ils sont appelés « les concessionnaires » lorsqu'ils sont désignés conjointement ou « ASF » et « ATOSCA » lorsqu'ils sont désignés individuellement.

### 1.4 - Cadre législatif et réglementaire du projet soumis à enquête publique

Les principaux textes régissant la présente enquête publique unique sont :

- les dispositions générales des enquêtes publiques du type « loi BOUCHARDEAU » relevant du code de l'environnement au titre des articles L123-1 à L123-19, partie législative et R123-1 à R123-27, partie réglementaire.

- les dispositions propres aux études d'impact des travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages à la déclaration d'utilité publique relevant du code de l'environnement au titre des articles L122-1 à L122-15, partie législative et R122-1 à R121-27, partie réglementaire.

Divers textes sont également applicables, notamment :

- l'article R.414-23 du code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 ;
- les articles L.210-1, L.211-1 et L.214-1 et suivants du code de l'environnement relatif à la législation sur l'eau ;
- les articles R.214-1 à 3 et L512-1 à 22 du code de l'environnement relatif à la nomenclature ICPE ;
- les articles R.211-108 et R.211-109 du code de l'environnement relatifs aux zones humides ;
- les articles L.411-1 à L.411-3 du code de l'environnement, relatifs à la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales ou végétales et de leurs habitats ;
- les articles R.411-1 et suivants du code de l'environnement, concernant la préservation du patrimoine biologique ;
- l'article D.181-15-5 du code de l'environnement concernant le dossier de demande de dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du même code ;
- les articles L.414-1 à L.414-7 et articles R.414-1 à R.414-29 du code de l'environnement relatifs aux sites Natura 2000 ;
- les articles L214-13, L341-3, L372-4, L374-1 et L375-4 du code forestier ;
- les articles L621-32 et L632-1 du code du patrimoine.

### 1.5 - Rappel de la consistance du projet

#### 1.5.1 - Historique

L'origine du projet remonte à 1994, soit près de 30 ans. L'Etat envisageait la mise à 2 x 2 voies de la RN126 CASTRES -TOULOUSE. Plusieurs décisions ultérieures ont confirmé la volonté de cette réalisation. Toutefois, les années passant, seuls les contournements de SOUAL et de PUYLAURENS ont été réalisés. Une décision de l'an 2000 qui prévoyait la poursuite de l'aménagement par la réalisation d'une liaison en 2x2 voies de SOUAL à CASTRES est restée sans suite. Face à cette lenteur, l'Etat, avec l'assentiment des élus, a décidé de recourir à la concession pour accélérer la réalisation totale de la liaison à 2 x 2 voies CASTRES-TOULOUSE. C'est dans ces conditions qu'un projet de liaison autoroutière à péage a vu le jour et a conduit, à la suite d'un débat public, d'une

phase de concertation et d'une enquête publique, à une déclaration d'utilité publique (fin 2017 pour l'A680 et juillet 2018 pour l'A69).

Une enquête publique communes aux deux projets ayant pour objet leur Déclaration d'Utilité Publique (DUP) s'est conclue par un avis favorable de la commission d'enquête assorti de 3 réserves :

- aménagement de l'échangeur prévu à VERFEIL,
- réalisation d'un échangeur non prévu au projet au niveau de MAURENS-SCOPONT,
- révision de l'aménagement de l'itinéraire de substitution prévu pour les usagers de la RN126.

Les aménagements, objets de ses 3 réserves, ont été pris en compte par l'Etat et intégrés aux projets des concessionnaires.

Le projet a, par la suite, été qualifié de « Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur » (RIIPM). C'est d'ailleurs à ce titre qu'il a été reconnu comme nécessaire par différentes instances nationales et inscrite comme l'une des priorités nationales dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019.

Depuis la DUP, qui portait sur une bande de 300 mètres de large, plusieurs enquêtes publiques ont été conduites portant sur le parcellaire (expropriations nécessaires) et sur le remembrement foncier (propriétés coupées en 2). Plusieurs enquêtes à ces titres restent à faire.

La présente enquête porte sur la réactualisation de l'étude d'impact environnementale conduite en vue de l'obtention de la DUP. Elle est notamment justifiée par le tracé définitif retenu par les concessionnaires au sein de la bande de 300 m arrêtée par la DUP de 2018.

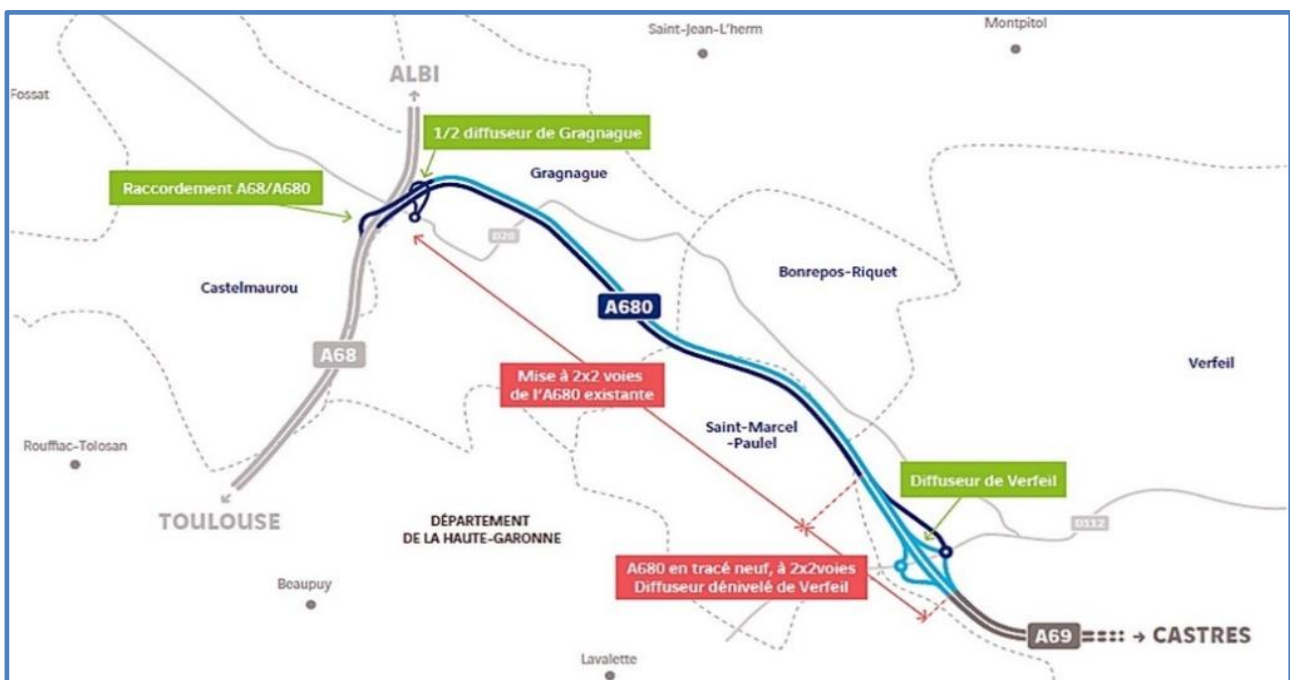
### 1.5.2 - Description du projet retenu

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT) s'étend sur 62 km et traverse 24 communes dont 17 dans le Tarn (81) et 7 dans la Haute-Garonne. Il se décompose en deux opérations concédées à de 2 concessionnaires différents :

- **Élargissement à deux fois deux voies de l'A 680 entre CASTELMAUROU et VERFEIL** sur 9,2 Km (secteur 1 - concédé à ASF dans le cadre d'une concession déjà accordée venant à échéance en 2036).

Cet élargissement comporte une modification du tracé actuel sur environ 1,6 km comportant la création d'un échangeur côté VERFEIL. L'ancien tracé sera entièrement détruit et fera l'objet d'une remise en l'état.

L'opération sera réalisée à l'intérieur de terrains dont ASF est propriétaire sauf à l'extrémité est (nouveau tracé) qui nécessite des acquisitions foncières.



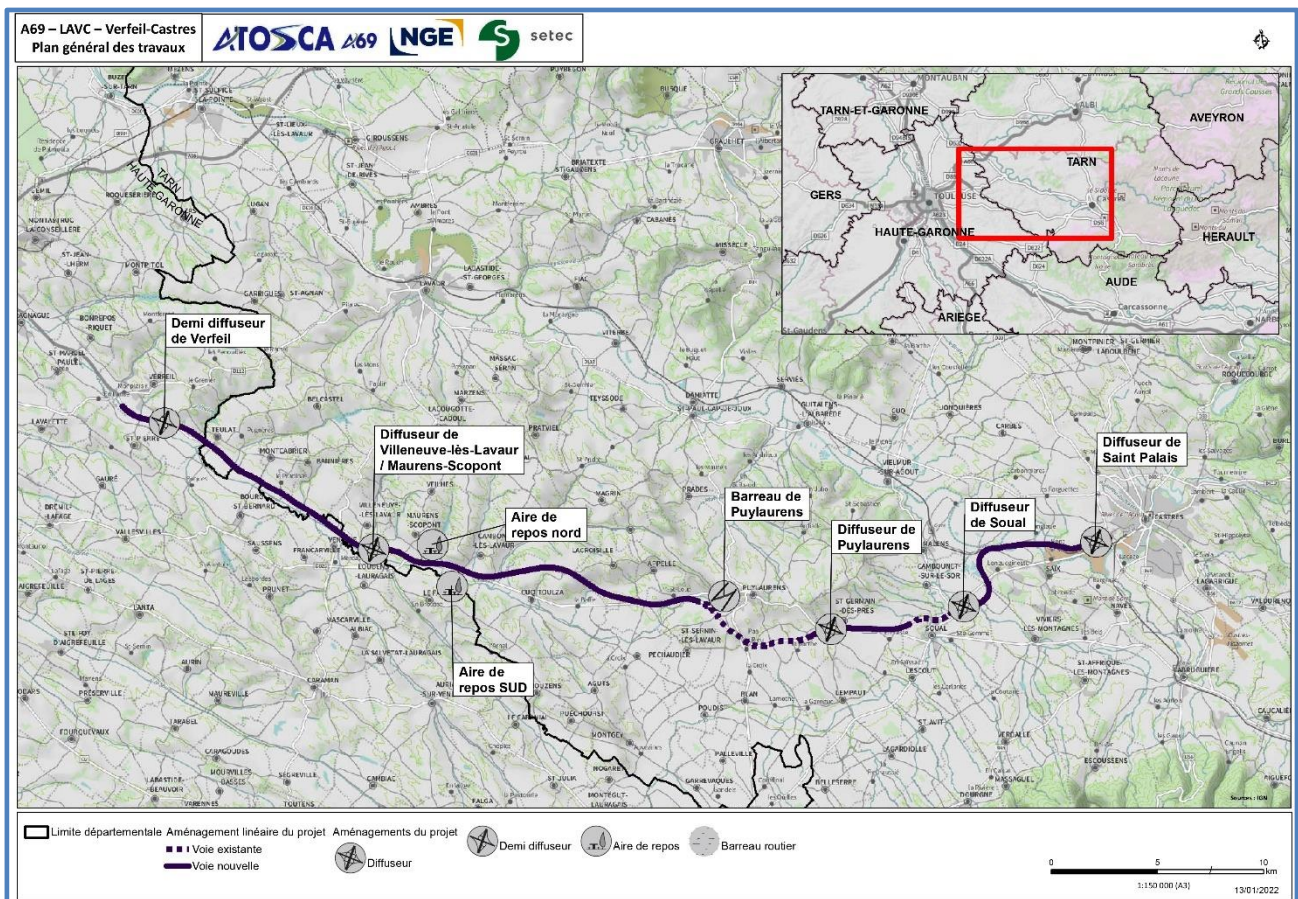


- Création d'une liaison autoroutière A69 à deux fois deux voies entre Verfeil (31) et Castres (81) d'une longueur de 53 km (concédé à ATOSCA en 2022 pour une durée de 55 ans). Raccordée à la A680, l'A69 permettra aux usagers d'aller de la rocade de CASTRES au périphérique de TOULOUSE par liaison autoroutière.

Le projet est découpé en 4 tronçons :

- VERFEIL à VILLENEUVE-LES LAVAUR (secteur 2 - A69 - porté par ATOSCA)
- VILLENEUVE-LES-LAVAUUR à PUYLAURENS (secteur 3 - A69 -porté par ATOSCA)
- PUYLAURENS à SOUAL (secteur 4 - A69 - porté par ATOSCA)
- SOUAL à CASTRES (secteur 5 porté -A69 - par ATOSCA)

*Observation de la CE : les longueurs du tracé varient légèrement d'un document à l'autre du dossier (de 62 à 63 km pour la distance totale, de 53 à 54 km pour l'A69).*



#### Le secteur 1 (A680) comporte :

- l'élargissement de l'A680 par création de 2 voies supplémentaires côté nord sur environ 6,4 km (sur des emprises foncières déjà maîtrisées par l'Etat).
- la création d'une 2 x 2 voies sur environ 1,6 km en remplacement de l'actuel tracé de l'A680 coté VERFEIL pour permettre son raccordement au nouvel échangeur sud-ouest de VERFEIL.
- la démolition de l'ancien tracé et son retour à l'état d'origine.
- la réalisation d'un échangeur au sud-ouest de VERFEIL.
- l'agrandissement de tous les ouvrages de transparence et la création d'ouvrages supplémentaires (6 ponts routiers, 30 ponts ou buses hydrauliques, 1 passage grande faune).
- le redimensionnement des bassins de rétention existants et la création de bassins supplémentaires (13 en tout).
- l'installation provisoire d'une base de travaux principale implantée sur la plateforme technique existante à proximité de l'échangeur de l'A680 et l'A68. Une seconde base à proximité de l'échangeur de VERFEIL est envisagée.

- la création provisoire d'une centrale d'enrobés. La déclaration de cette installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) n'est pas intégrée au projet et fera l'objet d'une demande ultérieure.

L'opération nécessitera l'apport de 555 000 m<sup>3</sup> de remblais et produira environ 180 000 m<sup>3</sup> de déblais. Les remblais proviendront du réemploi des déblais et de carrières proches.

Les besoins en eau du chantier, dont le volume n'est pas précisé, seront satisfaits en priorité par les eaux de ruissellement collectées dans les bassins existants. Si nécessaire les besoins supplémentaires seront prélevés dans le Girou (16 à 20 m<sup>3</sup> maximum par heure) ou les nappes souterraines proches.

Le projet consommera définitivement 11 ha auxquels s'ajouteront ponctuellement et provisoirement 110 ha pour la réalisation du chantier. (des chiffres légèrement différents sont communiqués suivant les pièces du dossier)

Il n'interceptera aucune zone Natura 2000.

Il nécessite l'expropriation d'environ 14 hectares pour la réalisation de l'échangeur de Verfeil et ses raccordements à l'A69. Les 4 maisons impactées par l'emprise ont été acquises à l'amiable par ASF et les autres terrains nécessaires font l'objet d'une promesse de vente.

#### Les secteurs 2 à 5 (A69) comportent:

- la création de 44 km d'une voirie nouvelle comportant 2X2 voies découpée en plusieurs tronçons pour se raccorder aux déviations existantes et à la rocade de CASTRES ;
- l'intégration des 2 déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km), soit 10 km en tout ( quelques mises aux normes étant programmées pour la déviation de PUYLAURENS.
- la réalisation de 3 diffuseurs (VERFEIL EST, VILLENEUVE-LES-LAVAU, SAINT PALAIS).
- l'intégration des 2 diffuseurs existants de SOUAL et PUYLAURENS.
- la réalisation d'un barreau routier permettant de relier la RD12 et la RD926 à l'ouest de PUYLAURENS à la RD84 au sud et à l'A69 via l'échangeur existant de Puylaurens.
- la mise en place de 4 portiques de flux libre pour le péage.
- la création de 2 aires de repos, une par sens de circulation au niveau de CAMBON-LES-LAVAU.
- la création de 2 aires de covoiturage de 20 places (extensibles à 30 places) au droit des échangeurs de MAURENS-SCOPONT et PUYLAURENS.
- l'implantation de 16 bornes de recharge électrique (aires de repos et de covoiturage).
- des bornes de paiement dans les aires de repos et les bureaux d'ATOSCA à PUYLAURENS.
- la construction d'un centre d'exploitation et d'intervention à Puylaurens, à proximité du diffuseur, qui comportera : les bureaux du concessionnaire et de l'exploitant, les installations techniques, garages et ateliers, le parc de véhicules et d'équipements mobiles d'exploitation et un local pour les gendarmes.

Trois sections de la voirie actuelle non payante (RN126) sont intégrées au projet :

- contournement de SOUAL;
- contournement de PUYLAURENS ;
- déviation de la RN20 au droit de VERFEIL.

Les contournements de SOUAL et PUYLAURENS ne pourront plus être empruntés sans péage. Les 2 km de RN20 à VERFEIL, ainsi que les 700 premiers mètres à partir de la rocade de CASTRES jusqu'au diffuseur de Saint palais, pourront être empruntés sans péage grâce aux possibilités offertes par le système de péage automatique dit « flux libre ».

Sur l'ensemble du tracé, ce système « flux libre » évitera aux usagers le passage par des barrières de péage minimisant ainsi les temps de trajet.

Pour assurer sa transparence, le projet nécessitera la construction (ou l'élargissement) de 200 ouvrages d'art ayant pour fonction :

- le franchissement (supérieur et inférieur) des voiries, des voies d'eau, d'une vallée et d'une ligne de chemin de fer (34 ponts routiers, 1 pont ferroviaire, 90 ouvrages hydrauliques, 2 viaducs, 21 ouvrages de rétablissement sous les rétablissements).
- le passage souterrain de la petite et grande faune (56 petite faune et 24 grande faune).

Il nécessitera aussi la construction ou l'agrandissement de 35 bassins multifonctions (collecte et assainissement des eaux) et la réalisation de 8 km de murs anti-bruit.

La réalisation du projet nécessitera d'importants mouvements de terre (de l'ordre de 5 850 000 m<sup>3</sup> de déblais et 5 330 000 m<sup>3</sup> de remblais). Le solde non utilisé sera employé pour réaliser des modelés de terrain aux abords du chantier. L'essentiel de ces mouvements de terre s'effectuera en empruntant des pistes créées pour les besoins du chantier. La voirie routière sera peu concernée par les transports par camion.

La réalisation de l'A69 nécessitera :

- des suppressions/remplacements de portions de la RN126 (environ 6km) pour des raisons de sécurité ou d'optimisation.
- la construction d'environ 36 km de voies nouvelles et de giratoires de rétablissement des communications du réseau viaire existant.
- une base de travaux principale et permanente à PUYLAURENS et des bases travaux secondaires .
- 2 centrales mobiles d'enrobage à chaud (installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).
- des aires de stockage.
- des pistes empruntées par les camions et engins de chantier.
- des sondages géotechniques et archéologiques.
- des dérivations provisoires de certains cours d'eau.
- des rescindements de cours d'eau (dérivations permanentes du lit d'origine).

*Les 2 centrales d'enrobage sont règlementairement soumises à une demande d'enregistrement préalable, portée par la présente procédure d'Autorisation Environnementale.*

L'A69 franchira le site Natura 2000 SIC (Site d'importance communautaire) « Vallées du Tarn, de l'Agout et du Girou » en limite des communes de CASTRES et SAÏX. Il franchira également 2 ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2. Le dossier soumis à enquête indique qu'aucune incidence significative (tant en phase travaux qu'en exploitation) n'est attendue sur les habitats et espèces ayant justifié une évaluation des incidences Natura 2000.

Elle traversera plusieurs zones humides. Les impacts pressentis concernent principalement :

- la destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces ;
- l'altération biochimique des milieux.

Un panel de mesures destinées à éviter ou réduire les effets attendus sont présentés.

L'A69 franchira plusieurs sites classés à l'intérieur de leur périmètre de protection de 500 mètres :

- le Moulin de NAGASSE (à VERFEIL).
- le Château de SCOPONT (à MAURENS SCOPONT).
- l'ancienne Chartreuse de SAÏX.
- le Domaine de la FEDIAL (à SAÏX).

La mise en service est prévue en 2025 après une durée de travaux d'environ 3 ans.

Le projet consommera définitivement 366 hectares (ce chiffre diffère légèrement des 343 ha avancés dans certaines pièces) répartis comme suit :

- Cultures/vignobles : 232,5 ha
- Friches : 26 ha
- Prairies , pâtures sèches, mésophiles : 33 ha-
- Grands parcs, jardins, vergers, zones anthropiques et zones rudérales : 41,5 ha
- Boisements/bosquets : 7,5 ha
- Divers : 25,5

Le chantier mobilisera provisoirement 87 hectares supplémentaires.

Les expropriations et indemnités pour occupation temporaire ont fait l'objet de protocoles signés par ATOSCA et les chambres d'agriculture de la Haute Garonne et du Tarn. Ces protocoles ont pour objet de fixer les modalités pratiques de calcul de l'indemnisation des propriétaires concernés. De nombreux propriétaires ont déjà signé des accords de vente avec ATOSCA.

La construction de l'A69 le long de la RN126 aura pour conséquence que de nombreux terrains principalement agricoles seront placés entre les deux infrastructures, pour une surface totale d'environ 126 hectares composés de :

- environ 6 ha d'une largeur inférieure à 15 mètres,
- environ 20 ha d'une largeur comprise entre 15 et 50 mètres,
- environ 100 ha d'une largeur supérieure à 50 mètres.

Le sort de ces terrains a été arrêté avec les chambres d'Agriculture :

- les premiers seront végétalisés car ils ne seront plus exploitables par les agriculteurs ;
- les seconds seront exploitables mais pas pour des grandes cultures ;
- les troisièmes seront exploitables normalement, bien que soumis, pour certains d'entre eux, à des difficultés d'accès conséquentes.

### **1.5.3 - Motivation du projet**

Le projet est motivé principalement par :

- la nécessité de désenclaver le bassin CASTRES/MAZAMET (environ 80 000 habitants) afin de permettre son développement économique. Etant le seul à ne pas disposer d'une liaison autoroutière autour de TOULOUSE, le bassin CASTRES/MAZAMET connaît au fil des années un déclin économique et démographique.
- le gain de temps pour se rendre à TOULOUSE (25 minutes en moyenne avec une amplitude de 20 à 35 minutes) et l'amélioration de la sécurité routière.

*Observation de la CE : Le gain de temps est obtenu à partir d'une estimation du temps actuel de parcours considéré dans le dossier variant de 70 à 78 minutes entre TOULOUSE et CASTRES. L'AE indique que des mesures récentes des temps de parcours réalisées par la société Google concluent à un temps de parcours actuel variant entre 50 et 54 min ce qui réduit très sensiblement le gain de temps annoncé dans le dossier.*

### **1.5.4 - Incidence du projet sur le trafic et les temps de parcours**

Les chiffres avancés dans le dossier indiquent que le trafic moyen sur le projet (CASTRES-CASTELMAUROU) sera de l'ordre de 8000 véhicules/jour à sa mise en service pour atteindre 11000 véhicules/jour en 2045 (avec des écarts importants suivant les sections, la plus chargée étant SOUAL/CASTRES).

Le trafic résiduel sur la RN126 serait en forte baisse de l'ordre de 2000 à 4000 véhicules/jour.

Le gain de temps annoncé dans l'étude de trafic pour aller de CASTRES à TOULOUSE est de 27 minutes.

Rien n'est dit sur la perte de temps de ceux qui n'emprunteront pas l'autoroute dont le trajet sera rallongé.

### **1.5.5 - Budget et financement du projet – Tarification**

Les budgets des 2 opérations sont les suivants :

- Doublement des voies de l'A680 : 80 millions d'euros,
- autoroute A69 : 450 millions d'euros.

Soit un investissement total de 530 millions d'euros.

Le dossier indique, qu'en raison de l'insuffisance de sa rentabilité, l'Etat et les collectivités territoriales consentiront une subvention d'équilibre de 23 millions d'euros à ATOSCA.

*Observation de la Commission : Ce chiffre est souvent le seul mis en avant dans le dossier d'enquête. Il faut cependant lui ajouter la valeur des 2 contournements intégrés au projet soit une somme de l'ordre de 75 millions d'euros. De ce fait, la subvention réelle consentie est de l'ordre de 100 millions d'euros (soit environ le budget nécessaire à la réalisation de 15km d'autoroute ou encore le quart de la longueur totale du projet).*

Le tarif d'un trajet complet CASTRES-TOULOUSE pour un véhicule thermique sera de 8,37 € TTC (base 2022). Le tarif sur l'A69 sera réduit de 20% pour les véhicules électriques. Les abonnements permettront des réductions importantes. Concrètement, un automobiliste qui effectuera un trajet domicile/travail tous les jours ouvrés bénéficiera d'un tarif aller/retour de 5,66 € TTC pour un véhicule thermique et de 4,31 € TTC pour un véhicule électrique.

Un point important est à noter : la mise en service de l'élargissement de l'A680 n'entraînera aucun changement du tarif acquitté actuellement.

### **1.5.6 - Itinéraire de substitution par la RN126**

La RN126 actuelle constituera l'itinéraire de substitution de l'autoroute. Suivant les engagements de l'Etat, et pour répondre à la réserve émise par la commission d'enquête de 2016, les itinéraires de substitution au droit de SOUAL et PUYLAURENS feront l'objet d'aménagements ponctuels visant à améliorer les conditions de sécurité pour les usagers et pour les riverains (aménagements de carrefour, traitements routiers des accotements, rétrécissements de chaussée, passages piétons) qui seront financés dans le cadre du projet d'autoroute. En outre, un barreau de contournement permettra de relier la RD12 et la RD926 à l'ouest de PUYLAURENS à la RD84 au sud et à l'A69 via l'échangeur existant. Ce barreau fera gagner du temps aux véhicules circulant du nord au sud et évitera la traversée de camions dans PUYLAURENS.

### **1.5.7 - Solutions alternatives étudiées**

L'étude d'impact présente 2 solutions alternatives à l'A69 :

- la solution, dite ASP, d'aménagement sur place à 2 X 2 voies permettant une vitesse de 110 km/h sur tout son tracé.

- la solution alternative de l'infrastructure existante, dite AAE, proposée par un groupement d'associations et de collectivités limitée à un certain nombre d'améliorations de la RN126 existante la vitesse autorisée restant de 80 ou 90 km/heure.

la DUP de 2017/2018 a écarté les solutions alternatives et cette décision a été confirmée par le Conseil d'Etat. La présente enquête n'a pas à revenir sur des solutions situées hors du périmètre retenu par la DUP. La commission d'enquête a considéré comme « hors sujet » les contributions formulées par le public relatives à l'aménagement de la RN126 de même que des solutions de type transport en commun. Compte tenu du nombre d'observations formulées au cours de l'enquête, elle répondra cependant à ces observations.

Les autres solutions alternatives de transport en commun (trains et bus) sont écartées et aucune autre solution routières n'est étudiée.

### **1.5.8 - Compatibilité du projet avec les plans et programmes existants**

Le dossier indique que le projet est compatible avec :

- les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour Garonne ;
- les Schémas de Gestion des Eaux (SAGE )de l'Hers mort/Girou et du bassin de l'Agout) ;
- le Plan relatif à la Gestion du Risque Inondations (PGRI) Adour/Garonne ;
- les Plans de Prévention des Risques Inondation (PPR)i de CASTRES, de l'AGOUT à l'aval de CASTRES et du SOR ;
- le Plan de Gestion des Etiages (PGE) du TARN ;
- la DUP de 2018 emportait la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

*Observation de la CE : Dans son avis, l'AE recommande que la compatibilité du projet avec le SRADETT soit vérifiée. Dans leur réponse, les concessionnaires ont indiqué que le SRADETT avaient pris en compte le projet d'autoroute et qu'aucune réglementation ne leur imposent de démontrer sa compatibilité avec ce document*

*La commission a constaté que les études préliminaires à son élaboration mentionnaient ce projet mais que dans le document définitif approuvé en septembre 2022, les objectifs en terme de mobilité*

ne reprennent pas la liaison Toulouse/Castres contrairement à celles de Castres/ Lavour (RD112) et Castres/Albi (D612).

## 1.6 - Les impacts du projet

### 1.6.1 - Impacts environnementaux

Réglementairement, l'étude d'impact, après une description détaillée de l'existant, doit porter sur l'ensemble des effets positifs et négatifs du projet en phase travaux et en exploitation. Pour chaque effet négatif, les mesures envisagées pour le minimiser sont présentées (évitement, réduction ou compensation). Les impacts qui doivent être étudiés portent sur les grands chapitres suivants:

- environnement humain (santé, paysages, économie, biens immobiliers, bruits, vibrations, qualité de l'air, radiations, mobilité, équipements, réseaux, patrimoine...)
- environnement naturel (notamment faune et leurs habitats, flore, zones humides et ...)
- environnement physique (notamment climat, relief, sol et sous-sol, milieux aquatiques, eaux superficielles et souterraines, zones humides...).

L'étude doit présenter les mesures envisagées pour atténuer les effets recensés ainsi que leur coût et leur suivi dans le temps. Ces mesures sont de trois types (dites mesures ERC) :

- Evitement : solutions retenues pour éviter certains effets ;
- Réduction : mesures permettant l'atténuation d'effets impossibles à éviter ;
- Compensation : mesures proposées pour compenser les effets négatifs résiduels du projet.

L'étude doit préciser le coût des mesures prises et leur suivi dans le temps. Elle doit également présenter les interactions du projet avec d'autres projets existants.

Les impacts liés au chantier et ceux permanents liés à l'infrastructure sont distingués.

#### *Impacts liés au chantier*

- emprises temporaires sur le foncier.
- coupures d'axes de circulation, perturbations du trafic routier.
- bruits, vibrations, poussières, gênes visuelles et plus globalement perturbation du cadre de vie et de la qualité de l'air.
- pollutions et gênes propres à la base travaux (proche pour quelques habitations).
- pollutions et gênes propres aux stations d'enrobés.

#### *Impacts permanents*

Outre la fragmentation du territoire qu'il génère et les surfaces agricoles et naturelles qu'il consomme, les principaux impacts négatifs du projet peuvent se résumer ainsi (contraction nécessairement réductrice) :

#### Milieu humain

- modification du paysage et atteinte au patrimoine.
- bruit pour les habitations proches.
- pollution lumineuse.
- perte de temps et de sécurité pour les usagers ne souhaitant pas ou ne pouvant pas emprunter l'autoroute (automobilistes, engins agricoles, vélos, piétons).
- déplacements de riverains rendus moins directs.
- perturbation de l'activité agricole et des zones d'activités.

#### Milieu naturel

- perturbation des milieux aquatiques.
- perturbation des milieux ouverts et semi-ouverts.
- perturbation des espèces animales présentes, destruction d'habitats.
- coupure de corridors écologiques.
- suppression d'arbres, de haies...

#### Milieu Physique

- émission de CO2 (voir précisions en fin de paragraphe).

- pollution, imperméabilisation et déstabilisation des sols .- perturbation des écoulements d'eau superficiels et souterrains.
- destruction de zones humides .
- réduction des surfaces d'expansion des crues.
- consommation d'eau pour les besoins du chantier.

Tous les impacts négatifs recensés font l'objet de mesures ERC. Les impacts résiduels après évitement et réduction font l'objet de mesures de compensation.

Des tableaux présentés à partir de la page 104 de la pièce F1 présentent l'ensemble des mesures proposées par les concessionnaires pour compenser les impacts résiduels recensés. La quasi-totalité de ces impacts résiduels concerne l'A69 (secteurs 2 à 5). Les impacts résiduels de l'élargissement de l'A680 sont minimes.

Les impacts positifs du projet concernent :

- les gains de temps, de sécurité et de confort pour les usagers de la route.
- les impacts économiques pour le bassin de vie CASTRES/MAZAMET.
- l'amélioration du cadre de vie le long de la RN126 actuelle (notamment à CUQ-TOULZA, CAMBOUNET-SUR-LE-SOR et SAÏX).

Les émissions de CO2 générées par le projet sont les suivantes :

- 254 000 TéquCO2 en phase travaux,
- 2200 TéquCO2/an pour l'exploitation et l'entretien du réseau,
- 18000 TéquCO2/an pour la circulation plus rapide des véhicules.
- En revanche, les plantations/changements d'affectation des sols permettraient de capter environ 25 Téqu CO2/an.

*Observation de la commission : ces chiffres peuvent être rapprochés du volume annuel d'émission de CO2 par habitant en France qui est de l'ordre de 4,5 TéquCO2.*

Des tableaux synthétisant les mesures ERC sont présentées dans l'étude d'impact. Ces tableaux comportent : la thématique concernée, les effets potentiels du projet, la phase concernée (travaux ou exploitation) , l'opération concernée (A680, A69) et les mesures proposées.

### **1.6.2 - Impacts économiques**

Le dossier indique que le principal avantage du projet réside dans l'impact économique favorable qu'il aura sur le bassin de vie CASTRES/MAZAMET grâce au désenclavement du territoire qu'il permettra. Hormis quelques affirmations sur l'effet positif qu'ont eues des infrastructures similaires ailleurs en France, aucune démonstration concrète n'est présentée ni aucun chiffrage évalué. Seuls sont indiqués le volume d'emplois nécessaires au chantier et ses conséquences sur le commerce local.

## **1.7 - Les avis émis**

### **1.7.1 - Avis de l'Autorité Environnementale (AE)**

L'avis de l'AE (06/10/2022) , commun aux deux opérations A680 et A69) rappelle les principaux enjeux environnementaux du projet :

- la fragmentation du territoire et ses impacts.
- la forte consommation de sols naturels et agricoles.
- l'impact sur la biodiversité et la rupture des continuités écologiques.
- les altérations du paysage et des aménités des territoires traversés.
- la pollution de l'air et les risques sanitaires induits à proximité et dans les agglomérations reliées,
- la préservation des zones humides (qui sont sous estimées et nécessiteront une compensation supplémentaire).
- l'augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES.

Elle constate :

- que l'étude d'impact actualisée comporte encore de nombreuses lacunes concernant : les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.
- que l'analyse des variantes ne considère que le mode routier sans exploration suffisante de solutions de substitution raisonnables.
- que les gains de temps de parcours annoncés sont fantaisistes.
- que l'analyse socio-économique n'a pas été suffisamment actualisée.
- que certains impacts ne sont pas traités ou mal traités : champignons, Agrion de Mercure, Grand capricorne...

Elle estime que le projet apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels (sobriété, réduction des émissions GES, moindre pollution de l'air, arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire).

Enfin elle émet plusieurs recommandations, principalement :

- présenter des temps de parcours crédibles et cohérents et justifier les vitesses maximales autorisées qui seront retenues sur les déviations actuelles.
- refaire une étude de trafic complète et actualisée.
- revoir l'étude des variantes en tenant compte de l'évolution des objectifs environnementaux afin de vérifier si le choix retenu reste pertinent.
- calculer et actualiser les émissions lors de la mise en service et à long terme.
- adosser l'évaluation des risques sanitaires sur les valeurs guides actuelles de l'OMS.
- reconsidérer les mesures d'évitement, réduction et compensation.
- joindre au dossier d'enquête publique les contrats de concession et le décret n° 2022-599, ainsi que leurs annexes.
  - la mise en œuvre la compensation agricole prévue par la loi du 13 octobre 2014 devra être précisée.
  - des mesures ERC efficaces sont à prévoir les habitats des oiseaux affectés par le projet.

### **1.7.2 - Avis du CNPN**

Le CNPN (Conseil national de la Protection de la Nature) a émis des avis spécifiques à l'A680 (13/09/2022) et à l'A69 (12/09/2022). Ces deux avis sont défavorables au projet. La synthèse, ci-après, regroupe les principaux arguments exposés dans les 2 avis :

- les arguments avancés pour justifier une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) sont insuffisants, notamment ceux affirmant que le projet améliorerait l'attractivité du territoire desservi et qu'il réduirait l'accidentologie.
- le projet s'inscrit en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique (le projet encourage l'usage de la voiture), d'objectif du zéro artificialisation nette et du zéro perte nette de biodiversité .
- la réduction de l'accidentologie est à relativiser comparée aux solutions alternatives.
- les solutions alternatives (mise à 4 voies de la RN126 et ferroviaire notamment) ont été insuffisamment étudiées.
- le projet accroît les ruptures de continuités écologiques en créant une coupure supplémentaire à celle constituée par la RN126.
- le projet impacte le pouvoir d'achat des usagers par la mise en place d'un péage .
- l'étude de ses impacts directs et indirects, globalement satisfaisante, sont parfois lacunaires (moineau soulcie, fossés et canaux, réaménagement foncier...).
- plusieurs mesures qualifiées d'évitement sont en réalité des mesures de réduction.
- les mesures compensatoires sont trop concentrées près de la future autoroute (risque de collisions pour les oiseaux, moindres habitats en raison du bruit et des vibrations...).
- la compensation de la biodiversité perdue dans les dans les milieux agricoles consommés par le projet est ignorée considérant qu'un champ est déjà artificialisé.

Le CNPN suggère que l'élargissement de l'infrastructure existante (RN126) constituerait probablement une solution de moindre impact, plus acceptable et raisonnable. Il dit également que le projet devrait avoir pour mesure compensatoire la suppression de la RN 126.



Sur un autre plan, il rappelle que le coût pour la collectivité n'est pas constitué seulement de la subvention d'équilibre mais aussi du péage payé par les usagers.

### **1.7.3 - Autres avis**

#### **1.7.3.1 - Avis conformes que les concessionnaires seront tenus de respecter**

Ces avis ne concernent que l'A69 :

UDAP 81 (29/02/2022 et 23/05/2022 relatifs à l'A69)

L'avis fait les observations suivantes :

- Village de TEULAT : il convient d'apprécier les impacts visuels et sonores pour apporter des solutions d'amélioration et de conservation de la qualité de son cadre de vie.
- Château de MAURENS-SCOPONT : l'autoroute doit être décalé à plus de 500 mètres du château ce qui éviterait la nécessité d'une déviation de la RD35. Il convient d'apprécier les impacts paysagers, visuels et sonores pour apporter des solutions d'amélioration et de conservation de la qualité de ce cadre de vie.
- Ancienne Chartreuse de SAÏX et domaine de FEDIAL : l'accompagnement végétal devra être particulièrement renforcé coté chartreuse.

Ministère de la transition Ecologique (avis du 02/11/2022 relatif à l'A69)

Cet avis est favorable à la demande de dérogation relative à la Louvre d'Europe sous diverses réserves relatives à la conduite du chantier et surtout la réalisation d'un viaduc sur l'AGOUT et d'un cadre suffisamment large sur la BERNAZOBRE.

#### **1.7.3.2 Avis consultatifs**

Communs à l'A680 et à l'A69

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) (avis du 28/06/2022 relatif à l'A680 et à l'A69)

L'avis, qui ne formule pas de remarques pour l'A680, constate que les mesures paysagères envisagées pour l'A69 doivent être complétées par la prise en compte du grand paysage. Les éléments suivants sont particulièrement sensibles :

- identification des structures végétales à conserver.
- choix des plantations à effectuer.
- réduction à la source des nuisances visuelles.
- devenir des terrains situés entre l'autoroute et la RN 126.

Propres à l'A680

DREAL du 31 (avis du 06 juillet 2022 relatif à l'A680)

Cet avis est favorable à la demande de dérogation au titre de l'article L411-1 et suivants du code de l'environnement relatifs aux espèces protégées avec un suivi dans le temps.

DDT du 31 (rapport de fin de phase d'examen du 13 juillet 2022 relatif à l'A680)

Ce rapport fait la synthèse des avis émis pendant la phase d'examen.

Propres à l'A69

Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) - Service Régional d'Archéologie relatif à l'A69 (arrêté du 11/01/2022)

L'arrêté porte sur les modalités de la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventive préalables à la réalisation du projet.

Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) - Architecte des bâtiments de France (11/01/2022)

L'avis rappelle que le château de MAURENS-SCOPONT va faire l'objet d'une restauration importante. Il convient d'éloigner l'autoroute du château de MAURENS-SCOPONT et de prévoir un accompagnement végétal conséquent.

Agence Régionale de Santé (ARS) (avis du 31/05/2022 relatif à l'A69)

L'avis est favorable avec 2 recommandations relatives à la qualification de l'état initial de la qualité de l'air et à l'identification et la gestion de l'ambrosie en phase travaux.

DREAL - Unité Interdépartementale Tarn-Aveyron (ICPE) (15/06/2022)

L'avis est favorable à la création des deux centrales d'enrobés (ICPE) prévues en phase chantier pour l'A69.

Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE de l'Agout (avis du 27/06/2022 relatif à l'A69)

L'avis est favorable sous réserve :

- de compléter l'inventaire et la compensation des zones humides ,
- de ne pas intégrer les décaissements comme compensation des zones humides,
- d'améliorer les mesures compensatoires qui ne prennent pas suffisamment en compte la fonctionnalité hydrologique.

Il met également l'accent sur quelques points de vigilance, notamment la non-conformité du positionnement de la base de travaux de SOUAL en zone inondable et l'incidence du bassin multifonctions de MELOU sur la zone urbaine proche.

Commission Locale des eaux Hers-Mort/ Girou (avis du 29/06/2022 relatif à l'A69)

L'avis est favorable sous quelques réserves :

- interrogations sur l'efficacité des mesures anti inondation.
- efficacité des ouvrages de décharge sous autoroute et risque de submersion prolongée de parcelles agricoles.
- efficacité hydraulique des bassins d'orage.
- insuffisance de traitement des rejets pluviaux.
- mesures compensatoires insuffisantes pour l'écosystème de la vallée du Girou.

Direction Départementale des Territoires (DDT) du 31 (avis du 04/07/2022 relatif à l'A69)

L'avis fait les observations suivantes :

- rappel de l'engagement pris de ne pas pomper dans les nappes souterraines, de compenser à 100% les volumes soustraits à la crue du GIROU (qui devra être démontrée avant travaux).
- Instruction de positionner les bases vie et les zones de stockage hors zones inondables et diverses autres observations à ce titre.
- prescription dans l'arrêté préfectoral d'un plafond de perméabilité des sols, d'un suivi plus long des rejets en sortie d'ouvrage et d'un dimensionnement de tous les bassins situés en zone inondable pour des occurrences de 20 ans.

Direction Départementale des Territoires (DDT) du 81 relatif à l'A69 (avis du 04/07/2022 relatif à l'A69)

L'avis est favorable en ce qui concerne les impacts sur les zones humides. Quelques recommandations sont faites :

- le fonds des bassins devra se situer au-dessus des hautes eaux des nappes phréatiques,
- les caractéristiques de certains ouvrages devront être communiqués à la DDT avant signature de l'arrêté préfectoral.
- idem pour les parcelles, essences et densités de compensation liés au défrichement,
- des prescriptions spécifiques seront intégrées à l'arrêté préfectoral pour limiter les impacts en phase travaux.

Service régional de l'Office Français de la Biodiversité (OFB) (avis du 05/07/2022 relatif à l'A69)

L'avis estime que la démarche environnementale est globalement satisfaisante. Quelques points sont soulignés :

- les impacts résiduels doivent faire l'objet d'une compensation.
- la durée des compensations devra être concomitante à celle de l'ouvrage réalisé.
- la plus-value écologique de certaines mesures pourrait être optimisée.

Office Français de la biodiversité (OFB) (avis du 05/07/2022 relatif à l'A680 et l'A69)

L'avis émet de nombreuses critiques et conclut ainsi :

La démarche d'évaluation environnementale demeure incomplète sur :

- la description des composantes du projet (aménagements fonciers type.

- l'état initial interface zones humides/zones sèches, espèces patrimoniales au titre de la disposition R45 du SDAGE.
- l'évaluation des incidences (incidence type des aménagements fonciers).
- le renforcement des mesures de réduction en phases travaux et exploitation.
- la définition de mesures compensatoires (fonctionnalités, pérennité, actions insuffisantes sur les zones humides).

Office Français de la biodiversité (OFB) relatif à l'A69 (13/07/2022)

L'avis, globalement favorable, fait deux observations critiques sur:

- la pérennité des mesures compensatoires au-delà de la durée de la concession.
- l'optimisation possible de la plus-value écologique de certaines mesures (arbres têtard, boisements senescence).

Institut National des Appellations d'Origine (INAO)

Cet avis est réputé favorable en l'absence de réponse.

### 1.7.3.3 - Avis des communes

Commune	Secteur	Dépt	Concerne	Habitants	Avis
CASTRES	5	81	Sur le tracé	43549	Favorable
SAIX	5	81	Sur le tracé	3674	Favorable
FREJEVILLE	5	81	Bâti < 150 m	721	Favorable
VIVIERS LES M.	5 + 4	81	Sur le tracé	2007	Favorable
SOUAL	5	81	Sur le tracé	2663	Favorable
SEMALENS	5	81	Compensation	2063	Favorable
CAMBOUNES	5	81	Sur le tracé	967	Favorable
SAINT GERMAIN	4	81	Sur le tracé	950	Favorable
PUYLAURENS	4 + 3	81	Sur le tracé	3232	Favorable
APPELLE	3	81	Sur le tracé	74	Opposée
LA CROISILLE	3	81	Sur le tracé	116	Opposée
ALGANS	3	81	Sur le tracé	201	Favorable
PRATVIEL	3	81	Compensation	91	Favorable
ROQUEVIDAL	3	81	Compensation	135	Favorable
PECHAUDIER	3	81	Compensation	202	Favorable
AGUTS	3	81	Compensation	235	Favorable
CUQ-TOULZA	3	81	Sur le tracé	718	Opposée
CAMBON LES LAVAUR	3	81	Sur le tracé	352	Favorable
MAURENS-SCOPONT	3	81	Sur le tracé	164	Opposée
VILLENEUVE LES LAVAUR	2	81	Sur le tracé	143	Favorable
LOUBENSLAURAGUAIS	2	31	Compensation	461	Opposée
VENDINE	2	31	Sur le tracé	289	Opposée
TEULAT	2	81	Sur le tracé	496	Opposée
BOURG ST BERNARD	2	31	Bâti dans 150m	1132	Opposée
MONTCABRIER	2	81	Sur le tracé	326	Opposée
BANNIERES	2	81	Sur le tracé	210	Opposée
FRANCARVILLE	2	31	Sur le tracé	171	Opposée
VERFEIL	2 + 1	31	Sur le tracé	3729	Opposée
SAINT PIERRE	1	31	Bâti dans 150 m	242	Opposée
GRAGNAGUE	1	31	Sur le tracé	1974	Favorable
ST MARCEL PAULEL	1	31	Sur le tracé	436	Favorable
BONREPOS RIQUET	1	31	Sur le tracé	289	Opposée
CASTELMAUROU	1	31	Sur le tracé	4359	Favorable

Le tableau, ci-avant, résume les avis exprimés en novembre 2021 par les conseils municipaux des 33 communes entrant dans le champ de la présente enquête publique.

*Observation de la commission : ces avis, généralement peu motivés, montrent que ce sont essentiellement les communes proches de TOULOUSE qui sont opposées au projet.*

*D'autres avis ont été demandés aux collectivités territoriales dans le cadre de la présente enquête.*

*La commission cite ceux, tous favorables, dont elle a eu connaissance : CCSA, CACM, CD 81, CASTRES, CUQ-TOULZA, SAIX*

### 1.7.4 - Réponses des concessionnaires aux avis de l'AE et du CNPN

#### Réponse à l'avis de l'AE

Pour la plupart des observations de l'AE, la réponse commune des concessionnaires renvoie ou commente le dossier sans modification. Quelques réponses apportent des précisions ou sont à noter:

- les hypothèses de trafic sont maintenues.

- la désartificialisation de l'itinéraire de la RN126 actuelle n'est pas envisageable, s'agissant d'un itinéraire de substitution indispensable aux dessertes locales.
- les écarts de temps annoncés ne constituent pas une incohérence (certains vont de rocade à rocade, d'autres de centre à centre).
- les analyses complémentaires demandées sur la qualité de l'air et la santé ont été réalisées.
- les contrats de concession sont libres d'accès.
- Le projet a bien été pris en compte dans l'élaboration du SRADDET 2040.
- l'aménagement de la RN126 en 2 x 2 voies conduirait, compte tenu des normes routières actuelles, à déconstruire quasi intégralement la RN126, seules les deux déviations à 2x2 voies existantes pouvant être conservées en l'état.
- l'alternative train n'est absolument pas pertinente (temps et fréquence).
- Pour l'ensemble du projet, en cas de non-réussite des mesures ERC, des mesures correctives seront coconstruites avec le comité de suivi des mesures compensatoires, puis mises en place.

## 1.8 - Concertation préalable

Pour élaborer leur projet, les concessionnaires, et particulièrement ATOSCA, ont tenu un nombre considérable de réunions avec toutes les autorités parties prenantes du projet : Département et Région, Communes et Communautés de Communes, Gestionnaires des voiries, Syndicats de bassin versant, Fédérations et Associations, Chambres consulaires, Safer, Services de secours et sécurité, Commissions d'aménagement foncier, entreprises, propriétaires riverains...

Bien qu'aucune obligation réglementaire ne leur imposait, ATOSCA a organisé, en amont de l'enquête environnementale 12 réunions publiques selon le détail, ci-après :

CUQ-TOULZA/ALGANS le 25/04/2022

SAÏX le 21/09/2022

VIVIERS-LES-MONTAGNES le 28/09/2022

SAINT-GERMAIN-DES-PRES le 11/10/2022

PUYLAURENS le 12/10/2022

CAMBON-LES-LAVAU/MAURENS-SCOPONT/VILLENEUVE-LES-LAVAU le 20/10/2022

PUYLAURENS/LACROISILLE/APPELLE/ALGANS/CUQ-TOULZA le 24/10/2022

FREGEVILLE le 07/11/2022

VERFEIL/SAINT-PIERRE/SAINT-MARCEL-PAULEL le 09/11/2022

TEULAT/MONTCABRIER/BANNIERES le 17/11/2022

SAÏX le 23/11/2022

CAMBOUNET-SUR-LE-SOR le 24/11/2022

990 personnes en tout ont assisté à ces réunions. Les sujets abordés ont été principalement : la présentation du projet, les impacts et mesures concernant l'hydraulique, le bruit, le paysage, les rétablissements des routes et cheminements piétons vélo, l'accessibilité pendant les travaux, le trafic à Puylaurens. ASF a participé à la réunion de VERFEIL.

## 2 - ENQUÊTE

### 2.1 - Préparation et organisation de l'enquête

#### 2.1.1 - Désignation de la commission d'enquête

La présidente du Tribunal Administratif de Toulouse, par décision en date du 18/10/2022 et portant le numéro E22000155/31 (confer annexe 1), a désigné la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique unique sur les demandes d'autorisation environnementale de création d'une

liaison autoroutière entre Castres et Toulouse. Cette commission est composée des sept Commissaires Enquêteurs suivants :

- Christian LASSERRE, président
- Bernard CHABBAL, membre titulaire
- Prosper EKODO, membre titulaire
- Michel JONES, membre titulaire
- François MANTEAU, membre titulaire
- Albert NADAL, membre titulaire
- Henri PUJOL, membre titulaire

Les sept membres de la commission ont rempli une déclaration sur l'honneur affirmant leur totale indépendance vis-à-vis des objets de l'enquête.

### **2.1.2 - Arrêté portant ouverture de l'enquête publique**

Cette enquête a été prescrite, plus de quinze jours avant le démarrage de l'enquête, par arrêté du 07/11/2022 signé par Etienne GUYOT, Préfet de la Haute-Garonne et François-Xavier LAUCH, Préfet du TARN. (confer annexe 2).

Conformément aux exigences de l'article R 123-09 du code de l'environnement, cet arrêté a été élaboré en concertation avec la commission d'enquête et les concessionnaires au cours de différents échanges préparatoires et d'une réunion qui s'est tenue à la préfecture d'ALBI le 28/10/2022. Le projet a fait ensuite l'objet d'un échange de mails qui a permis d'arrêter une rédaction définitive prenant en compte les observations de la commission d'enquête. (confer paragraphe 2.1.6, ci-après) L'arrêté précisait notamment :

- l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée.
- l'adresse du siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au président de la commission d'enquête.
- les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre lesdites décisions.
- l'existence d'une étude d'impact et du lieu où ce document peut être consulté.
- l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement ou de l'article L. 121-12 du code de l'urbanisme et le lieu où il peut être consulté .
- l'identité des personnes responsables du projet auprès desquelles des informations peuvent être demandées.
- les noms et qualités des commissaires enquêteurs.
- les lieux, jours et heures où les commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations.
- les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier physique d'enquête et présenter ses observations sur les registres ouverts à cet effet.
- les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter via un poste informatique le dossier d'enquête numérisé.
- l'adresse du site internet sur lequel le dossier d'enquête publique pourra être consulté pendant toute la durée d'ouverture de l'enquête.
- l'adresse courriel à laquelle le public pourra adresser ses observations et propositions à la commission d'enquête pendant toute la durée d'ouverture de l'enquête.
- l'adresse internet du registre électronique mis à la disposition du public pour exprimer ses observations et propositions pendant toute la durée d'ouverture de l'enquête.
- la durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur.

### **2.1.3 - Objectifs de l'enquête publique**

La présente enquête publique unique entre dans le champ des enquêtes de type « BOUCHARDEAU ». Dans ce cadre, les principales missions de la commission d'enquête sont :

- d'informer et faire participer le public aux décisions le concernant ;

- de prendre en compte les intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.

- de veiller à la protection de l'environnement.

- d'éclairer les décisions à prendre par les autorités concernées.

Plus précisément, la commission doit vriller principalement :

- à prendre connaissance du dossier d'enquête publique établi par le porteur de projet, lui faire apporter tout complément ou précision qu'elle juge utile pour permettre une bonne compréhension et information du public.

- à ce que les formalités de publicité destinées à prévenir le public soient conformes à la loi et à demander tout complément qu'elle juge utile en fonction de l'importance du projet soumis à enquête.

- à recevoir le public, lui expliciter l'objet et les objectifs du projet, recueillir ses appréciations, suggestions et propositions et y répondre.

- à rédiger, en toute indépendance, un rapport factuel du déroulé de l'enquête (notamment les observations du public) et établir, dans un document séparé, ses conclusions personnelles et motivées sur le projet.

Ce rapport et ces conclusions, qui sont destinés principalement à éclairer la décision que prendra l'autorité organisatrice, sont consultables par le public pendant un an.

### **2.1.4 - Réception du dossier - constitution**

Un certain nombre de pièces numérisées du dossier ont été remis à la CE dans la deuxième quinzaine d'octobre, notamment le résumé non technique (pièce F1). Ces éléments ont permis à la commission de commencer à étudier le projet.

Une clé USB de l'ensemble des pièces a été remis à la CE le 08/11/2022 (sauf réponse des concessionnaires à l'AE) . Le dossier physique a été livré au domicile de chaque CE en début de semaine 46.

L'énormité du dossier n'a pas permis à la commission (ni d'ailleurs aux concessionnaires) de faire modifier certains éléments de présentation du dossier ce qui n'aurait pas été inutile. (confer point 2.1.5, ci-après)

Lors de la réunion du 28 octobre, la préfecture du Tarn a fait une brève présentation du projet à la commission d'enquête. La commission a rencontré ensuite les concessionnaires le 08/12/2022. Une présentation du projet lui a été faite à cette occasion. Puis une visite complète du site a été organisée le 18/11/2022 (confer paragraphe 2.1.7, ci-après). De nombreux échanges téléphoniques et par mail ont complété l'information de la commission.

Dans ces conditions, la commission estime avoir été largement informée du projet, même si cela a été fait insuffisamment longtemps avant l'ouverture de l'enquête publique compte tenu de son ampleur. Elle a pu poser toutes questions, demander tout complément d'information.

Le dossier, divisé en 4 caisses en plastique, comportait les pièces suivantes :

#### **Boîte 1 (pièces communes aux 2 opérations A680 et A69)**

Pièce F1 - Etude d'impact unique actualisée - Résumé non technique

Pièce F2- Etude d'impact unique actualisée

Pièce F3 - Etude d'impact unique actualisée - Tome 1 - Atlas cartographique A680 - Secteur 1 - Castelmaurou - Verfeil

Pièce F3 - Etude d'impact unique actualisée - Tome 2 - Atlas cartographique A69 - Secteurs 2 à 5 - Verfeil - Castres Partie 1

Pièce F3 - Etude d'impact unique actualisée - Tome 2 - Atlas cartographique A69 - Secteurs 2 à 5 - Verfeil - Castres Partie 2

Pièce F4 - Etude d'impact unique actualisée - Annexes

Pièce F5 - Réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae)

#### **Boîte 2 (pièces spécifiques à l'A680)**

- Livre 1 - Note de Présentation Non Technique
- Livre 2 - Actualisation de l'étude d'impact commune aux projets A680 et A69 (Pièces F communes)
- Livre 3 - Volet eau de la Demande d'Autorisation Environnementale
- Livre 4 - Demande de dérogation à l'article L.441.1 du Code de l'environnement
- Livre 5 - Notice d'incidences Natura 2000
- Livre 6 - Annexes
- Livre 7 - Avis émis dans le cadre d'examen et mémoire en réponse

### **Boîte 3 (pièces spécifiques à l'A69)**

- Pièce 0 - Guide de lecture du dossier d'autorisation environnementale
- Pièce A - Note de présentation non technique
- Pièce B - Identité du demandeur
- Pièce C - Localisation du projet et plan de situation
- Pièce D - Justification de la maîtrise foncière
- Pièce E2 - Evaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000
- Pièce E3 - Dérogation à la destruction des espèces et habitats d'espèces protégées
- Pièce E3 - Dérogation « espèces protégées » et volet naturel de l'étude d'impact - Annexes
- Pièce E3 - Dérogation « espèces protégées » et volet naturel de l'étude d'impact - Atlas cartographique - Partie 1 - Etat initial
- Pièce E3 - Dérogation « espèces protégées » et volet naturel de l'étude d'impact - Atlas cartographique - Partie 2 - Impacts, mesures d'évitement et de réduction
- Pièce E3 - Dérogation « espèces protégées » et volet naturel de l'étude d'impact - Atlas cartographique - Partie 3 - Compensation
- Pièce E4 - Demande d'autorisation de défrichement
- Pièce E5 - Dossier de demande d'autorisation de travaux au titre du code de patrimoine et de l'environnement
- Pièce E6 - Demande d'enregistrement d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

### **Boîte 4 (pièces spécifiques à l'A69)**

- Pièce E1a - Volet IOTA (nature, volume et objet des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités) - Rubrique de la nomenclature
- Pièce E1b - Volet IOTA - Eléments utiles à la compréhension du dossier - Partie 1
- Pièce E1b - Volet IOTA - Eléments utiles à la compréhension du dossier - Partie 2
- Pièce E1c - Volet IOTA - Atlas cartographique
- Pièce E1d - Volet IOTA - Etude spécifique aux zones humides
- Pièce E1d - Volet IOTA - Etude spécifique aux zones humides - Annexes 1 à 10
- Pièce E1d - Volet IOTA - Etude spécifique aux zones humides - Annexe 11 - Atlas cartographique - Partie 1 : Etat initial et impacts
- Pièce E1d - Volet IOTA - Etude spécifique aux zones humides - Annexe 11 - Atlas cartographique - Partie 2 : Mesures

A ces quatre boîtes était jointe un document de présentation des dossiers de Demande d'Autorisation Environnementale des projets.

La commission d'enquête considère que le dossier établi par les concessionnaires est conforme aux exigences légales.

#### ***2.1.5 - Appréciation sur la forme et le contenu du dossier d'enquête***

La commission estime que le dossier d'enquête publique établi par les concessionnaires est d'une bonne facture du point de vue de sa présentation et de sa rédaction. Le dossier, très complet, montre une volonté de mettre en évidence toutes les études et avis qui ont permis de traiter au mieux les enjeux environnementaux du projet.

Cependant, cette volonté de tout présenter, la complexité de l'organisation du dossier (A680, A69 et A680 + A69) et la redondance de nombreuses informations ne peuvent que laisser perplexes des lecteurs non avertis et les perdre dans le fouillis des documents.

La commission s'interroge sur la pertinence de soumettre à l'appréciation du public un dossier aussi énorme et compliqué à appréhender. Le public et les associations ont d'ailleurs exprimé leur impossibilité à s'y retrouver dans le temps imparti à l'enquête publique.

Pour le public, la décomposition du projet en trois dossiers distincts (A680, A69 et A680+A69) n'a aucune utilité, ne peut qu'être déroutant et prêter à confusion.

Une présentation unique aurait été nettement préférable. Est-il utile et éclairant pour le public de disposer de trois résumés non techniques ?

Même le résumé commun de l'étude d'impact (Pièce F1) est trop lourd et insuffisamment synthétique.

Le dossier comporte 2 glossaires (A680 et A69) des termes techniques et acronymes, celui de l'A680 étant nettement plus complet. Le résumé non technique commun aux 2 opérations (qui est le document principal destiné au public non averti) n'en présente aucun et ne renvoie même pas aux glossaires présents ailleurs.

Les plans des dossiers sont parfois obscurs : le dossier A680 présente une pièce dite LIVRE 7 sans titre explicatif alors qu'il comporte les avis majeurs (Ae, CNPN et réponses des concessionnaires). Bien que s'agissant du dossier spécifique A680, c'est là que l'on trouve les réponses à l'Ae et au CNPN communes aux deux opérations.

La présentation des études menées avec leurs méthodologies ainsi que le rappel des textes pour chaque milieu alourdissent ce dossier. L'exemple du traitement des zones humides est significatif avec un récapitulatif de l'ensemble des sondages effectués « végétation et sols » qui n'apporte rien au dossier (pièce E1d Volet IOTA page 37 à 42).

Aucune carte « non technique » n'est jointe au dossier permettant au public de comprendre ou passe précisément l'autoroute par rapport à leurs habitations.

De nombreuses cartes sont impossibles à comprendre sans y consacrer beaucoup de temps et encore.

Certains tableaux sont difficiles à lire comme ceux relatifs aux mouvements de terre.

Les couleurs utilisées sont parfois peu lisibles à l'écran. Certaines illustrations sont floues et donc difficiles à déchiffrer (résolution insuffisante).

Des informations contradictoires sont fournies comme les surfaces consommées ou les longueurs du tracé qui varient d'un document à l'autre.

De nombreuses informations utiles sont difficiles à trouver comme les avis émis notamment et de nombreuses autres informations (étude socio-économique et de trafic...).

La motivation du projet qui est le gain de temps (versus le désenclavement) est peu développé.

Étant donné l'urgence imposée par la Préfecture dès sa désignation, la commission n'a pas disposé du temps nécessaire en amont de l'ouverture de l'enquête au public pour proposer des améliorations du dossier permettant au public de mieux l'appréhender.

Ce dossier, comme c'est souvent le cas, est la simple mise à disposition du public de l'ensemble des documents destinés aux décideurs publics. C'est un peu comme si l'on remettait aux acquéreurs d'automobiles les plans de montage du véhicule plutôt qu'un manuel d'utilisateur.

L'étude d'impact unique actualisée complétée par deux notes de présentation non techniques pour l'A69 et l'A680 et les synthèses des enjeux et mesures, auraient pu constituer un dossier suffisant.

Finalement beaucoup de contributeurs n'ont pas compris l'objet de cette enquête et se sont exprimés comme s'il s'agissait d'établir l'utilité publique du projet. Le manque de pédagogie à cet égard est patent. La présence du PV de synthèse de l'enquête DUP (annexes-Pièce F4) n'arrangeait rien à cet égard.



### **2.1.6 - Réunions avec la Préfecture et les concessionnaires**

Avant l'ouverture et pendant l'enquête publique, 3 réunions (plus une visite de site) ont été tenues avec la PREFECTURE DU TARN, les concessionnaires ASF et ATOSCA et la société PUBLILEGAL.

#### **. Le 28/10/2022 à la Préfecture du TARN à ALBI**

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les sept membres de la commission d'enquête :

##### Pour la Préfecture du Tarn :

- M. William LEFEBVRE, chef du Bureau de l'environnement et des affaires foncières (BEAF)
- M. Michel VANIN, adjoint au chef du BEAF
- Mme Caroline LAFONTAN, BEAF

##### Pour la Sous-préfecture de Castres (en audioconférence)

- Mme Barbara MOUSTIE, secrétaire générale

##### Pour la DDT du Tarn

- Mme Christine CRAMPE, chef du bureau qualité de l'eau et des milieux aquatiques

##### Pour la DDT de la Haute-Garonne

- Mme Malia MATHIEU, service environnement, eau et forêt (en audioconférence)

##### Pour ATOSCA (à partir de 12h):

- M. André BAUDORRE, directeur technique
- M. Guillaume BENOIT, assistant à maîtrise d'ouvrage environnement
- M. Gilles BERTOLUS, maîtrise d'œuvre
- M. Hans STOUFS, directeur technique (ATOSCA-NGE)
- M. Olivier BLANC, maîtrise d'œuvre

##### Pour ASF (à partir de 12h) :

- M. Valéry LEMAIRE, directeur d'opérations A680
- M. Nicolas MOSCAVIT, conducteur d'opérations A680

En début de séance, Monsieur François-Xavier LAUCH, Préfet du TARN, est venu saluer les membres de la commission auxquels il a rappelé l'importance attachée au projet de liaison autoroutière TOULOUSE/CASTRES et son urgence à pouvoir être réalisé.

La réunion avait pour objet de définir l'ensemble des modalités de l'enquête publique en vue de la rédaction définitive par la Préfecture de l'arrêté de mise à l'enquête publique qui sera soumis pour avis aux membres de la commission. Elle a également permis d'apporter certaines précisions à des demandes formulées par la commission.

Les principaux points abordés ont été les suivants :

#### *modalités de l'enquête publique*

- précisions sur l'autorité organisatrice (Préfet du Tarn en accord avec le préfet de la Haute-Garonne ;
- rappel que l'enquête environnementale résulte de la nécessité d'actualiser l'étude d'impact des projets qui est déjà ancienne.
- jours et heures d'ouverture de l'enquête publique (du 28/11/2022 au 11/01/2023), soit une durée de 46 jours, supérieure au minimum réglementaire de 30 jours à la demande de la commission en raison de l'importance du projet et du volume considérable du dossier d'enquête soumis à l'appréciation du public.
- rappel de la possibilité de prolonger l'enquête de 15 jours au maximum par décision motivée du président de la CE.
- établissement du siège de l'enquête à CASTRES.
- lieux de consultation des dossiers physiques et modalités d'accès au dossier numérisé ;

- modalités d'expression du public (registres dans les mairies, registres numériques, permanences de la Commission physiques ou en visioconférence).
- modalités réglementaires d'information du public :
  - . 2 parutions dans 2 journaux par département et de niveau national en raison de l'importance du projet.
  - . affichage dans les 33 mairies concernées par les projets. A la demande de la CE, il est convenu que ces affichages se feront au format A2 sur fond jaune dans les mairies et les principaux points d'affichage habituels de ces mairies (ces affiches seront fournies par les concessionnaires).
  - . affichage (responsabilité des concessionnaires) au format A2 le long du tracé de la future liaison autoroutière. Cet affichage sera renforcé par la présence d'un bandeau (ou toute autre solution) permettant au public de comprendre qu'il s'agit d'une enquête publique à laquelle il peut participer.
- nombre et lieux des permanences de la commission.
- sécurité à prévoir pendant les permanences pour prévenir les éventuels débordements.
- règles sanitaires à respecter par le public pendant les permanences .
- liste des décisions prises par les préfectures à l'issue de l'enquête : l'arrêté comportera le détail des autorisations dites « emportées », c'est-à-dire résultant automatiquement de l'autorisation environnementale si elle est consentie.
- précision que l'autorité organisatrice est composée des Préfets de la Haute Garonne et du Tarn qui ont décidé d'un commun accord que le Préfet du TARN serait le coordonnateur de l'organisation de l'enquête publique.
- Fourniture par ASF et ATOSCA de leurs coordonnées devant figurer sur l'arrêté.

#### *Autres questions*

- décision de ne pas organiser, à priori, de réunions d'information et d'échanges avec le public, de nombreuses réunions d'information ayant été tenues préalablement à l'enquête par les concessionnaires. La commission appréciera en cours d'enquête l'utilité d'en organiser une ou plusieurs.
- modalités de signature préalable des registres par la commission, sachant qu'un registre sera déposé dans chacune des 33 communes entrant dans le champ de la présente enquête ;
- liste des avis sollicités en vue de l'enquête publique (qui comporte ceux des 33 communes qui seront ajoutés au dossier d'enquête au fur et à mesure de leur réception).
- point sur la liste des pièces que comportera le dossier auquel il manquait :
  - . un avis du CNPN (commun aux deux objets).
  - . les réponses des concessionnaires aux avis de l'AE et du CNPN.
  - . une pièce introductive de présentation des deux projets qui comportera, à la demande de la commission.
  - . une présentation de ce qu'est l'enquête publique et une explication pédagogique en quoi l'enquête environnementale diffère de celle de la DUP de 2017 (la commission remettra aux concessionnaires un projet de texte explicatif de ce qu'est l'enquête publique).
- modalités de remise du dossier physique et numérisé aux membres de la commission (qui dispose déjà d'une partie des pièces sous forme numérique).
- principales réglementations s'appliquant à la présente enquête publique (une liste sera communiquée par la Préfecture à la commission).
- précision que la tenue et la gestion du registre numérique seront confiés à la société PUBLILEGAL.
- demande par la commission que toutes les observations formulées par le public soient reportées sur le registre numérique (contributions dans les registres physiques, courriers postaux...).
- souhait de la commission que ces contributions soient transcrites sous forme numérisée pour être plus lisibles par le public et plus facilement exploitables par la commission.
- souhait de la commission que la cartographie mise à la disposition du public lors des permanences comporte le parcellaire de façon à faciliter le repérage de leurs terrains par le public (cette question sera approfondie lors d'une prochaine réunion avec les concessionnaires).

- précision que la modération des contributions sera faite à priori par PUBLILEGAL qui transmettra les contributions retirées à la Préfecture et au Président de la commission qui valideront ou non le retrait effectué.
- collecte urgente des registres physiques par les concessionnaires à la fin de l'enquête et remise au président de la commission pour qu'ils les clôturent (urgence liée au délai réglementaire de remise de son rapport et de ses conclusions par la commission).
- rappel de la liste des enquêtes publiques déjà réalisées ou à réaliser sur ce projet de liaison autoroutière : DUP, enquêtes parcellaires, remembrement foncier. A ce jour, une seule enquête est encore à réaliser pour le parcellaire de l'A69 et les opérations de restructuration foncière et les travaux connexes qui les accompagneront feront l'objet d'enquêtes publiques ultérieures spécifiques. A l'issue de la réunion, il est convenu d'une réunion entre la commission et les concessionnaires le mardi 8 Novembre à 10h. Cette réunion aura pour objets :
  - . une présentation du projet et du dossier.
  - . la liste précise des modalités d'information du public.
  - . l'assistance qu'apporteront les concessionnaires pendant les permanences de la CE.

### ***. Le 08/11/2022 dans les bureaux d'ATOSCA à Balma***

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient 5 membres de la commission d'enquête :

#### Pour ASF – Maitrise d'Ouvrage A680

- Valéry LEMAIRE, Chef de Projet-Directeur d'Opération
- Nicolas MOSCAVIT, Conducteur d'Opération

#### Pour ATOSCA – Maitrise d'Ouvrage A69

- Martial GERLINGER, Directeur Général
- André BAUDORRE, Directeur Technique
- G. BENOIT, AMO Environnement

#### Pour GCC A69

- Hans STOUFS, NGE Directeur Technique
- Gilles BERTOLUS, MOEI SETEC Coordinateur des procédures
- O. BLANC, MOEI SETEC Directeur des études

### *Organisation de l'enquête*

- Une clé USB du dossier d'enquête publique est remise aux CE présents. Les 2 absents la recevront par courrier.
- Le dossier d'enquête physique sera livré chez les commissaires enquêteurs en début de semaine 46.
- Une visite de site est convenue le 18/11/2022. Le rendez-vous est fixé à Saint Marcel Paulel à 9h.
- la commission explique l'organisation qu'elle a adoptée consistant à répartir les 5 secteurs (+ projet en général) à raison de 3 commissaires par secteur et demande que la numérotation des secteurs lui permette une répartition rapide des contributions. Ceci permettra, notamment une rédaction rapide du PV de synthèse en fin d'enquête.
- De ce fait, la numérotation des contributions sera faite par PUBLILEGAL en respectant les principes suivants
  - une incrémentation par origine de la contribution.
  - cette origine est fournie par 2 lettres précédant la numérotation : @ pour registre numérique, CU pour registre physique de CUQ TOULZA à titre d'exemple, la première contribution de CUQ TOULZA portera le numéro CU001.
  - PUBLILEGAL arrêtera les choix définitifs de la numérotation en concertation avec le président de la commission.
- Pour faciliter la répartition des contributions entre les membres de la commission, deux critères seront attachés à chaque contribution : le secteur concerné et le type d'impact.

- Ces critères seront précisés par les concessionnaires au fur et à mesure de l'arrivée des contributions sur le registre électronique. La commission reviendra sur les choix faits si nécessaire.
- Hans STOUFS établira une liste des communes appartenant à chaque secteur.
- Toutes les contributions seront reportées dans les plus brefs délais sur le Registre Numérique après avoir été numérisées.
- La modération sera faite à priori par PUBLILEGAL qui soumettra le retrait effectué à la Préfecture du Tarn et à la commission. S'ils décident que le retrait est excessif la contribution sera à nouveau publiée sur le registre numérique.
- Lors des permanences, les concessionnaires assisteront (à distance) les commissaires en leur fournissant via internet des vues de la future autoroute au droit des habitations des personnes venant s'informer sur leur cas particulier. Les concessionnaires vérifieront les débits internet et la possibilité de wifi dans les mairies.
- Un plan d'ensemble du projet au 1/25000<sup>ème</sup> et des plans au 1/5000<sup>ème</sup> seront mis à disposition de la commission.
- Un plan d'ensemble au 1/25000<sup>ème</sup> sera affiché dans les 6 lieux d'accueil du public pour les permanences.
- Une présentation de l'outil de PUBLILEGAL sera faite aux membres de la CE lors d'une visioconférence organisée le vendredi 22/11/2022 à 9h.
- Des flyers invitant le public à participer à l'enquête publique seront remis aux 33 mairies pour une diffusion, si possible, dans les boîtes aux lettres (à l'instar de ce qui s'est pratiqué pour les réunions publiques organisées par ATOSCA).
- Les affiches à placer le long du tracé ( voir réunion du 28/10/2022) sont en cours de préparation. Elles seront, à minima, affichées à toutes les intersections du projet avec la voirie existante. ATOSCA communiquera à la commission une carte mentionnant les points d'affichage retenus
- Le président de la commission rédigera un texte à l'attention des maires pour les inciter à donner le maximum de visibilité à l'enquête (affichage en tous points de la commune, panneaux lumineux, distribution de flyers dans les boîtes aux lettres, sites internet, revue communale...
- Martial GERLINGER informe la commission que des réunions publiques sont encore prévues avant l'ouverture de l'enquête publique. Les dates seront communiquées à la commission.
- la commission s'interroge sur le périmètre de l'enquête publique : toute l'étude d'impact ou seulement les évolutions, réexamen des solutions alternatives ou non, législation de 2016 ou celle d'aujourd'hui...Elle interrogera la préfecture du Tarn sur cette question.

### *Présentation du projet*

Divers points des deux projets sont abordés :

- dans quelles conditions financières les contournements de Soual et Puylaurens sont-ils intégrés au projet de l'A69 : Ces sections ne sont pas rachetées par ATOSCA mais assimilables à une subvention de l'Etat. Cette subvention d'environ 75 millions d'euros s'ajoutent en fait au 23 millions de subvention d'équilibre.
- allongement du temps (par rapport à la situation actuelle) pour ceux qui ne prendront pas l'autoroute : de l'ordre de 10 minutes.
- l'argumentation pour écarter la solution d'aménagement de la RD 126 semblent faible dans la pièce F1 du dossier d'enquête. Les inconvénients de cette solution sont évoqués et il est précisé que l'argumentation complète est jointe au dossier d'autorisation CNPN.
- autres enquêtes publiques réalisées sur le projet depuis la DUP : 3 enquêtes parcellaires Dont une encore à venir et 7 enquêtes de remembrement foncier toutes réalisées en 2022.
- les points de l'étude d'impact qui ont évolué depuis l'étude initiale de 2016 sont présentés dans une couleur différente dans les dossiers. Toutefois, cette distinction n'apparaît pas dans le résumé non technique (pièce F1).
- toutes les constructions situées à moins de 100 mètres du chantier feront l'objet d'une expertise préalable permettant d'apprécier, à posteriori, si les travaux ont eu un impact sur leur structure. Puis, des films permettant de suivre le tracé de la future autoroute sont projetés et commentés.
- les acquisitions foncières sont en cours : des protocoles d'indemnisation sont calés avec les deux chambres d'agriculture.

### **. Le 22/11/2022 en visioconférence**

Etaient présents à cette réunion à laquelle participaient les 7 membres de la commission d'enquête :

- Nicolas SIMPLOT, Publilégal
- Damien BONETTI, Publilégal
- Hans STOUFS, NGE Directeur Technique
- Gilles BERTOLUS, MOEI SETEC Coordinateur des procédures

Cette visioconférence avait pour objet :

- une présentation des fonctionnalités du registre numérique.
- la fixation des modalités d'organisation et de restitution des contributions.

### **2.1.7 - Visite des lieux**

Le 18/11/2022, les concessionnaires ont organisé une visite en minibus complète du tracé de la future autoroute à laquelle ont participé les 7 membres de la commission d'enquête. Tous les passages critiques du projet ont fait l'objet d'un arrêt pour être explicités à la CE qui a pu demander et avoir tous éclaircissements.

La commission n'a pas noté de point majeur concernant l'A680 dont les voies sont doublées sur des emprises déjà maîtrisées. La végétation qui sera supprimée concerne exclusivement des plantations d'arbustes faites lors des travaux des 2 voies existantes. Sur environ 1,6 km le tracé futur s'éloigne du tracé actuel ce qui entraînera la destruction de la portion devenue inutile de la 2 voies existante. Pour l'A69, la CE a noté les principaux points suivants :

- le tracé longe le plus souvent la RN 126 (surtout secteurs 2 et 3) laissant des délaissés entre les deux infrastructures dont une partie (environ 6ha) ne pourront plus être cultivés. (voir détail au point 1.5.2)
- il longe le Girou de manière rapprochée à certains endroits.
- par contre, il s'en éloigne très significativement pour éviter CUQ-TOULZA (sur une longueur de l'ordre de 6 km). Il diverge de la RN126 en limite de la commune de PUYLAURENS, monte sur les coteaux au niveau de LACROIZILLE et ALGANS puis redescend progressivement pour rejoindre la RN126 près de CAMBON-LES-LAVAUUR.
- tout le long du tracé des rétablissements de voiries associés parfois à des ouvrages d'art ainsi que des rectifications du tracé de la N126 sont effectués, soit environ 40 km de voirie à créer en plus de l'autoroute lui-même.
- environ 15 ha de boisement sont touchés, notamment : 10 grands platanes au franchissement de la RD11 , une partie de la ripisylve le long du GIROU, des espaces boisés entre les km 29 et 33.
- 55 hectares sont affectés à la compensation des impacts relevés.

La commission a pu constater, par ailleurs :

- l'importance des études faites sur le site de l'échangeur de Soual afin de pallier le risque inondation qui touche la zone industrielle et les terrains autour du hameau de EN BAJOU.
- l'importance que ATOSCA attache aux questions de sécurité et aux impacts paysagers.
- son approche compréhensive vis-à-vis des habitations et autres bâtiments affectés par le projet, allant dans certain cas au-delà des expropriations résultant de la DUP et les enquêtes parcellaires.
- que des discussions se poursuivent dans divers cas (protections acoustiques, impacts visuels).
- qu'une très grande partie des fouilles archéologiques sont déjà effectuées.
- que les avis d'enquête sont bien implantés tout le long du tracé.

### **2.1.8 - Lieux, siège et période de l'enquête publique**

L'enquête était ouverte sur le territoire des 33 communes suivantes :

**communes de la Haute-Garonne** : BONREPOS-RIQUET, BOURG-SAINT-BERNARD, CASTELMAUROU, FRANCARVILLE, GRANAGUE, LOUBENS-LAURAGAIS, SAINT-MARCEL-PAULEL, SAINT-PIERRE, VENDINE ET VERFEIL,

**communes du Tarn** : communes D'AGUTS, ALGANS, APPELLE, BANNIERES, CAMBON-LES-LAVAUUR, CAMBONNET-SUR-LE-SOR, CASTRES, CUQ-TOULZA, FREJEVILLE, LACROISILLE,

MAURENS-SCOPONT, MONTCABRIER, PECHAUDIER, PRATVIEL, PUYLAURENS, ROQUEVIDAL, SAINT-GERMAIN-DES-PRES, SAÏX, SEMALENS, SOUAL, TEULAT, VILLENEUVE-LES-LAVAUUR ET VIVIERS-LES-MONTAGNES.

Le siège de l'enquête, précisé dans l'arrêté de mise à l'enquête publique, était la sous-préfecture du TARN 16, boulevard Clemenceau - BP 20425 - 81108 CASTRES.

La durée de l'enquête publique s'étendait sur 45 jours, commençant le lundi 28 novembre 2022 à 9 heures pour s'achever le mercredi 11 janvier 2023 à 17 heures.

### ***2.1.9 - Lieux de consultation du dossier et des registres d'enquête***

#### ***Dossier d'enquête***

Le dossier physique était consultable pendant toute la durée de l'enquête, aux heures habituelles d'ouverture, dans les mairies de : CASTELMAUROU, CUQ-TOULZA, PUYLARENS, SOUAL et VERFEIL et à la SOUS-PREFECTURE du TARN à CASTRES

Le dossier numérisé était consultable:

- sur les sites internet des services de l'État dans la Haute-Garonne ([www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr)) et dans le Tarn ([www.tarn.gouv.fr](http://www.tarn.gouv.fr)) en activant le lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse>.
- sur le site du registre numérique (voir ci-après).

#### ***Registres Physiques***

A l'ouverture de l'enquête, 34 registres brochés de 24 pages numérotées + 4 pages de couverture étaient mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête et aux heures habituelles d'ouverture, pour que chacun puisse y consigner ses observations dans les 33 mairies concernées par le projet ainsi qu'à la sous-préfecture du TARN à CASTRES.

**Toutes les pages intérieures de ces registres ont été paraphées préalablement par un membre de la commission d'enquête le 28/10/2022.**

#### ***Registre numérique et mails***

Le public pouvait également déposer ses contributions :

- sur un registre électronique tenu à sa disposition à l'adresse internet : <https://www.registre-numerique.fr/ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse> ou accessible via les sites internet des services de l'Etat de la Haute-Garonne : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) et du Tarn : [www.tarn.gouv.fr](http://www.tarn.gouv.fr)).
- par mail à l'adresse suivante : [ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse@mail.registre-numerique.fr](mailto:ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse@mail.registre-numerique.fr)

#### ***Autres modes de participation***

Enfin, le public pouvait également adresser ses observations à la commission d'enquête :

- par courrier électronique à l'adresse : [ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse@mail.registre-numerique.fr](mailto:ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse@mail.registre-numerique.fr).
- par courrier postal au siège de l'enquête à la sous-préfecture du Tarn.

La société PUBLILEGAL, mandatée par les concessionnaires, avait en charge la gestion du registre électronique et assurait une transcription numérisée des autres formes de contributions (mails, registres physiques, courriers postaux) qui étaient accessibles au public et aux membres de la commission d'enquête sur le site du registre numérique.

En accord avec la CE qui les en remercie, les concessionnaires avaient en charge de ventiler les contributions par secteur.

Cette conversion de toutes les contributions au format Word et cette ventilation des contributions ont grandement facilité la tâche de la commission qui disposait de toutes les observations presque en temps réel.

### **2.1.9 - Lieux et dates des permanences de la commission d'enquête**

Le public pouvait rencontrer la commission d'enquête lors des 20 permanences prévues dans 6 lieux différents, selon le planning ci-après :

CASTRES (sous-préfecture)	lundi 28/11/2022 de 9h à 12 h jeudi 8/12/2022 de 16 à 19h samedi 17/12/2022 de 9h30 à 12h30 mercredi 28/12/2022 de 14h à 17h mardi 10/01/2023 de 14h à 17h
VERFEIL (mairie)	vendredi 02/12/2022 de 9h à 12 h mercredi 14/12/2022 de 9h à 12h jeudi 05/01/2023 de 16h à 19h
CASTELMOUROU (mairie)	mercredi 30/11/2022 de 14h à 17h mercredi 21/12/2022 de 9h à 12h mardi 03/01/2023 de 14h à 17h
SOUAL (mairie)	mardi 06/12/2022 de 14 h à 17h lundi 19/12/2022 de 9h30 à 12h30 vendredi 06/01/2023 de 9h30 à 12h30
PUYLAURENS (mairie)	jeudi 01/12/2022 de 14h30 à 17h30 lundi 12/12/2022 de 9h à 12h Jeudi 29/12 /2022 de 16h à 19h
CUQ-TOULZA (mairie)	vendredi 02/12/2022 de 14h30 à 17h30 mercredi 14/12/2022 de 9h à 12h jeudi 05/01/2023 de 9h à 12h

En plus de ces 20 permanences physiques, une visioconférence était proposée au public le 10/12 de 9h30 à 12h30 via le registre électronique sur lequel le public devait prendre rendez-vous.

### **2.1.10 - Information du Public**

L'information concernant l'enquête a respecté les dispositions réglementaires et a comporté diverses mesures complémentaires convenues avec la commission d'enquête :

#### **Publications légales**

En raison de l'importance nationale du projet, les annonces légales devaient paraître au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique dans 2 journaux nationaux.

Elles devaient également paraître dans 2 journaux de la Haute Garonne et 2 journaux du Tarn une première fois au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et une seconde fois dans les 8 jours de son ouverture.

En application de ces dispositions, les annonces suivantes ont été publiées :

- Les Echos du 10 novembre 2022 ;
- Aujourd'hui en France National parution le 11/11/22.
- La Dépêche du Midi du 31 du 10 novembre 2022.
- Le journal toulousain du web du 9 novembre 2022.
- La Dépêche du Midi du 81 du 10 novembre 2022.
- Le journal Ici 81 parution le 10/11/22.
  
- La Dépêche du Midi du 31 du 29 novembre 2022.
- Le journal toulousain du web du 29 novembre 2022.;

- La Dépêche du Midi du 81 du 29 novembre 2022.
- Le journal Ici 81 parution le 01/12/22.

Soit une publicité par voie de presse conforme aux dispositions de l'article R123-11 du code de l'environnement.

A titre d'exemple , l'annonce parue dans les échos du 10 novembre 2022 est annexée au présent rapport. (confer annexe 3)

### **Affichages**

#### *En mairie*

Conformément aux dispositions légales et à l'arrêté de mise à l'enquête publique, des avis d'enquête ont été placardés dans les lieux habituels d'affichage des 33 mairies concernées 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Lors de leur première permanence à CASTRES, les commissaires présents ont constaté l'absence de l'affichage, absence également observée par l'association ATTAC présente au démarrage de la permanence. L'avis a été immédiatement placardé sur la porte d'entrée de la sous-préfecture.

Ces avis, comme cela avait été demandé par la commission, étaient au format A2 sur fonds jaune. Les membres de la commission d'enquête ont pu vérifier, à l'occasion de leurs permanences, la présence des avis d'enquête dans les mairies et le long de la RN126.

#### *Le long du site*

Conformément aux dispositions légales et à l'arrêté de mise à l'enquête publique, 86 avis d'enquête au format A2 (sur fonds jaune) ont été affichés par les concessionnaires à toutes les intersections le long de la RN126. A la demande de la commission, ces affiches étaient surmontées d'un bandeau « Avis d'enquête publique » permettant de mieux voir qu'il s'agissait de l'enquête publique sur l'autoroute Toulouse/Castres.

Ces affiches ont été mises en place 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et maintenues pendant toute la durée de l'enquête

La présence de ces affichages, en mairie et le long du site, a fait l'objet de constats d'huissier établis par l'étude René PEDAILLE les 16/11/2022 et 28/11/2022 . Ces constats ne relevaient aucun manquement. A l'occasion de ses déplacements la commission a pu vérifier également la présence de certains affichages.

Quelques mairies ont établi des attestations de parution qui ont été transmises à la commission.

### **Sites internet**

Pendant toute la durée de l'enquête, l'avis d'ouverture d'enquête a été mis en ligne sur le site Internet des préfectures de la Haute-Garonne et du Tarn ainsi que sur le site de la sous-préfecture du Tarn.

En ce qui concerne les communes et communautés de communes concernées par l'enquête, un contrôle effectué dans les premiers jours de l'enquête a permis d'établir le constat suivant :

- 12 communes n'ont pas de site internet : FRANCARVILLE, SAINT-MARCEL-PAULEL, SAINT-PIERRE, VENDINE (communes de la Haute Garonne) et ALGANS, APPELLE, BANNIERES, CAMBON-LES-LAVAUUR, PECHAUDIER, PRATVIEL, VILLENEUVE-LES-LAVAUUR (communes du Tarn) ;
- 16 communes ont un site internet sur lequel ne figurait pas l'avis de l'enquête publique : BONREPOS-RIQUET, BOURG-SAINT-BERNARD, LOUBENS-LAURAGAIS, VERFEIL (communes de la Haute Garonne) et CAMBONNET-SUR-LE-SOR, CASTRES, CUQ-TOULZA, FREJEVILLE, LACROISILLE, MAURENS-SCOPONT, MONTCABRIER, ROQUEVIDAL, SAINT-GERMAIN-DES-PRES, SEMALENS, SOUAL, VIVIERS-LES-MONTAGNES (communes du Tarn).
- 5 communes mentionnent l'avis d'enquête sur leur site internet : CASTELMAUROU, GRAGNAGUE (communes de la Haute-Garonne) ET PUYLAURENS, SAÏX, TEULAT (communes du Tarn).
- aucun des 5 sites internet des communautés de communes concernées ne mentionnait l'avis d'enquête (CCSA, CCTA, CCTL, CCCG et CA CASTRES-MAZAMET).

Face à ce constat mitigé, une relance a été adressée à toutes les communes par ATOSCA.



## **Autres Parutions presse-radio-télévision**

L'enquête publique a été fortement relayée par la presse écrite (Le Monde, La Dépêche, La Voix du Midi, La semaine des Pyrénées, Touléco, L'Opinion, Le journal toulousain... ) par la radio (France Inter, France bleue...) et par la télévision (FR3 a diffusé une interview du président de la commission le premier jour d'ouverture de l'enquête dans ses éditions Tarn et Midi Pyrénées). La tenue de l'enquête a été couverte, non seulement avant son ouverture mais aussi pendant son déroulement.

Constatant que le public opposé au projet revenait, d'une manière presque systématique, sur l'utilité du projet et faisait part de sa préférence pour l'aménagement de la RN126, la commission a demandé à la Préfecture et à ATOSCA de préciser, au moyen d'une communication dans la presse, l'objet de l'enquête qui ne porte pas sur l'opportunité de faire ou non l'autoroute mais comment on la fait. La question posée est la suivante : compte tenu des mesures prises, son intégration environnementale du projet est-elle acceptable ?

ATOSCA a répondu favorablement à cette demande qui s'est traduite par des communications dans la presse.

La Préfecture a diffusé un communiqué de presse le 16/12/2022 précisant l'objet de l'enquête. (annexe 5)

Constatant une faible participation du public aux permanences, la commission a demandé à ATOSCA, qui l'a accepté, de placarder des avis (format A0) nettement plus lisibles que les avis d'enquête réglementaires qui sont indéchiffrables même de près. 12 de ces affiches ont été positionnés de part et d'autres des agglomérations les plus importantes sur l'itinéraire principal (Castelmaurou/ Verfeil/ Cuq Toulza/ Puylaurens/ Soual /Castres). (confer annexe 4)

La commission a pu vérifier que ces affiches étaient parfaitement lisibles en voiture.

2400 exemplaires du même avis au format A4 ont été répartis dans les mairies lieux de permanence : CASTELMAUROU, CUQ-TOULZA, PUYLAURENS, SOUAL, SOUS-PREFECTURE DE CASTRES, VERFEIL et à la mairie de CASTRES.

## **2.2 - Déroulement de l'enquête**

### **2.2.1 - Tenue des permanences**

Dans l'ensemble, les locaux mis à la disposition de la commission pour recevoir le public étaient bien adaptés (suffisamment d'espace, confidentialité...).

Compte tenu du volume du dossier sous format papier, les mairies ont mis leur plus grande salle, en général la salle du conseil municipal, à disposition de la commission d'enquête pendant les permanences. Il était ainsi possible de déployer les cartes et notamment celle représentant le tracé global du projet autoroutier (qui n'est pas une pièce du dossier). Plusieurs maires hôtes ont présenté aux commissaires enquêteurs les enjeux pour leur commune et l'impact de l'autoroute sur le cadre de vie de ses habitants.

Malgré une procédure de prise de rendez-vous aisée, avec une grille d'emploi du temps facilement accessible sur le registre numérique, il n'y a pas eu de demande de participation en visioconférence pour le samedi 12 décembre 2022, date retenue pour cette modalité de participation.

Le nombre d'observations exprimées sur les 34 registres physiques mis à la disposition du public dans les 33 mairies du territoire et à la Sous-préfecture de CASTRES, s'établit ainsi :

SOUS-PREFECTURE DE CASTRES : 34	LACROISILLE : 2
AGUTS : 3	LOUBENS : 2
ALGANS : 1	MAURENS-SCOPONT : 1
APPELLE : 1	PUYLAURENS : 22
BONREPOS-RIQUET : 4	ROQUEVIDAL : 4
BOURG-SAINT-BERNARD : 3	SAINT-MARCEL PAULEL : 1

CAMBON-LES-LAVAUUR : 2	SAÏX : 4
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR : 1	SEMALENS : 3
CASTELMAUROU : 7	SOUAL : 28
CASTRES : 14	TEULAT : 8
CUQ-TOULZA : 10	VENDINE : 1
FREFEVILLE : 1	VERFEIL : 11
GRAGNAGUE : 1	VIVIERS-LES-MONTAGNES : 1

Aucune contribution n'a été déposée dans les 8 autres registres.

- soit au total 171 observations écrites ou annexées dans les 35 registres ouverts.

Le nombre d'observations formulées par les autres moyens a été le suivant :

- 3780 observations sur le registre numérique,
- 2330 courriels,
- 30 courriers postaux.

A noter que personne ne s'est présenté à la permanence proposée en visioconférence.

**Soit** un total de **6311** observations. Compte tenu des contributions déposées plusieurs fois et de contributions identiques assimilables à une pétition (2203 contributions intitulées : Cyberacteurs > A69 à Contre-Sens), on peut estimer le nombre de contributions distinctes à environ **3800** ce qui constitue une participation élevée. Beaucoup de contributeurs étant des associations ou des organisations, le nombre de personnes s'étant exprimées directement et indirectement est sans doute beaucoup plus important.

Les observations les plus fréquentes ont porté sur les points suivants :

- la préférence pour un aménagement de la RN 126.
- la fin de la gratuité des contournements de PUYLAURENS et SOUAL.
- le coût du péage.
- la contradiction d'un tel projet avec la règlementation en vigueur et les engagements de l'Etat (limitation du CO2, zéro artificialisation nette...).
- l'insuffisance ou l'inefficacité des mesures ERC.
- les pertes de temps des itinéraires de substitution.
- les demandes de protection supplémentaires phoniques et paysagères.
- le dossier et l'organisation de l'enquête publique.

### ***2.2.3 - Liste nominative des observations du public***

En raison de leur grand nombre, la commission n'a pas établi la liste complète des personnes ayant déposé une observation sous les différentes formes prévues.

### ***2.2.4 - Difficultés particulières***

L'enquête s'est déroulée dans un excellent climat avec tous les interlocuteurs avec lesquels la commission a travaillé : la Préfecture du TARN, la Sous-Préfecture de CASTRES, les mairies où se tenaient les permanences, les concessionnaires ATOSCA et ASF, PUBLILEGAL, le public et particulièrement les associations opposées à l'autoroute avec lesquelles la commission a pu avoir des échanges riches dans un climat cordial.

### ***2.2.5 - Clôture de l'enquête - procès-verbal de synthèse des observations du public***

L'enquête publique s'est achevée comme prévu le jeudi 11 janvier 2023.

Les registres d'enquête physiques et numérique sont restés à la disposition du public pendant 46 jours. Les 34 registres ouverts ont été remis au Président de la Commission d'enquête le 16/01/2023 qui les a clôturés et signés.

En vertu des dispositions du code de l'environnement, le Président de la commission d'enquête est tenu :

- de rencontrer le responsable de projet dans les huit jours de la réception des registres, afin de lui présenter et de lui remettre un procès-verbal de synthèse des observations du public (article R.123-18).
- de remettre le rapport de la commission d'enquête dans les 30 jours de la fin de l'enquête (article L.123-15) avec la faculté de demander un report de ce délai.

Le Président de la commission d'enquête a présenté son procès-verbal de synthèse à ASF et ATOSCA au cours d'une réunion qui s'est tenue le vendredi 20 janvier 2023 dans les locaux de ATOSCA à BALMA (confer annexe 8). Une copie de ce procès-verbal a été adressée préalablement le 19/01/2023 par mail aux deux concessionnaire et à la PREFECTURE du TARN.

En vertu des dispositions de l'article R 123-18 du code de l'environnement, ASF et ATOSCA disposaient d'un délai de 15 jours pour apporter leurs réponses éventuelles au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête.

ASF et ATOSCA ont répondu au procès-verbal de la commission d'enquête dans le délai prévu. Une réunion, à laquelle assistaient les 7 membres de la commission d'enquête, s'est tenue en visioconférence le jeudi 02/02/2023 au cours de laquelle ASF et ATOSCA ont remis et commenté à la commission leur mémoire en réponse. Préalablement ce mémoire avait été adressé aux membres de la commission par mail en date du 01/02/2023 (confer annexe 9).

Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes ont été adressés par courrier (fichier numérique au format PDF) à la PREFECTURE du TARN et au TRIBUNAL ADMINISTRATIF de TOULOUSE le 11/01/2018.

Une version numérique au format PDF des mêmes éléments a été préalablement envoyée par mail aux mêmes destinataires le 09/02/2023.

## **2.3 - Synthèse et analyse des observations du public**

Les requêtes et observations du public ont été regroupées suivants les 3 thèmes adoptés dans le procès-verbal de synthèse adressé au deux concessionnaires en fin d'enquête. Ces thèmes sont les suivants :

Thème 1 - A680

Thème 2 - A69

Thème 3 - Aspects généraux, divers et hors sujet

Chaque thème est traité de façon à permettre au lecteur d'appréhender l'ensemble du problème posé : un bref rappel du dossier d'enquête et de ses impacts, les avis obligatoires ou facultatifs figurant au dossier, les observations du public, les questions complémentaires de la commission d'enquête, les réponses du concessionnaire et l'analyse de la commission.

Il va de soi qu'une présentation synthétique comporte nécessairement une certaine simplification des choses, le but n'étant pas de recopier le projet ou les avis exprimés mais d'en tirer la synthèse de ce que la commission en a perçu d'essentiel.

Les observations du public sont en vert et les questions et analyses de la commission en violet. Les réponses des concessionnaires sont présentées en caractères italiques de couleur bleue. En cas d'erreur dans l'incorporation de leurs réponses dans le présent rapport, seul fera foi l'original au format PDF non modifiable qui a fait l'objet d'une impression figurant en annexe 8.

Les analyses de la commission sont présentées en caractère violet.

Chaque thème est séparé par une page de titre.

# **Thème 1**

## **Autoroute A680**

## 2.4.1 - Thème 1 - Autoroute A680

### 2.4.1.1 Rappel du projet

#### *Situation actuelle*

Longue d'environ 8 km, l'A680 actuelle est une 2x1 voie avec séparation centrale reliant l'A68 au niveau de CASTELMAUROU à la RD112 au niveau de VERFEIL.

Dès sa construction, des réserves ont été prévues pour permettre son élargissement à 2x2 voies côté nord.

#### *Projet*

Le projet consiste en :

- l'élargissement de l'A680 par création de 2 voies supplémentaires côté nord sur environ 6,4 km (sur des emprises foncières déjà maîtrisées par l'Etat) ;
- la création d'une 2 x 2 voies sur environ 1,6 km en remplacement de l'actuel tracé de l'A680 coté VERFEIL pour permettre son raccordement au nouvel échangeur sud-ouest de VERFEIL ;
- la démolition de l'ancien tracé et son retour à l'état d'origine ;
- la réalisation d'un échangeur au sud-ouest de VERFEIL ;
- l'agrandissement de tous les ouvrages de transparence et la création d'ouvrages supplémentaires (6 ponts routiers, 30 ponts ou buses hydrauliques, 1 passage grande faune) ;
- le redimensionnement des bassins de rétention existants et la création de bassins supplémentaires (13 en tout).
- l'installation provisoire d'une base de travaux principale implantée sur la plateforme technique existante à proximité de l'échangeur de l'A680 et l'A68. Une seconde base à proximité de l'échangeur de VERFEIL est envisagée.
- la création provisoire d'une centrale d'enrobés. L'autorisation de cette installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) n'est pas intégrée au projet et fera l'objet d'une demande ultérieure.

### 2.4.1.2 Principaux impacts environnementaux et mesures ERC

Le projet se réalisant sur des emprises déjà maîtrisées, ses impacts sont limités, les principaux étant :

- l'instabilité des terrains, la pollution des sols et la modification locale de la pédologie pendant le chantier. Mesures de réduction proposées : limitation des emprises du chantier et zones de dépôt hors zones de bonne qualité agronomique.
- la modification de l'écoulement des eaux du ruisseau CONNE. Mesure de réduction proposée : rescindement du ruisseau.
- le prélèvement d'eau dans le GIROU. Mesures de réduction proposées : limitations et contrôles des prélèvements. Recherche d'autres sources en cas de restriction administrative.
- les risques inondations tout le long du cours du Girou. Mesures proposées : décaissements, élargissement et création d'ouvrages assurant une transparence hydraulique.

Plusieurs mesures de compensation sont également proposées : création de bassins multifonction pour évacuation et traitement des eaux superficielles de la plateforme, revégétalisation de ces zones (prairies, fourrés, bois). Restauration de 800 mètres de ripisylve le long du GIROU.

### 2.4.1.3 Autorisations embarquées

- Une autorisation d'Installations, Ouvrages, Travaux et Activités ayant une incidence sur l'eau (IOTA) ;
- Une dérogation à la destruction d'espèces.
- Conclusions sur les incidences sur les sites Natura 2000.

### 2.4.1.4 avis consultatifs émis

Aucune observation n'a été formulé relative à ce thème.

### 2.4.1.5 Observations du public et réponses de ASF

Dans le présent paragraphe, les observations du public sont en vert, les questions complémentaires de la commission en violet et les réponses de ASF en bleu.

*Les observations du public concernent principalement le bien-fondé de cet aménagement, les inondations, les nuisances sonores, la préservation des espèces, les milieux aquatiques, les travaux, les voies de circulation, le péage.*

#### *Le bien-fondé de l'aménagement de l'A680*

Le projet ne prend pas en compte la demande qui existe que le diffuseur existant de raccordement à l'A68 soit modifié pour permettre de se diriger vers ALBI lorsque l'on vient de CASTRES et réciproquement. Ce raccordement pourrait utiliser la voie de service d'accès à l'autoroute au droit de la D20 après le pont. Cette absence fera que les voitures en provenance de l'A69 et voulant se diriger vers ALBI sortiront à VERFEIL et emprunteront la rd 20 déjà accidentogène.

#### **Réponse ASF**

*La Demande d'Autorisation Environnementale, objet de la présente enquête publique, se rapporte au périmètre du projet validé par les services de l'Etat.*

*La modification de l'échangeur existant entre l'A68 et l'A680, et son complément pour des échanges directs en direction et en provenance d'Albi, ont été étudiés dans le cadre des études de l'opération LACT. Différents scénarii sont exposés dans le dossier d'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (Pièce E4-Variantes Tracé Retenu). À l'issue de l'enquête publique de 2017, cet aménagement complémentaire pour des échanges directs avec Albi, n'a pas été retenu et ne fait pas partie du programme de l'opération.*

*L'arrêté préfectoral du 22 décembre 2017, déclarant d'Utilité Publique le projet d'élargissement de l'A680 rappelle « qu'à l'aune des études conduites par le maître d'ouvrage et des résultats des prévisions de trafic, l'opportunité des compléments de la bifurcation autoroutière A68 / A680 et de l'échangeur de Gragnague n'a pas été établie ». Il précise également que « toutefois, les fonctionnalités du projet soumis à l'enquête en préservent la faisabilité ».*

Le doublement de l'A680 est inutile. Il n'y a aucun problème de trafic actuellement et les volumes prévus pourront être absorbés sans doublement. Le gain de temps réalisé avec une vitesse de 130 km/h au lieu des 90 km/h actuels serait de moins de 2 minutes. Quelle utilité pour déboucher sur l'A68 qui est très chargée le matin avec des bouchons depuis le péage de l'Union ? Faire ce doublement, c'est de l'artificialisation sans contrepartie.

#### **Réponse ASF**

*Le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale de l'A680 présenté à l'enquête publique, et notamment le LIVRE 7-AVIS EMIS ET MEMOIRE EN REPONSE rappelle que ce projet répond à une raison impérative d'intérêt public majeur notamment en ce qu'il améliore la sécurité publique et contribue à offrir une liaison rapide et sûre entre le bassin de Castres-Mazamet et la métropole toulousaine, ses équipements régionaux, son accès au réseau national de transport. En effet, les aménagements projetés contribueront à une réduction significative du risque d'accident grave (exemples : création d'un dispositif de séparation des flux en terre-plein central, mise en place d'une bande d'arrêt d'urgence pour chaque sens de circulation). Le doublement de l'A680, dans le cadre de la réalisation de la liaison autoroutière entre Toulouse et Castres, répond à un impératif de sécurité des usagers, pas uniquement de capacité à écouler le trafic.*

*Le maintien de la section dans son format existant bidirectionnel, à profil réduit sans bande d'arrêt d'urgence ni dispositif de retenue central séparant les flux, entre 2 tronçons autoroutiers sécurisés, conduirait à un problème de compréhension et de sécurité pour l'usager circulant de Castres à Toulouse. De plus, le raccordement dans cette configuration entre l'A69 et l'A680 devrait se gérer par un carrefour de type giratoire, qui ne sera pas en mesure d'absorber le trafic.*

*Il est également précisé que le doublement de l'A680 constitue la solution alternative la plus satisfaisante, notamment en matière d'artificialisation et de consommation d'espaces naturels, s'agissant pour l'essentiel d'un aménagement en place, dans les délaissés autoroutiers existants, déjà artificialisés.*

Le projet pourrait servir le développement d'un nouveau quartier proche du nouveau lycée de CASTELMAUROU en déclassant la zone naturelle du GIROU inscrite au PLU.

### **Réponse ASF**

*La définition de ces projets d'aménagement de quartier et des modifications qu'ils impliquent sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) relève uniquement de la compétence souveraine des collectivités.*

*Par ailleurs, il est rappelé que le projet d'élargissement de l'A680 a fait l'objet d'une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme dont le champ d'application intègre les PLU des communes interceptées (dont Castelmaurou). L'arrêté préfectoral du 22 décembre 2017 considère que « les travaux nécessaires à l'élargissement de l'A680 et la réalisation d'un échangeur à Verfeil n'affectent pas les projets d'aménagement et de développement durable pas plus que les orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanismes concernés par la présente mise en compatibilité ».*

## *Les inondations*

Cette autoroute se situe dans une zone régulièrement inondée. Son élargissement va créer des obstacles supplémentaires et aggraver les risques d'inondation des prés et des habitations.

L'absence de Plan de Prévention des Risques Inondations sur ce secteur ne doit pas conduire le maître d'ouvrage à délaissier les études. Il faut se référer à la carte informative des zones inondables (CIZI) établie par la DREAL Occitanie même si elle n'a pas de valeur réglementaire. Elle informe sur les secteurs inondables et les valeurs des plus hautes eaux connues (PHEC).

### **Réponse ASF**

*Le projet d'élargissement de l'A680 et de réalisation d'un échangeur à Verfeil a fait l'objet d'une étude hydraulique détaillée, présentée notamment dans la pièce LIVRE6\_Annexe Livre 3 du dossier de demande d'autorisation environnementale de la présente enquête publique. Cette étude hydraulique comprend notamment une modélisation commune avec l'A69 sur l'ensemble du projet. Grâce à cette modélisation, une évaluation des impacts des aménagements de l'A680 et de l'A69 sur les risques d'inondations a été conduite pour différentes occurrences (fréquences) de pluie (période de retour de 2 à 100 ans). Des aménagements dédiés ont été intégrés au projet LACT et en particulier à l'opération A680 afin de garantir l'absence d'effet de sur-inondation pour les habitations concernées :*

- *dimensionnement adapté et conséquent d'ouvrages de franchissements des cours d'eau et d'ouvrage hydrauliques dédiés pour garantir la transparence hydraulique ;*
- *compensation des volumes soustraits à l'inondation par décaissement des terrains adjacents, le plus en amont possible du projet (majoritairement sur la commune de Verfeil).*

*Ces études ont fait l'objet d'examens des services compétents de l'Etat, dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale.*

*Ces mesures feront l'objet d'un suivi de leur efficacité, dont le bilan sera adressé aux services de l'Etat.*

La commune de VERFEIL signale le risque d'inondation et plus particulièrement sur le secteur de la ZA de PIOSSANE. Elle demande que le projet n'engendre pas d'aléa supplémentaire.

### **Réponse ASF**

*L'étude hydraulique jointe au dossier illustre et permet ainsi de confirmer qu'aux différentes occurrences (fréquences) de pluie modélisées (de Q2 à Q100), le projet d'A680 n'entraîne aucune sur-inondation de la zone de Pioissane.*

La nouvelle autoroute va aggraver les risques d'inondations du GIROU et du ruisseau de CONNÉ. L'Association Au Secours 31 dit que l'étude des impacts du doublement des voies dans le lit du GIROU ne décrit pas clairement les niveaux et les durées des crues décennales ou centennales.

### **Réponse ASF**

*L'étude hydraulique jointe au dossier contient des cartographies qui exposent les incidences altimétriques (hauteur d'eau) du projet sur les crues aux différentes occurrences (fréquences) de pluie (Q2 à Q100) sur l'ensemble du bassin impacté.*

*Un tableau détaillé est également joint au rapport, identifiant très exactement les hauteurs d'eau au droit de chaque bâti recensé dans l'aire d'étude, confirmant l'absence d'effet de sur-inondation pour les habitations.*

@2594 - L'habitation (classée bâtiment agricole historique) de Philippe VIDAL à VERFEIL est située dans la vallée du GIROU, au lieu-dit Moulin de Madame, route de Saint Pierre. Il va être directement impactée par l'A680. Lors des dernières crues son terrain a été inondé mais pas sa maison. Ce phénomène s'est fortement amplifié depuis la création de la déviation de VERFEIL via l'A680.

Le doublement de l'A680 ne fera qu'aggraver le risque en créant une digue supplémentaire et une emprise au sol sur laquelle l'eau ne pourra s'infiltrer lors des débordements. Sa maison et celle de ses voisins se retrouveront submergées par les eaux. En 2017, les commissaires enquêteurs de l'enquête DUP lui ont précisé que son secteur deviendrait une zone de rétention des eaux lors des crues du Girou.

Il demande donc de préciser le devenir de ses parcelles et de réviser ce projet en totale inadéquation avec les conjonctures climatiques et écologiques actuelles.

### **Réponse ASF**

*L'étude hydraulique jointe au dossier identifie l'habitation de ce riverain et les impacts du projet sur sa propriété.*

*Pour l'ensemble des régimes d'occurrence (fréquences des diverses intensités de pluies) modélisés, nous constatons que le projet n'entraînera pas d'effet de sur-inondation sur l'habitation de ce riverain, et permettra une amélioration de la situation existante sur les régimes d'occurrence fréquente (à Q2 notamment).*

## *Les nuisances sonores*

Le doublement des voies va engendrer un trafic plus élevé sur l'A680 entraînant des niveaux sonores qui vont perturber les habitants des maisons de GRAGNAGUE et de CASTELMAUROU situées à moins de 300 m de l'autoroute.

L'autoroute étant construite en surplomb par rapport au village de GRAGNAGUE, le bruit de la circulation portée à 4 voies et 130 km/h ne sera donc arrêté par aucun écran, qu'il soit bâti ou végétal, et se fera entendre à des centaines de mètres, avec des conséquences néfastes sur la santé des habitants.

Le Conseil municipal de GRAGNAGUE demande que soit pris en compte la protection phonique des habitations situées le long du parcours envisagé. Des merlons arborés positionnés sur les zones au plus près du village seraient de nature à atténuer ces nuisances tout en contribuant à améliorer l'impact environnemental du projet. Pour le nouveau lycée situé à moins de 300 m du projet, une absence de protections phoniques serait de nature à dégrader son environnement.

### **Réponse ASF**

*Une étude acoustique a été conduite dans le cadre de la présente Demande d'Autorisation Environnementale pour l'opération d'élargissement de l'A680. Elle est jointe à la pièce F4\_ANNEXES de l'étude d'impact commune actualisée. Pour l'ensemble des bâtis présents dans la zone d'influence du projet, dont ceux situés sur la commune de Gragnague, il a été réalisé une comparaison entre les contributions sonores initiales (c'est-à-dire préexistantes) et celles modélisées à l'issue des travaux d'élargissement, avec un trafic projeté à +20ans suivant la mise en service. Il ressort de*



*cette comparaison qu'aucune des habitations considérées ne subit d'impact entraînant un dépassement des seuils fixés par la réglementation en vigueur, du fait de l'opération d'aménagement de l'A680. Il est également possible de relever que la création des 2 voies complémentaires se fait à l'opposé du centre bourg de Gragnague, à l'intérieur des emprises disponibles (DPAC), éloignant ainsi la circulation du sens Castres -> Toulouse. Enfin, il est rappelé que des merlons paysagers existent entre l'actuelle A680 et le centre bourg de Gragnague, construits par anticipation lors de la création initiale de l'A680, et qu'ils seront conservés dans le cadre de l'aménagement.*

*Sur le sujet de la vitesse, il est précisé qu'en amont du raccordement de l'A680 sur l'A68, au droit du bourg de Gragnague, une séquence d'abaissement de la vitesse sera mise en place (d'abord 110 puis 90 km/h au droit du raccordement).*

*Concernant le cas particulier du Lycée évoqué, son éloignement significatif de l'autoroute A680 (supérieur à 500m) induit une très faible influence de la contribution de la circulation de l'A680 sur l'ambiance sonore générale du site qui ne pourra pas entraîner, du fait du projet, de dépassement des seuils réglementaires.*

*Nous pouvons souligner d'autre part, qu'à la mise en service, des mesures de vérification seront menées, permettant de contrôler le respect des objectifs fixés (seuils réglementaires). Dans le cas où ils ne seraient pas atteints, des aménagements complémentaires seraient réalisés pour une mise en conformité.*

*Au-delà du bruit, une attention particulière sera portée aux aménagements paysagers de l'A680 et à l'intégration de l'infrastructure dans son environnement.*

Pourquoi aucun mur anti-bruit n'est prévu à VERFEIL ? Ce village, qui attire de nombreux citadins en raison de sa proximité de TOULOUSE, va perdre tout son charme avec des échangeurs et des nuisances sonores.

### **Réponse ASF**

*L'implantation de l'échangeur, telle que retenue à l'issue de la concertation post-enquête publique DUP, retient un tracé qui s'éloigne du bourg de Verfeil, diminuant les impacts sonores de l'A680 sur le bourg.*

*Les études acoustiques réalisées au droit de la commune de Verfeil avaient retenu la mise en place d'un écran acoustique pour 2 habitations contiguës situées au sud du nouvel échangeur. Dans le cadre des échanges avec les propriétaires, ces derniers ont demandé le rachat de leur domicile. Cette requête a été acceptée par ASF et a eu pour conséquence la suppression des protections initialement prévues.*

*Aucune autre habitation de Verfeil ne subit d'impact entraînant un dépassement des seuils réglementaires du fait du projet.*

*Enfin, au-delà du bruit, une attention particulière sera portée aux aménagements paysagers de l'A680 et à son intégration dans son environnement.*

@5519 - M. et Mme SÉNÉCHAL, dont l'habitation, 730 Chemin de la Mouyssague à GRAGNAGUE, est située à moins de 300 mètres de la liaison autoroutière, sont inquiets des répercussions sonores sur leur habitation mais également sur l'entourage immédiat.

Ils demandent :

- . une étude sonore, et l'impact environnemental de l'autoroute sur la faune et la flore et sur leur propriété.
- . la mise en place de murs anti-bruit ou de remblais hauts aux abords de leur propriété pour "casser" les nuisances sonores.
- . une vitesse limitée sur l'autoroute afin de limiter les nuisances que va engendrer la liaison autoroutière.

### **Réponse ASF**

*La modélisation de l'étude acoustique intègre l'habitation de ces riverains. Le rapport joint à la pièce F4\_ANNEXES de l'étude d'impact commune actualisée met en évidence, pour ce bâti, une exposition sonore sensiblement inférieure aux seuils réglementaires en configuration projet (Laeq de 56,5 dB(A) en période diurne (6h-22h) pour un seuil fixé à 60 dB(A) et Laeq de 49,2 dB(A) en période nocturne*

*(22h – 6h) pour un seuil fixé à 55 dB(A)). Un écart de 3 dB(A) correspond à un doublement de l'intensité sonore.*

*Postérieurement à la mise en service du doublement de l'A680, un contrôle de conformité acoustique sera également réalisé sur l'ensemble du projet, y compris plus spécifiquement pour cette habitation où des mesures de bruit pourront être envisagées à la demande des propriétaires.*

*L'impact environnemental du projet A680 a été évalué sur l'ensemble de son tracé, et fait l'objet de nombreuses mesures d'évitement, de réduction et de compensation, qui sont présentées dans les divers dossiers mis à l'enquête, dans les pièces de l'étude d'impact actualisée, du dossier loi sur l'eau ou encore de la dérogation CNPN. Plus spécifiquement, au droit de l'habitation de ces riverains, l'élargissement autoroutier est réalisé intégralement à l'intérieur des délaissés autoroutiers. Les zones remarquables identifiées (telles que les prairies de Preusse) seront protégées et resteront exemptes de tous travaux. Des mesures compensatoires complémentaires ou d'accompagnement sont également prévues sur des terrains du Domaine Public Autoroutier Concédé : création de prairie de fauche, de fourrés, gestion de parcelles en pâturage et gestion durable de prairies humides. Ces mesures sont notamment illustrées sur les cartographies en page p.272/275 (compensation Gragnague) et p.274/275 (accompagnement à la compensation – prairies humides de Gragnague) de la pièce LIVRE 4\_CNPN\_Atlas Cartographique du DAE A680.*

@2937 - L'habitation de M. et Mme Claude AIME, 28 avenue Pierre-Paul RIQUET à ST MARCEL PAULEL, est la plus proche de la bretelle GRANAGUE VERFEIL (200 mètres). Leurs pièces de vie se trouvent au 1er étage au même niveau que la bretelle et plus précisément que le pont autoroutier. Les nuisances sonores sont très importantes. L'été ils ne peuvent même pas ouvrir les fenêtres la nuit. Ils ne profitent plus de leur véranda. Ils demandent une protection antibruit de part et d'autre du pont.

### **Réponse ASF**

*La modélisation de l'étude acoustique intègre l'habitation de ces riverains. Le rapport joint à la pièce F4\_ANNEXES de l'étude d'impact commune actualisée met en évidence, pour ce bâti, une exposition sonore sensiblement inférieure aux seuils réglementaires en configuration projet (Laeq de 57,4 dB(A) en période diurne (6h-22h) pour un seuil fixé à 60 dB(A) et Laeq de 50,0 dB(A) en période nocturne (22h – 6h) pour un seuil fixé à 55 dB(A)).*

*A l'identique de la situation précédente, postérieurement à la mise en service du doublement de l'A680, un contrôle de conformité acoustique sera réalisé sur l'ensemble du projet, y compris plus spécifiquement pour cette habitation où des mesures de bruit pourront être envisagées à la demande des propriétaires. Dans l'éventualité où les seuils ne seraient pas respectés, des aménagements complémentaires (de type isolation de façade) seraient réalisés.*

*Il est également précisé que la création des 2 voies complémentaires d'A680 se fait côté opposé à cette habitation. Le projet n'aura donc pas pour conséquence de rapprocher la circulation de leur propriété.*

C6235 - Une demande d'aménagements visuels et sonores est formulée concernant un projet de médiathèque à BONREPOS-RIQUET.

### **Réponse ASF**

*Ce projet de Médiathèque n'a pas été présenté aux équipes ASF lors des réunions de concertation avec la municipalité de Bonrepos Riquet.*

*L'aménageur de la médiathèque devra tenir compte de l'existence de l'autoroute, et de son projet d'élargissement connu depuis plusieurs années, dans la conception de son bâtiment et de son niveau d'isolation acoustique.*

## *Les milieux aquatiques*

Deux cours d'eau de la zone d'étude (le Girou et le Conné) font partie du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) Adour-Garonne qui fixe pour ces derniers un objectif

de bon état global pour 2027. Le projet mettrait en péril cet objectif. L'avis de la Commission locale de l'eau Hers-Mort-Girou sur le Girou relève : « *Les masses d'eau du bassin du Girou sont majoritairement dégradées. L'aménagement de l'A680 (et de l'A69) va constituer une contrainte majeure pour la restauration des milieux aquatiques que les collectivités ont engagée depuis plusieurs années et qu'elles comptent poursuivre. Au regard de ces enjeux, les mesures compensatoires ne sont pas à la hauteur du poids que l'A680 (et de l'A69) représente pour l'écosystème de la vallée du Girou.* »

### **Réponse ASF**

*D'une part, l'A680 existante dispose d'une autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (arrêté préfectoral du 15 juin 1995, prorogé le 9 avril 2013), intégrant son élargissement à 2x2 voies.*

*Afin de prendre en compte les enjeux locaux, dont les directives fixées par le SDAGE, ASF s'est engagé à améliorer la situation existante en réaménageant l'ensemble des bassins multifonctions, et en en créant des nouveaux, dimensionnés pour un débit de fuite restreint de 3l/s/ha et une pluie de période de retour de 20 ans (au-delà des engagements initiaux visant la pluie décennale).*

*Ces bassins assureront la triple fonction de traitement de la pollution chronique, d'écrêtement des rejets (diminution des débits des rejets restitués au milieu naturel, pour garantir l'absence d'aggravation du risque d'inondation), et de confinement des éventuelles pollutions accidentelles.*

*D'autre part, le projet d'A680 a pris le parti de réduire significativement ses impacts sur les cours d'eau en concevant majoritairement des ouvrages de franchissement qui enjambent les berges. En dehors de ces points de franchissement (qui sont compensés avec un ratio de 200%, en concertation avec le Syndicat du Bassin Hers-Girou (SBHG)), les ripisylves font l'objet de mesures d'évitement garantissant l'absence d'impacts en phase travaux.*

*Enfin, ASF s'est également engagé à aller au-delà de ces mesures, en proposant une amélioration par un réaménagement hydromorphologique du cours d'eau du Conné (méandre, végétalisation des berges, continuité écologique), sur l'ensemble de son linéaire traversant les emprises autoroutières. Ce réaménagement s'inscrira en cohérence avec les directives du SDAGE et associera les services du SBHG.*

*Ces études ont fait l'objet d'examen des services compétents de l'Etat, dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale.*

@3839 - Hélène GIROUD s'interroge sur le devenir des prairies dites « Preusse en Graougnou » moulin de GRAGNAGUE, canal du Moulin, chaussée sur le Girou (2E52, 2E53). Elle demande la restitution du passage effectif de l'eau tel que prévu lors de la première tranche de travaux de l'A680 : OH39 sous le PI 17 non terminé et non fonctionnel.

### **Réponse ASF**

*Il est prévu de conserver les prairies dites de « Preusse en Graougnou », situées actuellement dans le domaine public autoroutier concédé, en l'état au regard de leur enjeux environnemental (absence d'impact du projet). Des mesures d'accompagnement complémentaires, de gestion conservatoire de ces prairies, ont été proposées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale de l'enquête (ces informations sont illustrées notamment sur les cartographies en page p.235 et 236/275 (évitement et réduction des emprises sur les habitats d'intérêt écologique) et p.274/275 (accompagnement à la compensation – prairies humides de Gragnague) de la pièce LIVRE 4\_CNPN\_Atlas Cartographique du dossier de demande d'autorisation environnementale de l'A680.*

*Concernant les parcelles cadastrées ZE52 et ZE53 sur la commune de Gragnague, elles sont actuellement situées de part et d'autre d'un ouvrage hydraulique existant (OH39). Elles sont également utilisées pour le passage de randonneurs.*

*Le projet prévoit d'élargir l'ouvrage sans modification de son ouverture actuelle, ni de son usage.*

## **Les travaux**

- l'accès aux zones d'activité de PIOSSANE et à la déchèterie draine beaucoup de circulation.

**Réponse ASF**

*Pour confirmation, l'accès à la zone de Pioissane est maintenu pendant toute la durée des travaux.*

Une contribution observe que le projet ne prévoit pas l'enfouissement des lignes à haute tension partant du relais de Verfeil ce qui serait un réel gain paysager pour les riverains

**Réponse ASF**

*Le projet d'A680 n'entraîne aucun impact sur la ligne haute tension HTB, traversant notamment la commune de Verfeil, et ne nécessite pas de travaux de dévoiement pour ce réseau.*

*Les voies de circulation*

La commune de VERFEIL demande les aménagements suivants :

- sur et autour de l'aménagement du futur échangeur, réutilisation de la bretelle actuelle au niveau du giratoire vers l'A680 et notamment l'ouvrage d'art franchissant le ruisseau du Conné pour accéder à la future station d'épuration : réutiliser un ouvrage existant permettra de limiter voire annuler l'impact environnemental.

- intégration dans le projet d'ouvrage d'art à l'entrée de ville :

- . une voie cyclable reliant l'entrée d'agglomération jusqu'à la zone d'activités,
- . une aire de covoiturage à proximité,

- pour l'aménagement paysager de part et d'autre de l'autoroute, prévoir des plantations d'arbres à feuille persistante et nécessitant peu d'entretien. L'espace réservé à ces plantations devra aussi intégrer la mise en œuvre de liaisons douces reliant le secteur de la RD112 à la zone sportive et scolaire de COURBENAUSE. Le concessionnaire devra se rapprocher de la collectivité pour échanger sur cet aspect paysager et environnemental.

- l'avis de la collectivité compétente pour la voirie communale (en l'occurrence la C3G) devra être sollicité et ses prescriptions techniques prises en compte dans les meilleurs délais.

Il est primordial d'intégrer dans l'implantation de l'échangeur une étude et des réalisations pour les mobilités douces (piétons, vélos) permettant :

- . la liaison CASTELMAUROU - ECHANGEUR - PARKING RELAIS (auto-stoppeurs type blablacar ou covoiturage)

- . la liaison ECHANGEUR - Gare de Gragnague – Lycée de GRAGNAGUE.

Les promenades le long du Girou vers GRAGNAGUE ne seront plus possibles avec les aménagements de l'A680 (bretelle d'accès, nouveau rondpoint).

**Réponse ASF**

*Plusieurs réunions de concertation avec la commune de Verfeil se sont tenues au siège de la mairie, où certains des sujets évoqués ont déjà pu faire l'objet d'échanges avec les élus et les services techniques. ASF s'engage à poursuivre cette concertation tout au long du projet.*

*Sur le sujet de la réutilisation de la bretelle existante qu'il est prévu de démonter, ASF a étudié la faisabilité de cette demande et confirme qu'il est possible de conserver l'ouvrage de franchissement du Conné. Le reste de la bretelle existante nécessite d'être déconstruite.*

*La réutilisation ultérieure de cette partie d'ouvrage (entre le pont et le giratoire) par les collectivités, dans le cas d'un aménagement futur porté et financé par la mairie, impliquera des aménagements complémentaires, notamment géométriques, de la part de la collectivité pour le rendre fonctionnel, qui devront faire l'objet de validation préalable de la part de l'Etat et des gestionnaires de voiries respectifs. Les procédures d'autorisation associées seront également de la responsabilité du porteur de projet.*

*Pour donner suite à la présente sollicitation, ASF s'engage à ne pas déconstruire l'ouvrage existant si la demande est confirmée par les collectivités demanderesse. Des échanges devront intervenir au sujet des conditions de rétrocession de cette partie de voirie et ouvrage associé.*

*Sur le sujet de la piste cyclable, il est rappelé qu'il n'existe à ce jour aucun schéma directeur envisageant le passage d'une telle piste sur ce tronçon de la RD112. Néanmoins, ASF s'engage à*

*élargir l'ouvrage d'art de franchissement par l'A680 de la RD112 de sorte à le rendre compatible avec le passage ultérieur d'une voie cyclable de largeur 3m.*

*Sur le sujet du parking de covoiturage, ASF précise que le projet actuel ne prévoit pas d'aménagement complémentaire. En effet, un parking existant se situe à proximité sur la commune de St Marcel-Paulel. Toutefois ASF s'engage à échanger avec les collectivités demanderesse sur ces aménagements qui nécessiteraient, en cas d'éligibilité et de financement, la mise en place d'une convention dédiée.*

*Sur le sujet de l'aménagement paysager, ASF s'engage à concerter la commune et à lui présenter le projet envisagé au niveau de la zone d'échange de Verfeil.*

*Sur le sujet de la concertation avec la communauté de commune des Coteaux du Girou (C3G), ASF confirme que des réunions ont déjà été programmées avec les élus et services techniques, et s'engage à poursuivre ce travail d'échange tout au long du projet.*

*Sur le sujet des liaisons douces, à l'instar des pistes cyclables, ASF confirme l'intégration de surlargeurs de passage pour les piétons (trottoirs bilatéraux de 1m minimum) dans l'ouvrage de franchissement de la RD112. Les études mentionnées doivent être portées par l'organisme en charge de ce volet (la communauté de commune en l'occurrence) mais ASF se tient à disposition de ses services pour participer à des réunions de concertation.*

*Sur le sujet des promenades le long du Girou enfin, ASF confirme que le projet prévoit de les maintenir.*

## *Le péage*

Le prix du péage de l'Union sera-t-il augmenté du fait des travaux sur la partie A680 ?

### **Réponse ASF**

*Pour confirmation, le prix du péage ne fera pas l'objet d'une augmentation du fait des travaux d'aménagement de l'A680 portés par ASF.*

### **2.4.1.6 L'analyse de la commission d'enquête**

#### Le bien-fondé de l'aménagement de l'A680

La commission d'enquête ne peut que regretter l'absence de liaison vers ALBI de l'A680 comme le manque d'accès à l'autoroute vers CASTRES à partir de Castelmaurou. Ces aménagements auraient pu être pris en compte au niveau de l'enquête publique sur la DUP en 2016 mais ne sont plus d'actualité pour cette enquête environnementale.

Le SETRA estimait en septembre 2011 : « La route à 2x1 voie est bien adaptée pour des niveaux de trafic durablement modérés, avec un TMJA de l'ordre de 10 000 v/j, et ne dépassant pas à moyen ou long terme 15 000 ».

Aussi, la commission, au vu du trafic prévisible sur l'A680 de 9000 TMJA en 2024 et de 11 695 TMJA à l'horizon 2045, estime qu'une seule voie resterait suffisante pour gérer ce trafic sans dégradation du service.

La commission comprend néanmoins la volonté des autorités d'offrir un trajet autoroutier complet entre CASTRES et TOULOUSE. Il s'agit cependant d'un choix plus intellectuel et esthétique qu'une nécessité routière.

## Les inondations

La commission a pris connaissance de l'étude hydraulique effectuée en 2012, mise à jour en 2016 et réactualisée en 2022 par les bureaux d'EGIS et SETEC HYDRATEC. En tenant compte d'une crue centennale, les résultats montrent que les emprises des zones inondables restent sensiblement identiques en situation actuelle et en situation de projet aménagé.

La commission estime ainsi que les aménagements proposés assurant la transparence hydraulique des ouvrages avec la création de décaissements et de nouveaux ouvrages de décharge, permettent de réduire significativement les impacts observés sur les bâtis.

En rive droite du Girou, le décaissement réalisé sur l'emprise des bâtis existants détruits permettra de compenser une partie des volumes soustraits à l'inondation et de réduire les hauteurs d'inondation observées en situation actuelle au droit de la station d'épuration.

En rive gauche du Girou les impacts résiduels seront de l'ordre de 1 cm supplémentaires au maximum pour une crue actuelle de 70 cm en moyenne.

En aval de l'échangeur de Verfeil, le long de la partie doublée de l'A680, les impacts restent les mêmes qu'en situation actuelle au vu de la pente naturelle de la plaine.

Les impacts résiduels avec sur-inondation concerneront des parcelles agricoles sur lesquelles l'eau pourra atteindre 20 cm soit 40 cm de moins qu'actuellement.

La commission estime que les mesures prises pour réduire et compenser le risque inondation sont adaptées au contexte du projet.

Cependant, compte tenu du futur développement de l'urbanisation autour de VERFEIL à la suite de la création de ce diffuseur, la commission recommande l'établissement d'un Plan de Prévention des Risques Naturels sur ce secteur afin de garantir la sécurité des habitations et activités.

**Ceci fera l'objet d'une recommandation dans les conclusions finales de la commission.**

### Les zones humides

La commission a pris connaissance de l'étude pédologique effectuée sur le secteur 1, de GRAGNAGUE à VERFEIL, réalisée en 2021 par le bureau d'études ECOTONE. Dans ses conclusions ECOTONE montre que ce secteur n'a qu'une très faible densité de zones humides et que les aménagements anthropiques historiques (échangeur de l'A680, chenalisation, création de seuils pour le Girou, remembrements agricoles ,etc.) ont également pu réduire les potentialités de zones humides naturelles locales.

Le maître d'ouvrage a cependant traité les quelques zones potentiellement humides en liaison avec la préservation des habitats naturels soit au total 2 974 m<sup>2</sup>.

L'objectif de compensation s'élève à environ 0,5 ha (avec des ratios de compensation compris entre 150 et 200% suivant les enjeux). Il est aussi prévu d'aménager environ 0,32 ha de ripisylves. Pour les autres habitats humides, leur compensation est intégrée aux autres mesures compensatoires globales du projet, soit 6ha de prairie de fauche à orientation humide, 1ha de fourrés, & 4ha de boisements et 800m<sup>2</sup> d'ourlets héliophytes.

La commission considère que ces mesures sont satisfaisantes d'autant plus que les surfaces concernées sont très modestes.

La commission remarque que les impacts les plus élevés sur les habitats naturels se situent en phase chantier mais que les mesures de réduction prises par le maître d'ouvrage devraient conduire à des impacts résiduels peu élevés.

### Les nuisances sonores

Les habitations impactées à VERFEIL avant le déplacement du diffuseur vers le sud, sont, avec le nouveau projet, en-dessous des seuils réglementaires en matière de protection phonique.

La commission a cependant noté que les enjeux acoustiques ont été étudiés plus particulièrement à VERFEIL tandis que les secteurs de CASTELMAUROU et GRAGNAGUE n'ont pas fait l'objet d'études particulières malgré la hausse du trafic prévu avec la mise à 2x2 voies de l'A680.

La commission recommande la mise en place d'un diagnostic acoustique à la mise en service de l'autoroute pour les maisons proches de l'échangeur de Gragnague et d'effectuer un suivi annuel du niveau sonore pour ces habitations.

La commission recommande également l'examen avec la mairie de Bonrepos-Riquet, des conditions de protection visuelle et phonique du projet de bibliothèque-ludothèque, proche de l'autoroute.

**Ces deux points feront l'objet de recommandations dans ses conclusions finales.**

### Les milieux aquatiques

La commission a noté que l'étude réalisée en octobre 2022 par le bureau d'études EGIS, a constaté le bon état physico-chimique et chimique des eaux du Girou et une qualité dégradée de l'eau du ruisseau du Conné.

La commission estime que les mesures prises pour le traitement des rejets d'eaux pluviales ayant transitées par la plateforme au moyen d'un réseau d'assainissement séparatif et un traitement dans des bassins multifonctions avant rejet dans le milieu naturel, répondent bien aux exigences du SDAGE « de bon état des eaux ».

Sur les sept ouvrages hydrauliques existants, deux ne seront pas modifiés, quatre seront allongés et un sera démantelé (OH 85 du ruisseau du Conné). Quatre nouveaux ouvrages à franchissement ouvert seront réalisés dans le cadre de la création de l'échangeur de Verfeil. Deux buses seront installées après l'échangeur pour le franchissement d'un petit ruisseau.

La commission estime que l'ensemble de ces dispositions permettent d'assurer une transparence hydraulique et écologique sur ce secteur.

Il est prévu trois points de prélèvement d'eau dans le Girou pour le chantier, avec un volume estimé à 20 m<sup>3</sup>/h. La commission constate que le débit moyen annuel du Girou est de 2m<sup>3</sup>/s mais avec un débit d'étiage de 0,02 m<sup>3</sup>/s, débit jugé très faible par le SAGE avec une tendance à la baisse depuis les années 2000.

La commission recommande un suivi particulier de ces prélèvements pendant la phase chantier, surtout durant la période d'étiage de juillet à octobre.

**Ce point fera l'objet de recommandations dans ses conclusions finales.**

# **Thème 2**

## **Autoroute A69**



## 2.4.2 - Thème 2 – Autoroute A69

### 2.4.2.1 Description du projet

A partir d'un demi-diffuseur à l'est de VERFEIL, l'A69 prolongera l'A680 jusqu'à la rocade sud de CASTRES. Sa longueur totale sera de 62 km. Elle comportera principalement :

- la création de 44 km d'une voirie nouvelle comportant 2X2 voies découpée en plusieurs tronçons pour se raccorder aux déviations existantes et à la rocade de CASTRES.
- l'intégration des 2 déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km), soit 10 km en tout (quelques mises aux normes étant programmées pour la déviation de PUYLAURENS).
- la réalisation de 3 diffuseurs (VERFEIL EST, VILLENEUVE-LES-LAVAU, SAINT PALAIS).
- l'intégration des 2 diffuseurs existants de SOUAL et PUYLAURENS.
- la réalisation d'un barreau routier permettant de relier la RD12 et la RD926 à l'ouest de PUYLAURENS à la RD84 au sud et à l'A69 via l'échangeur existant de Puylaurens .- la mise en place de 4 portiques de flux libre pour le péage.
- la création de 2 aires de repos, une par sens de circulation au niveau de CAMBON-LES-LAVAU.
- la création de 2 aires de covoiturage de 20 places (extensibles à 30 places) au droit des échangeurs de MAURENS-SCOPONT et PUYLAURENS.

- l'implantation de 16 bornes de recharge électrique (aires de repos et de covoiturage)
- la construction d'un centre d'exploitation et d'intervention à Puylaurens, à proximité du diffuseur, qui comportera : les bureaux du concessionnaire et de l'exploitant, les installations techniques, garages et ateliers, le parc de véhicules et d'équipements mobiles d'exploitation et un local pour les gendarmes.

Les déviations de SOUAL et PUYLAURENS, gratuites depuis leur mise en service, deviendront payantes. Par contre, la déviation de la RN12 au droit de VERFEIL et les 700 premiers mètres à partir de la rocade de CASTRES seront gratuites grâce aux possibilités offertes par le système de péage automatique dit « flux libre ».

Pour assurer sa transparence, le projet nécessitera la construction (ou l'élargissement) de 200 ouvrages d'art ayant pour fonction :

- le franchissement (supérieur et inférieur) des voiries, des voies d'eau, d'une vallée et d'une ligne de chemin de fer (34 ponts routiers, 1 pont ferroviaire, 90 ouvrages hydrauliques, 2 viaducs, 21 ouvrages de rétablissement sous les rétablissements).
- le passage souterrain de la petite et grande faune (56 petite faune et 24 grande faune).

Il nécessitera aussi la construction ou l'agrandissement de 35 bassins multifonctions (collecte et assainissement des eaux) et la réalisation de 8 km de murs anti-bruit.

La réalisation du projet entraînera d'importants mouvements de terre (de l'ordre de 5 850 000 m<sup>3</sup> de déblais et 5 330 000 m<sup>3</sup> de remblais). Le solde non utilisé sera employé pour réaliser des modelés de terrain aux abords du chantier. L'essentiel de ces mouvements s'effectuera en empruntant des pistes créées pour les besoins du chantier. La voirie routière sera peu concernée par les transports par camion.

La réalisation de l'A69 nécessitera :

- des suppressions/remplacements de portions de la RN126 (environ 6km) pour des raisons de sécurité ou d'optimisation ;
- la construction d'environ 36 km de voies nouvelles et de giratoires de rétablissement des communications du réseau viaire existant ;
- une base de travaux principale et permanente à PUYLAURENS et des bases travaux secondaires ;
- 2 centrales mobiles d'enrobage à chaud (installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- des aires de stockage ;
- des pistes empruntées par les camions et engins de chantier ;

- des sondages géotechniques et archéologiques ;
- des dérivations provisoires de certains cours d'eau ;
- des rescindements de cours d'eau (dérivations permanentes du lit d'origine).

#### 2.4.2.2 Tracé du projet par rapport à la RN126

A partir du demi-diffuseur à l'Est de VERFEIL (km 9), le projet emprunte sur environ 2 km la déviation existante de la RD20. Il longe ensuite la RN126 côté nord jusqu'à MONTCABRIER (km 17) puis la traverse et la longe côté sud jusqu'à VILLENEUVE-LES-LAVAU/MAURENS-SCOPONT (km 23) qui comporte un diffuseur. Après VILLENEUVE-LES-LAVAU, il s'inscrit au nord de la RN126.

Au niveau de CAMBON-LES-LAVAU, le tracé s'éloigne significativement de la RN126 (jusqu'à environ 1,7 km) au nord pour contourner CUQ-TOULZA à travers les coteaux. Ce contournement (environ 6 km) revient franchir la RN126 au carrefour dit des « chaînes » (km 36,5) puis la longe au sud jusqu'à l'entrée de la déviation de PUYLAURENS (km 39) qu'il emprunte jusqu'au rond-point de la RD12/RD926 (km 46). Le projet franchit ensuite à nouveau la RN126 au niveau de SAINT-GERMAIN-DES-PRES pour venir la longer côté nord jusqu'à la déviation de SOUAL (km 49). Au niveau de SAINT-GERMAIN-DES-PRES, le tracé se confond sur environ 1 km avec celui de la RN126. A la sortie de la déviation de SOUAL (km 51,5), après avoir longé la zone d'activités de LA PRADE, le tracé s'éloigne de la RN126 pour effectuer une large courbe permettant de contourner la zone industrielle de CAMBONNET par le sud, de passer entre LONGUEGINESTE et la zone de loisirs DES ETANGS (DIOSA) avant de s'infléchir vers l'Est en longeant la voie ferrée par le sud puis en franchissant successivement l'AGOUT (par un viaduc) et la voie ferrée pour rejoindre la rocade de CASTRES en passant au nord des ZI de la CHARTREUSE et du MELOU.

#### 2.4.2.3 Principaux impacts du projet du tracé

- il consomme 343 hectares de terres agricoles (à fort rendement) et naturelles ;
- il accentue une coupure du territoire et impacte significativement le paysage ;
- il passe dans une zone régulièrement inondée au droit de VERFEIL ;
- il longe de près le GIROU sur des terres particulièrement fertiles et détruit des zones humides ;
- il passe à proximité de 4 sites historiques ;
- il nécessite la destruction de 28 platanes centenaires à son intersection avec la RD11 (au niveau de VENDINE) ;
- il traverse et crée une rupture dans des coteaux très préservés au nord de CUQ-TOULZA ;
- Il traverse SAINT-GERMAIN-DES-PRES le long d'habitations et en perturbe les déplacements ;
- il franchit le site Natura 2000 « Vallées du Tarn, de l'Agout et du Girou » en limite des communes de CASTRES et SAÏX ;
- il crée un échangeur dans la plaine inondable du BERNAZOBRE ;
- il longe la zone de loisirs des Etangs (DICOSA) ;
- il passe à proximité du bourg de LONGUEGINESTE ;
- il nécessite l'implantation et l'exploitation temporaires de deux centrales mobiles d'enrobage à chaud à PUYLAURENS et VILLENEUVE-LES-LAVAU.
- sa réalisation entraîne d'énormes travaux de déblais/remblais.
- il signifie une perte de temps et de sécurité pour les usagers ne souhaitant pas ou ne pouvant pas emprunter l'autoroute (automobilistes, engins agricoles, vélos, piétons) ;
- il aura un coût élevé pour les usagers (péage) ;
- Il franchit 2 ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2.
- il peut impacter la loutre d'Europe qui fait l'objet d'une protection nationale.

#### 2.4.2.4 Autres impacts environnementaux

D'une manière générale, la réalisation de l'A69 générera tous les impacts classiques de ce type de projet :

- modification du paysage et atteinte au patrimoine ;
- bruit pour les habitations proches ;
- pollution lumineuse ;

- perturbation de l'activité agricole et des zones d'activités ;
- perturbation des milieux aquatiques ;
- perturbation des milieux ouverts et semi-ouverts ;
- perturbation des espèces animales présentes, destruction d'habitats ;
- coupure de corridors écologiques ;
- suppression d'arbres, de haies...
- émission de CO<sub>2</sub> ;
- pollution, imperméabilisation et déstabilisation des sols ;
- perturbation des écoulements d'eau superficiels et souterrains ;
- destruction de zones humides ;
- réduction des surfaces d'expansion des crues ;
- consommation d'eau pour les besoins du chantier.

#### 2.4.2.5 mesures ERC

Un nombre considérable de mesures d'évitement et de réduction sont proposées concernant la phase chantier, les destructions définitives liées à l'infrastructure réalisée et l'exploitation.

Ces mesures ne permettent pas de supprimer toutes les conséquences du projet. Des compensations sont proposées dont l'objectif est de recréer ailleurs ce que l'on a détruit. Des sites de compensation sont proposés sur lesquels des plantations et une gestion permettront de régénérer progressivement ce qui a été perdu.

Le total des surfaces de compensation est sensiblement égal à la superficie totale à compenser, soit 350 hectares. 22 sites sont identifiés dont les localisations sont précisées ainsi que l'objet de la compensation.

La plupart de ces sites feront l'objet d'une acquisition par ATOSCA qui en assurera la gestion. D'autres feront l'objet d'une convention de gestion avec leurs propriétaires.

Tous les sites proposés sont à moins de 10 km de la zone détruite.

9 sites seulement ont été acquis à ce jour.

Des mesures de suivi sont présentées permettant de mettre en œuvre des mesures de correction si des écarts étaient avérés par rapport aux objectifs.

#### 2.4.2.6 Autorisations embarquées

L'autorisation environnementale unique de l'A69, objet de la présente enquête entraînera les autorisations suivantes, dites « autorisations embarquées » :

##### Autorisation IOTA

Cette autorisation concerne les installations, ouvrages, travaux et activités du projet ayant une incidence sur l'eau et notamment les zones humides. Le dossier identifie à ce titre :

- les travaux de reconnaissance en zones à enjeux environnementaux.
- les travaux de dérivations provisoires.
- les travaux de rescindement des cours d'eau.
- les travaux de terrassement.
- les ouvrages hydrauliques.
- l'assainissement.
- le cas particulier de la déviation de Puylaurens.
- le cas particulier de la déviation de Soual.
- la gestion des eaux usées.
- la création de mares compensatoires Aménagements en zones humides.

##### Dérogation à la destruction des espèces et habitats d'espèces protégées

Une dérogation à la destruction d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leur milieu est nécessaire.

##### Autorisation de défrichement

La destruction de terrains boisés et de ripisylves pour une surface totale de 49 288 m<sup>2</sup> nécessitent une autorisation de défrichement

### Autorisation de travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques

Une autorisation est nécessaire en raison du passage du projet à l'intérieur des périmètres de protections de 4 monuments historiques.

### Demande d'enregistrement d'ICPE

Le projet nécessite l'implantation et l'exploitation temporaires de deux centrales mobiles d'enrobage à chaud à PUYLAURENS et VILLENEUVE-LES-LAVAUUR soumises à enregistrement au titre des ICPE.

### Conclusions sur les incidences sur les sites Natura 2000

Un viaduc du projet franchit l'AGOUT (en limite de SAÏX et CASTRES) dont les rives font partie du site NATURA 2000 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou »

## **2.4.2.7 Avis consultatifs émis**

### Autorité Environnementale

L'avis de l'AE (06/10/2022) , commun aux deux opérations A680 et A69) rappelle les principaux enjeux environnementaux du projet :

- la fragmentation du territoire et ses impacts.
- la forte consommation de sols naturels et agricoles.
- l'impact sur la biodiversité et la rupture des continuités écologiques.
- les altérations du paysage et des aménités des territoires traversés.
- la pollution de l'air et les risques sanitaires induits à proximité et dans les agglomérations reliées,
- la préservation des zones humides (qui sont sous estimées et nécessiteront une compensation supplémentaire).
- l'augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES.

Elle constate :

- que l'étude d'impact actualisée comporte encore de nombreuses lacunes concernant : les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.
- que l'analyse des variantes ne considère que le mode routier sans exploration suffisante de solutions de substitution raisonnables.
- que les gains de temps de parcours annoncés sont fantaisistes.
- que l'analyse socio-économique n'a pas été suffisamment actualisée.
- que certains impacts ne sont pas traités ou mal traités : champignons, Agrion de Mercure, Grand capricorne...

Elle estime que le projet apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels (sobriété, réduction des émissions GES, moindre pollution de l'air, arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire).

Enfin elle émet plusieurs recommandations, principalement :

- présenter des temps de parcours crédibles et cohérents et justifier les vitesses maximales autorisées qui seront retenues sur les déviations actuelles.
- refaire une étude de trafic complète et actualisée.
- revoir l'étude des variantes en tenant compte de l'évolution des objectifs environnementaux afin de vérifier si le choix retenu reste pertinent.
- calculer et actualiser les émissions lors de la mise en service et à long terme.
- adosser l'évaluation des risques sanitaires sur les valeurs guides actuelles de l'OMS.
- reconsidérer les mesures d'évitement, réduction et compensation.
- joindre au dossier d'enquête publique les contrats de concession et le décret n° 2022-599, ainsi que leurs annexes.
  - préciser la mise en œuvre de la compensation agricole prévue par la loi du 13 octobre 2014.
  - prévoir des mesures ERC efficaces pour les habitats des oiseaux affectés par le projet.

### Avis du CNPN

L'avis est très critique sur le projet :

- les arguments avancés pour justifier une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) sont insuffisants, notamment ceux affirmant que le projet améliorerait l'attractivité du territoire desservi et qu'il réduirait l'accidentologie.

- le projet s'inscrit en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique (le projet encourage l'usage de la voiture), d'objectif du zéro artificialisation nette et du zéro perte nette de biodiversité .
- la réduction de l'accidentologie est à relativiser comparée aux solutions alternatives.
- les solutions alternatives (mise à 4 voies de la RN126 et ferroviaire notamment) ont été insuffisamment étudiées.
- le projet accroît les ruptures de continuités écologiques en créant une coupure supplémentaire à celle constituée par la RN126.
- le projet impacte le pouvoir d'achat des usagers par la mise en place d'un péage.
- l'étude de ses impacts directs et indirects, globalement satisfaisante, sont parfois lacunaires (moineau soulcie, fossés et canaux, réaménagement foncier...).
- plusieurs mesures qualifiées d'évitement sont en réalité des mesures de réduction.
- les mesures compensatoires sont trop concentrées près de la future autoroute (risque de collisions pour les oiseaux, moindres habitats en raison du bruit et des vibrations...).
- la compensation de la biodiversité perdue dans les milieux agricoles consommés par le projet est ignorée considérant qu'un champ est déjà artificialisé.

Le CNPN suggère que l'élargissement de l'infrastructure existante (RN126) constituerait probablement une solution de moindre impact, plus acceptable et raisonnable. Il dit également que le projet devrait avoir pour mesure compensatoire la suppression de la RN 126.

Sur un autre plan, il rappelle que le coût pour la collectivité n'est pas constitué seulement de la subvention d'équilibre mais aussi du péage payé par les usagers.

#### [UDAP 81 \(29/02/2022 et 23/05/2022 relatifs à l'A69\)](#)

L'avis formule un avis sur les 4 monuments historiques impactés :

- Village de TEULAT : il convient d'apprécier les impacts visuels et sonores pour apporter des solutions d'amélioration et de conservation de la qualité de son cadre de vie ;
- Château de MAURENS-SCOPONT : l'autoroute doit être décalé à plus de 500 mètres du château ce qui éviterait la nécessité d'une déviation de la RD35. Il convient d'apprécier les impacts paysagers, visuels et sonores pour apporter des solutions d'amélioration et de conservation de la qualité de ce cadre de vie ;
- Ancienne Chartreuse de SAÏX et domaine de FEDIAL : l'accompagnement végétal devra être particulièrement renforcé coté chartreuse.

#### [Ministère de la transition Ecologique \(avis du 02/11/2022 relatif à l'A69\)](#)

L'avis est favorable à la demande de dérogation relative à la Loutre d'Europe sous diverses réserves relatives à la conduite du chantier et surtout la réalisation d'un viaduc sur l'AGOUT et d'un cadre suffisamment large sur la BERNAZOBRE.

#### [Direction Régionale des Affaires Culturelles \(DRAC\) - Architecte des bâtiments de France \(11/01/2022\)](#)

Le château de MAURENS-SCOPONT va faire l'objet d'une restauration importante. Il convient d'éloigner l'autoroute du château de MAURENS-SCOPONT et de prévoir un accompagnement végétal conséquent.

#### [Agence Régionale de Santé \(ARS\) \(avis du 31/05/2022\)](#)

L'avis est favorable avec 2 recommandations relatives à la qualification de l'état initial de la qualité de l'air et à l'identification et la gestion de l'ambrosie en phase travaux.

#### [DREAL - Unité Interdépartementale Tarn-Aveyron \(ICPE\) \(15/06/2022\)](#)

L'avis est avis favorable à la création des deux centrales d'enrobés (ICPE) prévues en phase chantier pour l'A69.

#### [Commission Locale de l'Eau \(CLE\) du SAGE de l'Agout \(avis du 27/06/2022\)](#)

L'avis formule des recommandations :

- compléter l'inventaire et la compensation des zones humides,
- ne pas intégrer les décaissements comme compensation des zones humides,
- améliorer les mesures compensatoires qui ne prennent pas suffisamment en compte la fonctionnalité hydrologique.

- non-conformité du positionnement de la base de travaux de SOUAL en zone inondable
- incidence du bassin multifonctions de MELOU sur la zone urbaine proche.

Commission Locale des eaux Hers-Mort/ Girou (avis du 29/06/2022)

L'avis formule plusieurs critiques et questionnements:

- interrogations sur l'efficacité des mesures anti inondation,
- interrogation sur l'efficacité des ouvrages de décharge sous autoroute et risque de submersion prolongée de parcelles agricoles,
- interrogation sur l'efficacité hydraulique des bassins d'orage,
- insuffisance de traitement des rejets pluviaux,
- insuffisance des mesures compensatoires pour l'écosystème de la vallée du Girou.

Direction Départementale des Territoires (DDT) du 31 (avis du 04/07/2022)

L'avis émet diverses recommandations :

- rappel de l'engagement pris de ne pas pomper dans les nappes souterraines, de compenser à 100% les volumes soustraits à la crue du GIROU (qui devra être démontrée avant travaux),
- instruction de positionner les bases vie et les zones de stockage hors zones inondables et diverses autres observations à ce titre,
- prescription dans l'arrêté préfectoral d'un plafond de perméabilité des sols, d'un suivi plus long des rejets en sortie d'ouvrage et d'un dimensionnement de tous les bassins situés en zone inondable pour des occurrences de 20 ans.

Direction Départementale des Territoires (DDT) du 81 relatif à l'A69 (avis du 04/07/2022)

L'avis est favorable en ce qui concerne les impacts sur les zones humides. Quelques recommandations sont faites :

- le fonds des bassins devra se situer au-dessus des hautes eaux des nappes phréatiques,
- les caractéristiques de certains ouvrages devront être communiqués à la DDT avant signature de l'arrêté préfectoral,
- idem pour les parcelles, essences et densités de compensation liés au défrichement,
- des prescriptions spécifiques seront intégrées à l'arrêté préfectoral pour limiter les impacts en phase travaux.

Service régional de l'Office Français de la Biodiversité (OFB) (avis du 05/07/2022)

L'avis dit que la démarche environnementale est globalement satisfaisante. Quelques points sont soulignés :

- . les impacts résiduels doivent faire l'objet d'une compensation,
- . la durée des compensations devra être concomitante à celle de l'ouvrage réalisé,
- . la plus-value écologique de certaines mesures pourrait être optimisée.

Office Français de la biodiversité (OFB) (avis du 05/07/2022)

L'avis formule de nombreuses critiques et conclut que la démarche d'évaluation environnementale demeure incomplète sur :

- . la description des composantes du projet (aménagement foncier type),
- . l'état initial interface zones humides/zones sèches, espèces patrimoniales au titre de la disposition R45 du SDAGE,
- . l'évaluation des incidences (incidence type des aménagements fonciers),
- . le renforcement des mesures de réduction en phases travaux et exploitation ;
- . la définition de mesures compensatoires (fonctionnalités, pérennité, actions insuffisantes sur les zones humides).

Office Français de la biodiversité (avis du 13/07/2022)

L'avis critique la pérennité des mesures compensatoires au-delà de la durée de la concession Et estime qu'une optimisation est possible de la plus-value écologique de certaines mesures (arbres têtard, boisements senescence).

### 2.4.2.8 Observations du public et réponses de ATOSCA

Dans le présent paragraphe, les observations du public sont en vert, les questions complémentaires de la commission en violet et les réponses de ATOSCA en bleu.

#### *Le tracé et les travaux au droit de Verfeil*

Le déplacement de la RN20 à VERFEIL crée un rond-point de plus.

Pendant les travaux, Le trafic de la RD20 va être détourné. Les camions et voitures vont passer dans les quartiers très calmes de VERFEIL (EN TARTAYS, EN CARAVELLES, COURBENAUSE ET CAIRDAILHAC) où les habitants se promènent sans risques avec leurs enfants et leurs poussettes. Qu'est ce qui va être mis en place concernant la sécurité, les nuisances et notre qualité de vie ?

Les points critiques suivants sont signalés :

- deux arrêts de bus de la liaison VERFEIL/CASTRES (ligne 760) sont situés à la Gendarmerie et à EN TARTAYS. La liaison TOULOUSE/LAVAUUR (ligne 376) drainant de nombreux lycéens a aussi un arrêt à la gendarmerie sur la RD112.

- il y a déjà des bouchons au rond-point de la gendarmerie.

- plusieurs lotissements représentant environ 80 logements sont en phase finale de vente dans le secteur de COURBENAUSE. Le nombre de riverains va augmenter rapidement notamment avec des familles jeunes et des enfants en bas âge.

- l'Intermarché attire une circulation importante.

- le futur groupe scolaire de 14 classes va être mis en service pour la rentrée 2024. Il va induire une circulation importante de bus scolaires, voitures individuelles et d'élèves se rendant à l'école à pied.

- la RD112 était déjà très accidentogène (1 mort à EN TARTAYS) avant la construction de la déviation de Verfeil.

- il n'y a aucun trottoir ni bande herbée digne de ce nom et la marche à pied est actuellement assez périlleuse malgré la circulation limitée.

- de nombreux riverains venant de VERFEIL sont amenés à faire des tourne-à-gauche pour rejoindre leur habitation notamment ceux de En Caravelles et de EN TARTAYS. L'accès à En Caravelles est particulièrement dangereux car situé en sortie d'un virage sans visibilité.

- la vitesse est actuellement limitée à 50km/h mais cela est rarement respecté surtout à partir de la route de ST PIERRE. Un ralentisseur est situé à EN TARTAYS coté Tarn et ne peut servir à limiter les vitesses de véhicules venant de VERFEIL.

La commune de VERFEIL confirme que l'utilisation de la route communale dite de Puylaurens en phase chantier va engendrer des nuisances environnementales importantes et augmenter les risques d'insécurité pour les riverains. Ce point a par ailleurs été soulevé à plusieurs reprises par les administrés lors de la réunion publique.

#### **Réponse ATOSCA :**

*Le comité de pilotage, dans le cadre du traitement des réserves lors de l'enquête publique préalable à la DUP, a pris en compte les doléances de la commune de Verfeil qui demandait à ce que le foncier agricole soit préservé et que le tracé prévu en remblai soit écarté du village. Il a été acté par le décret de DUP que le tracé de l'A69 et de l'A680 contigus à 2x2 voies serait décalé vers le Girou et se substituerait à la déviation existante de Verfeil (RD20) qui resterait ainsi gratuite grâce à l'introduction d'un 1/2 diffuseur à l'Est de Verfeil.*

*Comme indiqué en 2017 dans le dossier de traitement des réserves à la DUP, cette solution implique néanmoins que pendant la durée des travaux de construction de la déviation de Verfeil à 2x2 voies (au maximum 8 à 9 mois), le trafic de la RD20 soit temporairement dévié par la VC20e et la RD112 qui traverse les faubourgs de Verfeil (ZAC de PIOSSANE, et quartiers EN TARTAYS, EN CARAVELLES, COURBENAUSE ET CAIRDAILHAC).*

*Ce point d'attention a été particulièrement relevé par les concessionnaires qui ont dès leurs premiers contacts avec la commune de Verfeil pris des engagements visant à réduire la gêne aux riverains pendant cette période de travaux.*

*Ainsi dans le cadre des réunions de concertation avec les collectivités et la mairie de Verfeil mais également lors de la réunion publique du 09 novembre 2022, ATOSCA et ASF se sont engagés à*

*définir les aménagements temporaires permettant de répondre aux inquiétudes des riverains relatives à la sécurité (aménagement du carrefour de la gendarmerie, mesures visant respect ou abatement des vitesses, sécurisation des cheminements piétons, gestion des arrêts de bus ...), en concertation avec la Mairie et les gestionnaires des voiries concernées par la déviation du trafic nécessaire à la construction de la déviation de Verfeil à 2x2 voies (CD31 et la Communauté de communes des coteaux du Girou).*

### *L'absence d'un diffuseur à l'ouest de SOUAL*

Ce projet prévoit la fermeture définitive du contournement de SOUAL par la RD926 permettant aux camions de rejoindre la RD622 lorsque l'on vient de CASTRES en direction de REVEL (la RD622 a été élargie et sécurisée il y a environ 10 ans pour favoriser le passage des poids lourds). En conséquence, la DREAL préconise le report des Poids lourds sur les RD84 (inadaptée et urbanisée) et RD85 (étroite, tortueuse, peu de visibilité, inadaptée pour les camions, traversant des villages), lesquelles ne sont pas en état de supporter un accroissement du volume.

S'agissant de la RD84, le Département, annonce dans son plan routier 2021-2030 une déviation de BLAN pour répondre à l'accroissement de trafic liée principalement à la suppression du contournement de SOUAL. Ceci entraînerait l'artificialisation de larges emprises de terres fertiles, la destruction de refuges de biodiversité, conséquence directe de la création de l'autoroute A69.

Les riverains de ces voies en subiront les conséquences (cadre de vie, dépréciation immobilière, bruit, pollution ...).

#### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponse questions n° 7b/ 8 / 21/ 38.*

*Les RD84 et 85 ne sont pas des voies secondaires mais des routes structurantes du réseau départemental de catégorie 1 comme c'est le cas pour la RD622.*

*L'amélioration de la RD84 sur le modèle de la RD622 ainsi que le contournement de Blan sont des projets prévus de longue date par le département.*

*Bien que la RD622 ait un profil plus large que la RD84, elle ne traverse pas un environnement moins urbanisé que la RD84. Elle traverse notamment le village de LESCOUT et le hameau du MASSOULA ainsi que l'agglomération de SOUAL avec un point noir au droit du carrefour à feu.*

*Les études de trafic établies pour l'A69 ne montrent pas de report significatif de trafic de transit Castelnaudary > Castres par la RD85. C'est essentiellement le trafic des poids lourds provenant des carrières locales (Dourgne, St Amancet, Sorèze) qui influe sur les variations de trafic sur la RD85.*

*La déviation de Blan n'est pas une conséquence directe de la création de l'A69 mais un projet prévu de longue date par le département dans le cadre de l'amélioration de la liaison Nord -Sud Revel-Graulhet.*

*Les tracés envisagés pour cette déviation n'impactent aucune Zone d'intérêt Floristique et Faunistique et aucune zone humide d'intérêt répertoriée au niveau départemental. Les terrains impactés sont pour l'essentiel des terrains agricole de grande culture présentant de faibles enjeux de biodiversité.*

### *Le tracé entre SOUAL et CASTRES. Le cas du DICOSA*

Le tracé de l'A69 n'est pas le bon à l'entrée de CASTRES avec ce grand « S » pour éviter le DICOSA. Il aurait mieux valu aller tout droit le long de l'ancienne voie de chemin de fer. Le tracé passe au milieu d'une zone écologique très sensible et à fort risque d'inondation (AGOUT et BERNAZOBRE). Le tracé longe la zone des étangs du DICOSA. C'est une réserve naturelle d'oiseaux et de chauves-souris. Les nuisances sonores, la pollution du trafic et la pollution lumineuse auront des conséquences désastreuses sur la flore et la faune de cette zone préservée. C'est la seule zone de ballade et de loisirs de la communauté de communes SOR et AGOUT. Toutes les familles du territoire en profitent. Ce projet va dégrader le jardin public de centaines de familles. Il faut préserver ou replanter le maximum d'arbre du nouvel accès prévu au DICOSA. Dans le sens CASTRES/SOUAL, il



faut s'assurer que le nouvel accès soit suffisamment sécurisé compte tenu de sa proximité avec le pont enjambant l'autoroute. La mairie de SAÏX demande que cet accès se fasse par un giratoire.

Le tracé longe aussi la crèche « Arc en ciel » de la communauté de communes et le centre de loisirs des 3/10 ans. Les bébés vont bien profiter du bruit et de la pollution !

Par contre on évite soigneusement le terrain d'entraînement des joueurs du Castres Olympique, équipe phare de l'entreprise Pierre Fabre.

Au niveau du DICOSA, les terrains qui auraient permis de doubler les voies de la RN126 sont prêts depuis des années.

Le centre sportif Pierre Fabre sera également affecté par le tracé de l'A69.

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponse question n°15.*

*Le tracé proposé par ATOSCA ainsi que le positionnement des diffuseurs s'inscrivent dans le fuseau déclaré d'utilité publique qui s'impose contractuellement au concessionnaire. Le choix de ce fuseau a été arrêté à l'issue de la procédure de déclaration d'utilité publique. La désignation d'ATOSCA étant quant à elle survenue postérieurement à l'issue d'un appel d'offres dont le cahier des charges imposait la réalisation d'une autoroute à 2x2 voies avec des diffuseurs précisément localisés au sein du fuseau DUP, transcrit dans les documents d'urbanisme mis en compatibilité à cet effet.*

*Ci-après la synthèse des débats publics et enquêtes publiques ayant conduit au choix du tracé contournant l'agglomération de Saïx et évitant la base de loisir du DICOSA.*

### **Éléments historiques importants :**

Dans le cadre du projet d'aménagement de la liaison entre CASTRES et SOUAL, plusieurs concertations ont été menées. La première s'est déroulée de 1998 à 2000. Au cours de cette concertation qui présentait les fuseaux 5A et 5B, le fuseau 5A a été écarté et le fuseau 5B a été proposé pour être retenu.

Le fuseau 5B ne recevant pas l'accord de la municipalité de SAÏX élue en avril 2001 et la mise à l'étude d'un nouveau fuseau entre le 5A et le 5B (5P) étant demandée, une nouvelle concertation autorisée par le préfet s'est déroulée de juin à novembre 2001. Elle a abouti à une acceptation locale assez mitigée du fuseau 5B et à l'optimisation de son tracé.

Dans la suite des procédures, l'aménagement de la liaison entre CASTRES et SOUAL a été scindé en deux :

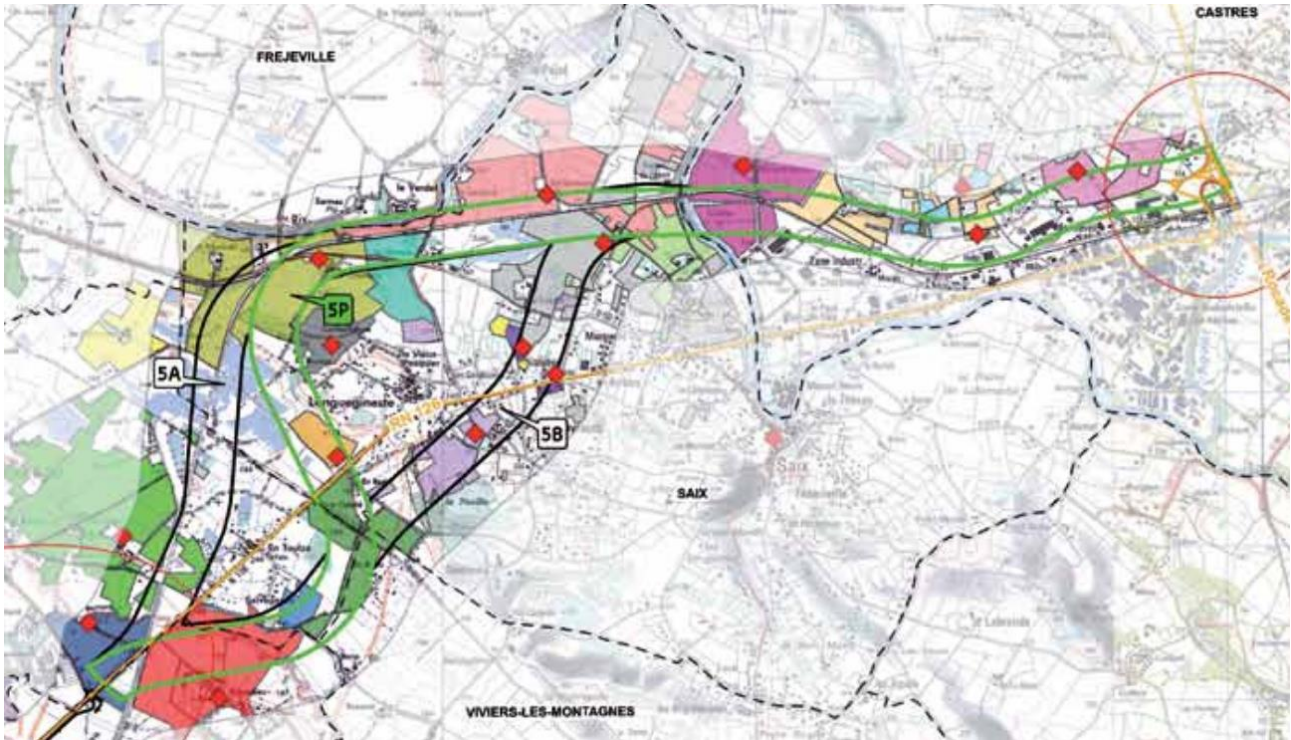
- **la section urbaine** entre la voie communale 50 et la rocade de CASTRES a été déclaré d'utilité publique le 15 juin 2004 (prorogée par arrêté du 11 juin 2009) c'est pourquoi, pour cette section, il n'est pas prévu de fuseau alternatif (en vert sur la carte), considérant que le projet soumis à la concertation s'inscrit dans la bande de la déclaration d'utilité publique de 2004
- **la section rase campagne** comprise entre la déviation de SOUAL et la VC50 qui a fait l'objet d'une concertation en 2003.

Cette concertation présentait les fuseaux 5B et 5P. Le fuseau 5P a été retenu aux regards des aspects techniques et environnementaux. Ce choix a été entériné par courrier du préfet en date du 8 avril 2004.

La section rase campagne a alors fait l'objet :

- d'un avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle le 2 octobre 2006,
- d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (enquête publique en janvier 2007) qui a reçu un avis favorable du commissaire enquêteur.

Il est apparu important de rappeler ces éléments historiques forts sur ce secteur qui expliquent le choix des fuseaux présentés dans le présent dossier.



*Le calage fin du tracé par ATOSCA au sein de ce fuseau répond à une analyse multicritère visant à proposer le tracé de moindre impact à l'intérieur de cette bande DUP.*

*Il serpente en lisière des zones urbanisées et des zones agricole et naturelles en venant se coupler à la voie ferrée minimisant ainsi l'effet de coupure lié aux infrastructures linéaires.*

*Les enjeux liés au cadre de vie et notamment à la base de loisir (crèche, école de voile, étangs de loisirs) ont fait l'objet d'une attention particulière et d'améliorations par rapport au projet de référence des études préalables à la DUP visant à intégrer et insérer l'A69 dans son environnement (abaissement du profil en long des zones en fort remblai, ajout de protections acoustiques et paysagères, ajout d'un passage supérieur pour la grande faune et pour les accessibilité douces à la base de loisir, renforcement du projet de paysage ).*

*Les servitudes d'alignement réalisées à la fin des années 80 en vue d'un aménagement ultérieur de la RN126 n'intégraient pas l'urbanisation en périphérie de Castres tel qu'elle s'est développée entre Soual, En Toulze (Cambounet), Saix et la ZAC de Mélou (Castres).*

*Imaginer aujourd'hui une 2x2 voies en milieu urbain sur le tracé actuel de la RN126 présenterait une forte dégradation du cadre de vie des nombreux riverains concernés avec un renforcement non négligeable de l'effet de coupure de ces communes par la RN126 (présences d'école, d'habitations et de commerces à proximité immédiate de l'infrastructure).*

### *Le diffuseur de Saint Palais*

Ceux qui emprunteront la RN126 venant de SAÏX ou du Centre de CASTRES et qui tourneront au feu tricolore chemin de Montrevel (zone de MELOU-CHARTREUSE) pour rejoindre éventuellement le diffuseur de SAINT PALAIS ou la rue Ludovic Julien pour rejoindre les abattoirs Bigard, par exemple, vont être confrontés à des embouteillages monstrueux liés entre autre au passage à niveau. L'accès au nouveau rond-point entrainera un blocage de ce secteur avec ce passage à niveau (n°59) qui deviendra fortement problématique et très dangereux (Voir A69 Piece E1C p.39-196-210). Comment a-t-on pu prévoir la construction de 2 ronds-points proches d'un passage à niveau sur une rue déjà encombrée ? Est-ce cela une route sécurisée ?

ATOSCA affirme « Au niveau de CASTRES, les trois dispositifs d'échange, en comptant le raccordement sur la rocade sud de CASTRES, offriront une desserte des zones industrielles le long de la RN126 ». C'est faux, les employés habitant CASTRES ou le secteur et travaillant sur les zones

du MELOU, de la CHARTREUSE ou des MARTINELS ne prendront pas l'A69 à au diffuseur de SAINT-PALAIS pour ressortir à SOUAL, puis revenir sur leurs pas...

Des habitants du 86 chemin des pauvres témoignent qu'ils ont choisi leur maison notamment pour son environnement et la vue qu'elle offre. C'est le cas pour tous les habitants de cette zone. Une fois l'autoroute terminée, ils subiront une pollution visuelle, sonore et atmosphérique, à cause des deux ronds-points qui doivent être placés à proximité du dépôt du CCL. L'autoroute doit aussi passer derrière l'usine Bigard, au bas du chemin de la Mouline. Il s'agit d'une zone où habitent de nombreux riverains. Les nuisances apportées par le passage des véhicules sera terrible et permanent, les habitations étant très proches. Ce tracé paraît insensé. Il serait bien plus intelligent que l'autoroute soit beaucoup plus éloignée de telles zones d'habitations. La liaison avec la rocade de Castres est possible à d'autres niveaux, soit au nord de Castres, soit au Sud, ou des zones agricoles sans habitations seraient utilisables. Il serait évidemment nécessaire de créer un autre échangeur, mais ce coût éviterait d'imposer une telle pression morale à de nombreux habitants.

### **Réponse ATOSCA :**

*Le tracé proposé par ATOSCA ainsi que le positionnement des diffuseurs s'inscrivent dans le fuseau déclaré d'utilité publique qui s'impose contractuellement au concessionnaire. Le choix de ce fuseau a été arrêté à l'issue de la procédure de déclaration d'utilité publique. La désignation d'ATOSCA étant quant à elle survenue postérieurement à l'issue d'un appel d'offres dont le cahier des charges imposait la réalisation d'une autoroute à 2x2 voies avec des diffuseurs précisément localisés au sein du fuseau DUP, transcrit dans les documents d'urbanisme mis en compatibilité à cet effet. Le calage fin du tracé par ATOSCA au sein de ce fuseau répond à une analyse multicritère visant à proposer le tracé de moindre impact à l'intérieur de cette bande DUP.*

*Le projet desservira bien les zones d'activité et industrielle des ZAC du Mélou et de la Chartreuse. Le positionnement exact du carrefour au droit du CCL et du passage à niveau rue Ludovic Julien est en cours de concertation avec la commune de Castres et la SNCF. Ce positionnement est amené à être ajusté afin d'atteindre les enjeux de fluidité et gestion du trafic dans la zone. La réalisation d'un carrefour sécurisé à proximité du passage à niveau ne peut amener qu'à une amélioration de la sécurité par rapport à la situation actuelle.*

*Cette zone draine un bassin d'emplois et de résidences bien plus large que les quartiers du centre de Castres. Les employés et habitants en provenance des quartiers périphériques de Castres, de Réalmont ou de Mazamet accèdent bien par la rocade plutôt que par le centre-ville de Castres. Un nouveau système de décharge à St Palais et la répartition du trafic entre l'A69 et la RN126 dans ce secteur permettront de fluidifier les échanges par rapport à la situation actuelle qui ne comporte qu'un seul axe surchargé aux heures pointes avec les sujets de nuisances et d'accidentologie relevés dans les études.*

*Tel que décrit dans le dossier, les habitants du quartier du Verdier de Mélou bénéficieront de mesures importantes afin de réduire les impacts du tracé réalisé en bordure de ZAC. Dans ce secteur le tracé est enterré de plusieurs mètres et des protections acoustiques et paysagères sont prévues au droit des habitations les plus proches.*

### Zones de compensation

Le dossier est totalement muet sur l'identification cadastrale des sites de compensation, sur leur surface, et sur l'état d'avancement de leur acquisition.

Plusieurs propriétaires disent avoir reçu des courriers les informant que leurs terrains étaient « figés », qu'ils ne pouvaient plus les cultiver et devaient entretenir les haies et les arbres existants. Ces courriers ne précisait pas que leurs terrains étaient choisis comme zone de compensation.

Un agriculteur concerné par le projet de compensation du site n°15 explique avoir été contacté par la chambre d'agriculture du Tarn début 2022 pour réfléchir avec la maîtrise d'ouvrage à l'élaboration d'un cahier des charges pour constituer les futures offres de compensation financière en lien avec les demandes environnementales exigées pour recréer des habitats de reproduction pour les oiseaux.

Il explique que le site choisi est un peu loin du besoin (8km), que l'aire d'étude semble mal délimitée et que certaines des parcelles choisies ne lui appartiennent pas.

Il signale n'avoir, à ce jour, aucune proposition chiffrée (nature des mesures, durée de l'engagement et objectifs des compensations environnementales). Il n'est pas certain de rester dans la démarche si des propositions concrètes ne sont pas présentées dans le premier trimestre 2023.

A SOUAL/CAMBOUNET, les zones humides de compensation ressemblent étrangement à des carrières déguisées.

### **Réponse ATOSCA :**

*Le volet nature de l'étude d'impact (pièce E3) présente l'ensemble des sites de compensation retenus avec des cartographies détaillées en annexe (cf. p. 373 à 448). Les sites de compensation ont été choisis en connexion avec des corridors existants à enjeux forts de biodiversité et suffisamment à proximité de l'autoroute pour recréer des conditions favorables aux espèces mais sans être trop proches pour ne pas que les espèces, en particulier les oiseaux, subissent les inconvénients de l'autoroute.*

*Le volet naturel de l'étude d'impact (pièce E3) présente également l'avancement des mesures de sécurisation des acquisitions foncières ou des conventionnements nécessaires à ces mesures (cf. p. 449 à 451) même si, selon une jurisprudence constante du Conseil d'Etat, les dispositions du code de l'environnement n'imposent pas au pétitionnaire de démontrer au sein de l'étude d'impact qu'il dispose de la maîtrise foncière des terrains sur lesquels ces mesures doivent être mises en œuvre (CE, 13 mars 2020, n° 414032).*

*ATOSCA n'a envoyé aucun courrier à des propriétaires les informant que leurs terrains étaient « figés », qu'ils ne pouvaient plus les cultiver et devaient entretenir les haies et les arbres existants.*

*L'agriculteur du site de compensation n°15, fait partie des agriculteurs intégrés dans la démarche réalisée conjointement avec la chambre d'agriculture de sélection d'exploitation agricole éligibles à la compensation et de définition d'un cahier des charges permettant d'intégrer des mesures favorables aux oiseaux de grande culture sur les exploitations agricoles du secteur élargi autour du tracé dans la cadre d'un conventionnement. La nature des mesures, les durées des engagements et les objectifs des compensations environnementales ont été exposés lors d'entretien avec les chefs d'exploitation sur lesquelles ces études ont été menées. Pour certaines exploitations les plans de gestion détaillés permettent de répondre aux questions en suspens et de finaliser et concrétiser les indemnités et conventionnement en partenariat avec la chambre d'agriculture.*

*Dans l'hypothèse où il ne souhaiterait pas poursuivre dans cette démarche, d'autres exploitations sélectionnées par la chambre d'agriculture sont volontaires et éligibles.*

*Les zones sélectionnées sur Soual et Cambounet qui nécessitent des abaissements de terrains conséquents (localement supérieurs à 1m) obéissent à des objectifs très précis en termes de compensation liée à la fois à la gestion de l'expansion des crues du Bernazobre à la volonté de restaurer le corridor biologique et écologique de ce cours d'eau qui historiquement était bordé de prairies humides qui progressivement ont été drainées et anthropisées par l'agriculture.*

*La réhabilitation et la restauration de ces prairies humides se feront par abaissement des terrains en bord de cours d'eau avec une alimentation assurée à la fois par les eaux de ruissellement provenant des terrains amonts et également par les débordements fréquents du Bernazobre et de ses affluents.*

*Voir en compléments la réponse à la contribution @4030*

### **Le cas de Saint-Germain-des-Prés**

Le village, déjà partagé par la RN 126, va être littéralement coupé en 2 par un axe à 6 voies qui frôlera les maisons du lotissement de Plaisance et l'école. Habitants et écoliers seront exposés à un risque sanitaire élevé évident (bruit et pollution).

Il ne sera plus possible de se rendre de l'autre côté du village sans faire un grand détour et il ne sera plus possible d'y aller en vélo, d'autant plus que l'A69 sera sécurisée par des grillages. Toutes les voies d'accès aux habitations seront modifiées. Une perte de temps au lieu du bénéfice annoncé. Notamment en l'absence d'un échangeur, elle sera inadaptée pour répondre aux besoins de déplacements au quotidien des habitants du village contraints de retraverser SOUAL et PUYLAURENS, avec des trajets plus longs, plus coûteux, plus polluants une perte de temps et de sécurité.

L'A69 est inutile pour joindre deux ronds-points existants (actuellement reliés par une ligne droite de 2,7 km).

Le village perdra son âme. Le cadre de vie de ses habitants, son activité agricole (40 hectares d'excellentes terres artificialisés) et son réseau d'eau seront fortement impactés.

Autant d'éléments qui contredisent en tous points les objectifs et les bénéfices d'un projet énonçant vouloir "*construire une autoroute respectueuse du territoire, des femmes, des hommes et de la biodiversité qui y vivent, pour un service de la population au quotidien* »

### **Réponse ATOSCA :**

*Aujourd'hui, la RN126 coupe en deux le village de St Germain avec des carrefours d'accès non sécurisés voire dangereux, des maisons en bord de nationale, des accès riverains directs sur cette route à fort trafic, sans aucune mesure visant à en atténuer les nuisances (aucune protection acoustique, aucun cheminement mode doux).*

*Le tracé de l'A69 profondément enterré au droit du village et s'écartant des hameaux situés en bord de RN126 présente un ensemble de mesures de réduction des nuisances liées au trafic qui va avoir pour effet de diminuer les nuisances actuelles pour les riverains. Les nombreux ouvrages de transparence (PK 46+710m/ PK 46+770m /47+940m/48+280m/49+380m) permettront aux piétons et vélos de traverser l'infrastructure en sécurité et les accès routiers rejoindront l'axe de la RN126 par des carrefours sécurisés permettant également un franchissement sécurisé par les modes doux. Le projet paysager densifié au droit du village et de ses abords ainsi que les protections acoustiques conséquentes mise en place au droit des habitations le plus proches auront pour effet d'intégrer l'infrastructure et de masquer le flux de trafic le rendant beaucoup moins visible et perceptible que dans la configuration actuelle.*

*Voir en complément la réponse à la question n° 28.*

### **Le contournement de CUQ-TOULZA**

Pourquoi une déviation de CUQ-TOULZA aussi longue qui monte dans les coteaux de LACROISILLE, ALGANS et APPELLE et impacte fortement son réseau hydrographique (sources puis ruisseaux qui alimentent le GIROU), coupe de nombreux petits vallons et, ampute des lisières de bois. Cela aura des conséquences irrémédiables sur la faune. Un passage de l'A69 dans la plaine déjà impactée par la nationale RN126 aurait un moindre impact paysager.

### **Réponse ATOSCA :**

*Le tracé retenu pour le contournement de Cuq Toulza est celui appelé des vœux des habitants de cette commune lors du débat public et de la procédure préalable à la définition du fuseau de DUP. C'est le tracé de moindre impact notamment pour les enjeux humains car il sera notamment invisible pour les habitants de l'agglomération de Cuq Toulza. Au droit de Cuq Toulza, la vallée du Girou présente un resserrement avec des coteaux à forte pente de part et d'autre du bourg. Maintenir un tracé proche du village dans la vallée du Girou ou à flanc de coteaux aurait eu un impact paysager et acoustique bien plus important que le tracé retenu à l'issue de l'enquête publique préalable à la DUP.*

*Voir en complément la réponse à la question n°14*

### Le cas de TEULAT

Au passage de TEULAT, le projet de l'A69 ajoutera aux 2 voies existantes de la RN126 (côté habitations) les 2 fois 2 voies de l'autoroute et les 2 voies de la déviation de la route de Daren, soit 8 voies en tout.

Un projet aussi proche du village est irrespectueux de ses habitants d'autant plus que le dénivelé annoncé de 7 mètres a été réduit à 4 mètres.

En limite de BOURG-SAINT-BERNARD, l'autoroute franchira la RD39 par un pont de plus de 6 mètres de haut. Cet ouvrage sera au même niveau que les toitures des maisons qui se trouvent à moins de 40 mètres de l'axe autoroutier. Cela augmentera la "pollution" sonore (le son porté par les vents dominants résonne beaucoup dans la vallée) et créera une "pollution visuelle" à des kilomètres. Ce pont créera une barrière supplémentaire à l'écoulement de l'eau, augmentant ainsi la fréquence et l'intensité des inondations.

Il faudra traverser l'autoroute pour se rendre à la crèche.

#### **Réponse ATOSCA :**

*Aujourd'hui la RN126 traverse le village de Teulat avec des maisons en bord de nationale, des accès riverains directs sur cette route à fort trafic et aucune mesure visant à en atténuer les nuisances (aucune protection acoustique, aucun cheminement piéton ni mode doux). Le tracé de l'A69 profondément enterré (variable de 4 à 7m) au droit du village et s'écartant des hameaux situés en bord de RN126 présente un ensemble de mesures de réduction des nuisances liées au trafic qui va avoir pour effet de diminuer les nuisances actuelles pour les riverains. Suite à concertation avec le département et la Mairie, l'ouvrage de rétablissement de la RD28 prévoit une bande de franchissement sécurisée pour les modes doux et les délaissés de l'ancienne route permettront de les séparer de la fonctionnalité routière en sortie d'ouvrage.*

*Le projet paysager densifié au droit du village et de ses abords aura pour effet d'intégrer l'infrastructure et de masquer le flux de trafic le rendant beaucoup moins visible et perceptible que dans la configuration actuelle.*

*Sur la partie plus rurale de la commune où le tracé est en remblai, les nombreux ouvrages de transparence (PK 13+520m /PK13+980m /PK15+090m /PK15+330m /PK16+200m /PK16+740m) permettront aux piétons et à la faune de traverser l'infrastructure en sécurité avec également le rétablissement des chemins ruraux.*

*Comme sur Teulat, les riverains du lieu-dit En Boulou de Bourg Saint Bernard qui aujourd'hui sont situés en bordure de RN126 avec toutes les nuisances directes associées vont bénéficier d'une amélioration sensible en termes de nuisances liées au trafic. L'A69 se tient à distance de leurs habitations et une protection acoustique et paysagère conséquente est prévue entre les deux infrastructures. Cette protection aura pour effet de masquer le trafic sur l'A69. Comme indiqué dans le dossier, les ouvrages de transparence prévus permettront une transparence bien supérieure à celle de la RN126 sans aucune aggravation des phénomènes d'inondation du fait de leur dimensionnement sécuritaire.*

### Autres critiques générales

A VERFEIL, l'autoroute est surélevée pour être au-dessus des crues. Elle fera une barrière à l'écoulement de l'eau et cela aggravera l'ampleur et la fréquence des inondations affectant des maisons, la station d'épuration de Verfeil et des champs.

#### **Réponse conjointe ASF & ATOSCA**

*Une étude hydraulique dédiée intégrant une modélisation commune a été produite sur l'ensemble du projet et intégrée aux dossiers de demandes d'autorisations environnementales d'A680 et A69 tel que rappelé précédemment.*

*Une évaluation des impacts des aménagements projetés sur les risques d'inondations a été conduite à différentes occurrences de pluie (période de retour de 2 à 100 ans) et des aménagements dédiés ont été intégrés aux opérations en matière :*

- *de transparence hydraulique (dimensionnement adapté et conséquent d'ouvrages de franchissements des cours d'eau et d'ouvrage hydrauliques dédiés) ;*
- *de compensation des volumes soustraits à l'inondation par décaissement des terrains adjacents, le plus en amont possible du projet (majoritairement sur la commune de Verfeil).*

*Ces études ont fait l'objet d'examen des services compétents de l'État, dans le cadre de l'instruction des dossiers de demandes d'autorisations environnementales.*

*Le projet garantit l'absence d'effet de sur-inondation pour les habitations concernées, ainsi que sur la station d'épuration de Verfeil.*

Plusieurs propriétaires dont la maison sera à moins de 150 mètres de l'autoroute s'étonnent de ne pas bénéficier d'une protection antibruit. Certains rappellent que l'influence du vent d'Autan amplifie considérablement les bruits générés par la circulation.

### **Réponse ATOSCA :**

*Les modélisations acoustiques présentées au dossier montrent les niveaux de bruit attendus et les protections là où elles sont nécessaires vis-à-vis de la réglementation. Conformément à l'article R. 571-48 du code de l'environnement, ATOSCA a privilégié la protection à la source (Merlon/écran en bord de voie) plutôt que les isolations de façade ce qui porte à plus de 8000 ml le linéaire de protection par rapport aux 3500ml prévus dans l'étude d'impact préalable à la DUP.*

tous les préjudices doivent être indemnisés.

### **Réponse ATOSCA :**

*Tous les préjudices directs matériel et certains dus à l'ouvrage sont indemnisés par le concessionnaire soit dans le cadre des procédures qu'il pilote en tant que Maître d'Ouvrage (acquisitions et évictions suivant le code des expropriations) soit par des aménagements qu'il ne pilote pas mais qu'il finance (aménagement foncier agricole, aménagement des traversées de village de Soual et Puylaurens, 1% Paysage, compensation agricole collective).*

*Le cas échéant, ces procédures font l'objet de demandes d'autorisations administratives nécessaires auprès des services concernés par les maîtres d'ouvrages ou administrations compétentes. Ces aménagements ou procédures ne font donc pas l'objet de la demande d'autorisation environnementale sollicitée par ATOSCA et ayant fait l'objet de la présente enquête publique.*

- quelle est la localisation de la centrale mobiles d'enrobage à chaud à PUYLAURENS ? Quelles sont les garanties apportées par l'exploitant ?

### **Réponse ATOSCA :**

*La localisation des centrales d'enrobés est visible sur les cartographies de synthèse du tracé et plus spécifiquement dans le dossier E6 soumis à l'enquête publique (voir les réponses aux questions n° 32 et 35 en particulier sur les garanties apportées par l'exploitant).*

- qui finance le barreau de PUYLAURENS ?

### **Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA finance et construit le barreau de Puylaurens qui sera ensuite transféré à titre gratuit au département du Tarn (voir la réponse à la question n° 8).*

## *Observations ponctuelles et individuelles*

@5694 - Le stade d'entraînement de rugby, près de la route de Saint-Pierre, est régulièrement inondé. Les ouvrages hydrauliques prévus suffiront-ils à maîtriser et évacuer les eaux des prés ?

**Réponse ATOSCA :**

*Voir « Le tracé et les travaux au droit de Verfeil »*

*La modélisation hydraulique du Girou (pièce E1B tome 1 – Pages 266 à 273) à différentes occurrences de crues (Q2, Q10, Q50 et Q100) montre effectivement qu'en situation actuelle cette zone est régulièrement inondée (dès Q2).*

*En situation projet, les ouvrages de transparence sont pris en compte pour déterminer l'impact du projet sur les niveaux de crue. Quel que soit l'occurrence considérée, les niveaux d'eau au voisinage du Rieubaqué où se situent ces installations sont inférieurs à ceux modélisés en situation actuelle sans projet (page 289 à 299 de la même pièce).*

@5701 - Comment est pris en compte le ruisseau RIEUBAQUIÉ qui passe sous l'autoroute et dont les crues amènent beaucoup d'embâcles qui risquent d'obstruer les ouvrages hydrauliques si les fossés ne sont pas entretenus ?

**Réponse ATOSCA :**

*Voir la réponse au paragraphe « Le tracé et les travaux au droit de Verfeil ».*

*La modélisation hydraulique du Girou (pièce E1B tome 1 – Pages 266 à 273) à différentes occurrences de crues (Q2, Q10, Q50 et Q100) montre effectivement qu'en situation actuelle cette zone est régulièrement inondée (dès Q2).*

*En situation projet, les ouvrages de transparence sont pris en compte pour déterminer l'impact du projet sur les niveaux de crue. Quelle que soit l'occurrence considérée, les niveaux d'eau au voisinage du Rieubaqué où se situent ces installations sont inférieurs à ceux modélisés en situation actuelle sans projet (page 289 à 299 de la même pièce).*

@2 Éric Haudrechy - L'autoroute passe à moins de 100 m de chez lui (Références cadastrale ZM parcelle 0261 à Saint-Germain-Des-Prés ). Aura-il droit à un mur anti-bruit ?

**Réponse ATOSCA :**

*En fonction de la configuration du tracé et du terrain et des bâtis, les protections acoustiques sont généralement nécessaires pour les bâtis situés à moins de 50 m de la circulation (cf. dossier d'étude d'impact actualisée et annexes). En fonction de la configuration du tracé, du terrain et des bâtiments, certains bâtis situés à 70 ou 80 m peuvent également bénéficier de protections (niveau R+1 par exemple).*

*La circulation de l'A69 étant située à + de 130m et le tracé étant en déblai au niveau de la maison située parcelle ZM 261 à St Germain aucune protection individuelle n'est nécessaire., la configuration en déblai de l'autoroute constitue une mesure à part entière en terme d'acoustique.*

@2029 - un mur anti-bruit est demandé à ALGANS, lieu-dit MONDY : depuis le bois LES BARTHES jusqu'à environ 100 mètres après le château d'eau direction CASTRES /TOULOUSE.

**Réponse ATOSCA :**

*Atosca a privilégié le traitement du bruit à la source par la mise en place de merlons et d'écrans en bord de voies, conformément à l'article R. 571-48 du code de l'environnement.*

*Le lieu-dit Mondy est situé à 3km du tracé et à 220 m d'altitude (le tracé au droit du château d'eau se situe à 300m d'altitude). Aucune protection acoustique n'est requise à cette distance. Par ailleurs une protection acoustique présente une efficacité sur les habitations très proches (moins de 100 mètres) mais n'aurait aucun effet sur les niveaux sonores ressentis à une telle distance.*

*Les habitants de Mondy ont été rencontrés par ATOSCA le 23/11/2022 afin de répondre à leurs inquiétudes et leur apporter toutes informations sur le projet.*

@2447 - Lieu-dit La Boulbène (km PR16 +560) : quel ouvrage pour garantir l'évacuation des ruissellements ?



**Réponse ATOSCA :**

*Le lieu-dit la Boulbène à Teulat étant situé sur un point haut du terrain naturel les écoulements pluviaux au Nord de part d'autre du lieu-dit seront collectés par des fossés en bord de tracé et conduits vers les ouvrages de transparence situés au PK 16+200 (ouvrage de 3mx2,5m) et 16+900 (ouvrage de 4x4 m cours d'eau du Montjard).*

R2939 - Ezelina CANDELE, ferme d'en Céries à VERFEIL, déplore que ses parcelles ZT11, ZT12 et ZK39 qui sont traversées par l'autoroute ne soient pas traitées comme étant des parties de son exploitation agricole. Rejoignant les considérations environnementales de Monsieur ROUGEAU, elle suggère qu'il y a inégalité d'écoute et de traitement entre les exploitants agricoles impactés par le tracé de l'autoroute.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a rencontré Mme CANDEL et M. ROUGEAU à l'instar de la plupart des exploitants les plus impactés par le tracé. En complément des indemnités individuelles, des mesures sont prévues afin de compenser l'effet de coupure du territoire par le tracé (ouvrages de transparence, rétablissement de communication). Sur les secteurs où aucun aménagement foncier n'est engagé comme à Verfeil, ATOSCA a néanmoins prévu en coopération avec la SAFER, la constitution de réserves foncières permettant de compenser les effets du tracé sur les exploitations particulièrement impactées dont celles de M. ROUGEAU et dans une moindre mesure celle de Mme CANDEL.*

R3070 - Monsieur MORALES – Le BOUTY à ALGANS demande ce que devient son garage à tracteurs ?

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA et son opérateur foncier SEGAT ont rencontré M. MORALES en novembre 2022 et janvier 2023. Son verger et l'appentis qui abrite son tracteur sont impactés par le tracé. En attente de l'aménagement foncier qui permettra à M. MORALES de récupérer une surface de terrain sensiblement équivalente à celle de son verger (2400m<sup>2</sup>), ATOSCA va étudier avec M. MORALES des solutions temporaires permettant de stocker son matériel.*

@3186 - La route de Vendine sera coupée pour une durée de 7 à 8 mois pendant les travaux.

**Réponse ATOSCA :**

*En coordination avec les services des routes du CD31 et du CD81, pendant cette durée de coupure, une déviation d'itinéraire est prévue par la RN126 et la RD826 pour écouler le trafic de la RD11 (route de Vendine trafic VL de 700 vh/j).*

@3186 - l'A69 passera à 132 m d'un gîte à VENDINE (le long de la RN126) en surplomb de 5 m de haut.

**Réponse ATOSCA :**

*Au droit du gîte du lieu-dit les Bourrioux, une protection acoustique et paysagère (merlon) permettra de masquer le trafic de l'A69. Le Gîte des Bourrioux situé à moins de 50 m de la RN126 verra une amélioration sensible de son ambiance sonore par rapport à la situation actuelle du fait du report de trafic notamment poids lourds sur l'A69 plus éloignée et mieux protégée.*

C3342 - la mairie de SOUAL demande :

- . que le chemin communal n°2 soit prolongé jusqu'à sa jonction avec le rond-point dit « En Teste » pour devenir une voie d'accès réservée aux engins agricoles.
- . qu'une solution soit trouvée dans le projet au problème de ruissellement des eaux dans la plaine du BERNAZOBRE.
- . de reconsidérer le carrefour de SOUAL qui est stratégique.

**Réponse ATOSCA :**

*La création d'une continuité agricole entre En teste et la VC2 a été actée par ATOSCA dans ses échanges avec la Mairie de Soual.*

*ATOSCA a exposé les mesures prévues pour la régulation des inondations dans la plaine du Bernazobre (cf. dossier IOTA et annexes). Ces mesures doivent permettre une amélioration des écoulements pour la ZAC de la Prade à Soual notamment aux échéances de crues fréquentes.*

*Les études de détail du carrefour de Soual situé au droit de la ZAC de la Prade intégreront une étude de trafic afin de s'assurer que le projet permette un écoulement fluide des circulations à la sortie de Soual.*

@3571 - Il est indispensable que toutes les habitations, entreprises, élevages... à proximité immédiate du tracé bénéficient de murs anti-bruit.

### **Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA est soumise à une obligation de résultat en termes de niveaux de contribution sonore. Les modélisations acoustiques présentées au dossier montrent les niveaux de bruit attendus et les protections là où elles sont nécessaires vis-à-vis de la réglementation. ATOSCA a privilégié, conformément à l'article R. 571-48 du code de l'environnement, la protection à la source (Merlon/écran en bord de voie) plutôt que les isolations de façade ce qui porte à plus de 8000 ml le linéaire de protection par rapport au 3500ml prévus dans l'étude d'impact préalable à la DUP. ATOSCA sera tenue de réaliser, après la mise en service de l'autoroute, des campagnes de mesures pour s'assurer du respect de cette obligation. En cas de dépassement avéré des seuils, ATOSCA serait tenue, à ses frais, de proposer des protections supplémentaires.*

- Monsieur ROUABHI et madame GALINIER sont propriétaires des parcelles n°677 (parcelle bâtie), 678, 680, 690, 691, 2139, 2146 et 2147 et 1246 de la section 1 au lieu-dit « GIROU Haut et Bas » à PUYLAURENS. Leurs parcelles vont être longées et partiellement expropriées par le « Barreau routier » de PUYLAURENS. Inquiets du préjudice qu'ils vont subir, ils demandent :

- . un accès sécurisé de leur maison
- . un mur anti-bruit en terre végétalisée en harmonie avec l'environnement paysager.
- . une clôture sur l'ensemble des parcelles jouxtant le barreau routier.
- . une isolation thermique et phonique de leur habitation.

Toutes les clôtures de riverains impactées par les travaux sont rétablies à l'identique.

### **Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA va rencontrer M. ROUABHI et Mme GALINIER afin de leur présenter les études du barreau départemental et entendre leurs doléances. Aucune protection acoustique n'est nécessaire au droit du Barreau dans les études acoustiques d'ATOSCA (cf. atlas de l'étude d'impact).*

C3823 - Madame SILVESTRE demeurant Saint Loup Le Roucal à PUYLAURENS demande :

- . la réalisation d'un mur anti-bruit de 2 mètres de haut,
- . l'expertise de ses bâtiments avant travaux,
- . un suivi de la nappe phréatique à proximité de sa maison.

### **Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a rencontré Mme Sylvestre et son mari à plusieurs reprises. La configuration et les impacts du tracé sur leur bâti ont été évoqués.*

*Aucune protection acoustique n'est nécessaire au droit du Bâti de Mme Sylvestre dans les études acoustiques d'ATOSCA (cf. atlas de l'étude d'impact 52 dB de jour au droit du Bâti).*

*Dans le cadre du suivi des travaux ATOSCA procédera à la constatation par huissier ou expert de l'ensemble des bâtis situés à moins de 150 m de l'axe de l'A69.*

*Le niveau des nappes et des points d'eau est suivi par ATOSCA au droit du tracé avant et pendant toute la phase de construction.*

R3829 - L'indivision DELPAS demande pourquoi ses terres situées à SOUAL (lieu-dit Donadiou-haut) à plus de 300m de l'autoroute en point haut sont concernées par la compensation ? quelle est la nature de ces compensations, qu'elles en sont les règles, les servitudes, la durée... ?

**Réponse ATOSCA :**

*Les terres du lieu-dit Donadiou haut ne sont pas concernées par la compensation. Sur SOUAL des compensations afin de permettre l'expansion des crues du Bernazobre et de réhabiliter des zones humides sont prévues entre le tracé autoroutier et le Bernazobre en dessous du lieu-dit Donadiou bas (propriété Combastet).*

R4356 - La continuité de plusieurs chemins de randonnée à CUQ-TOULZA (notamment celui « de Fontalan ») doivent être assurés.

**Réponse ATOSCA :**

*Le chemin de randonnée du bois de Fontalou (seul chemin de randonnée répertorié sur Cuq-Toulza impacté par le tracé) pourra être maintenu grâce aux passages grande faune prévus sur la commune de Cuq-Toulza aux Pk 29+64 (vallon de la Ribenque 14m de large) et 32+15(Cap Blanc 20m de large). Le circuit de 8,5km actuellement devra être allongé 500 m environ afin de franchir le passage de Cap Blanc.*

*ATOSCA a prévu de se concerter avec les mairies pour étudier les rétablissements des chemins et la configuration pendant les travaux (coupure, dérivation temporaire ...)*

R4357 - La mairie de VERFEIL demande divers aménagements significatifs du projet sur son territoire.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a rencontré à plusieurs reprises la mairie de Verfeil et a entendu ses doléances. Un travail conjoint est nécessaire dans les mois à venir notamment pour convenir des aménagements nécessaires pendant la phase de coupure de la RD20.*

@4443 - La future A69 passera à proximité des habitations du hameau D'EN BOULOU à BOURG SAINT BERNARD. Bien qu'un aménagement de protection d'un kilomètre soit prévu, elles subissent quand même des nuisances sonores et visuelles et une pollution de l'air. Les propriétaires ont demandé à plusieurs reprises à ATOSCA de modifier le tracé de l'autoroute vers le nord (dans la bande DUP mais toujours au milieu des champs. Aune réponse à ce jour.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a rencontré Mme HAGE VERITE la représentante d'En Boulou à plusieurs reprises dans le cadre de la concertation.*

*Un courrier de réponse circonstancié a été adressé le 19 avril 2022 à tous les habitants du hameau d'En Boulou suite à leur demande du 6 avril 2022 expliquant les raisons de l'impossibilité de déplacer le tracé plus haut Nord et les mesures prévues pour intégrer l'A69 à proximité de leurs habitations. Les riverains destinataires du courrier ont été Mme HAGE VERITE Brigitte/ Mr DA CASTA FERREIRA Arlindo / Mr POTERA Albert / Mr PEREZ Isidore. Copie du courrier a également été adressée à la mairie de Bourg Saint Bernard.*

*Les raisons de cette impossibilité tiennent essentiellement aux caractéristiques géométriques à respecter pour un tracé autoroutier (rayons de courbure, visibilité, écoulement des eaux) et à la proximité du franchissement de la route de Montcabrier et aux enjeux situés au nord du tracé niveau du ruisseau du Montjard (arbre remarquable à éviter). En outre ce tracé minimise le morcellement du foncier agricole.*

*Une protection acoustique et Paysagère de plus d'1km de long est prévue au droit de ces habitations pour compenser les effets de la proximité relative de l'infrastructure. Ces riverains verront une amélioration sensible de leur ambiance sonore par rapport à la situation actuelle du fait du report de trafic notamment poids lourds sur l'A69 plus éloignée et mieux protégée.*

@4605 - Monsieur Jean Philippe ROUANET, exploitant agricole et propriétaire foncier à LACROISILLE, CUQ-TOULZA et SAINT-GERMAIN-DES-PRES, est propriétaire de parcelles concernées par le tracé de l'autoroute. Il fait observer que son élevage de lièvre (N081-607 et NO 81-069) n'est pas mentionné, qu'aucune clôture n'est prévue en compromettant l'élevage. Il s'interroge sur l'utilité d'un pont pour passage grande faune sur sa propriété (page 24) alors qu'elle est entièrement close ? De plus le pont agricole mentionné est trop petit 7 x 4,85 mètres, une dimension convenable est de 10 x 5 mètres pour le passage d'engins agricoles. Le méandrage du ruisseau de PORTAUQUE va entraîner une modification de clôture sur son terrain dont il n'est pas question dans le dossier. Enfin, des espèces protégées (engoulevent d'Europe et l'œdicnème criard) présentes sur ses terrains ne sont pas mentionnées dans le dossier.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA et son assistant foncier ont rencontré à plusieurs reprises M. ROUANET en 2022. Les sujets de l'ouvrage agricole sur sa propriété, du rétablissement de la clôture pour son élevage et des modifications de la clôture autour de sa propriété. Des échanges sont en cours pour convenir des aménagements nécessaires à son exploitation.*

*L'œdicnème criard a bien été contacté parmi d'autres oiseaux des milieux ouverts agricole au niveau de l'aire d'étude située au droit de la propriété de M. ROUANET (cf. ATLAS Etat initial de l'environnement page 225 et 226, pièce E3). Cette espèce est d'ailleurs visée par la demande de dérogation espèces protégées.*

*L'engoulevent d'Europe n'a pas été contacté sur la propriété de M. ROUANET lors des prospections d'état initial. Pour autant cela ne signifie pas que sa présence n'ait pas été prise en compte dans le dossier de la part la méthodologie d'inventaire par cortège et espèces « chapeau ».*

@5060 et @5068 Le centre archéologique de PUYLAURENS demande des sondages archéo sur le barreau routier de PUYLAURENS et regrette que l'inventaire des monuments historiques soit incomplet.

**Réponse ATOSCA :**

*Les diagnostics d'archéologie préventive ont bien été prescrits sur la totalité des emprises d'impact du tracé y compris sur le barreau de Puylaurens.*

*L'inventaire des monuments historiques présents dans la pièce E5 est complet au regard des monuments dans le rayon des 500m autour du tracé ainsi que pour les monuments en co-visibilité.*

@ ? - Un propriétaire détaille le préjudice que sa maison va subir : La Revelle 31500 TEULAT.

**Réponse ATOSCA :**

*Voir réponse sur le paragraphe « le cas de Teulat ».*

*La configuration du tracé et les mesures paysagères prévues permet de minimiser les impacts sur « la Revelle » et la commune de Teulat.*

@4030 - la SCEA BEAVAL, 790 route des coteaux à MONTCABRIER, est concernée par le site de compensation N°15. Elle critique le parcellaire établi qui est inexact et observe n'avoir reçu aucune proposition contractuelle.

**Réponse ATOSCA :**

*Voir réponse sur le paragraphe « zone de compensation ».*

*ATOSCA est en contact avec la SCEA BELAVAL et la chambre d'agriculture du Tarn pour finaliser le cahier des charges et la convention relative à la mise en œuvre de mesures favorables aux oiseaux de grande culture.*

@5156 - La RD 39 entre MONCABRIER et la RN126 sera fermée pendant 6 mois pendant les travaux.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a prévu de minimiser la durée de fermeture de la RD39 (trafic de 340 vh/j) et de déviation du trafic entre Montcabrier et la RN126 par la RD28 dans la commune de Teulat et les voies communales adjacentes. Les aménagements nécessaires afin de sécuriser la déviation seront convenus avec le département et les communes de Montcabrier et Teulat.*

@5194 - l'association REGARDS fait plusieurs propositions sur la commune de SAÏX :  
 . aménagement de plusieurs sentiers chemin piéton/cyclistes.  
 . agrandir le petit parking promeneur sur le chemin d'en Alary.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a prévu de rétablir les sentiers et accessibilités existantes au Dicoso, à la Crémade et à En Alary. L'aménagement de nouveaux chemins piéton et cycliste n'est pas du ressort d'ATOSCA. Néanmoins, ATOSCA est disposé à étudier avec la commune de Saix les possibilités d'aménagement sur l'emprise de la délimitation du domaine public autoroutier concédé (DPAC).*

@5338 - Le Restaurant « Le cri de la fourchette » dit que le projet va fortement impacter son activité (vue directe sur l'autoroute au lieu de la campagne). Il demande son expropriation totale et pas seulement d'un bout de son terrain.

**Réponse ATOSCA :**

*Voir réponse question n°27*

*Monsieur CHAPEAU, propriétaire a été rencontré à plusieurs reprises.*

*La demande d'expropriation réclamée par M. Chapeau n'est pas fondée.*

*En effet, la parcelle sur laquelle se trouve le bâti du « cri de la Fourchette » n'est pas impactée par l'emprise d'acquisition. La propriété foncière de ce riverain impactée par l'emprise ne fait pas partie de la même unité foncière que le « Cri de la Fourchette ».*

*Une protection acoustique et Paysagère est prévue au droit de cette habitation pour compenser les effets de la proximité relative de l'infrastructure. Ce riverain verra une amélioration sensible de son ambiance sonore par rapport à la situation actuelle du fait du report de trafic notamment poids lourds sur l'A69 plus éloignée et mieux protégée.*

R4356 - Une demande est formulée de modifications et rectifications d'oublis concernant les chemins de randonnée de CUQ-TOULZA.

**Réponse ATOSCA :**

*Voir la réponse à la contribution R4356.*

@5660 - Le tracé envisagé pour l'autoroute coupe le chemin de randonnée la Boucle du Bois de Fontalou inscrite au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) en deux. Il est demandé que le tracé de la boucle soit pris en compte dans les aménagements de l'autoroute pour permettre de revenir à Cuq-Toulza à pied, à cheval et à vélo.

**Réponse ATOSCA :**

*Voir la réponse à la contribution R4356.*

@5737 et 5909 - Le château de MAURENS-SCOPONT est classé Monument historique. Il est entouré d'un parc qui abrite de nombreuses espèces animales et végétales protégées et comporte des zones humides importantes. Il fait actuellement l'objet d'un projet de restauration qui permettra d'y développer des activités de loisir et de culture (concerts notamment). Les autorités ont montré leur intérêt pour ce projet (Toulouse Métropole, la DRAC, l'UDAP, la Région, le Département). L'autoroute A69, qui ne respecte pas son périmètre de protection au titre des monuments historiques, mettra en danger son parc et le château lui-même dont les fondations pourraient être affectés par un assèchement de son sous-sol résultant de l'A69 (la coupure résultante de l'autoroute privera le château d'un apport d'eau de ruissellement). Le dossier soumis à enquête publique ne répond pas aux conséquences de l'autoroute sur le site (zones humides, pollution de l'air, impacts

sonores...). Une haie d'arbres, comme proposée, n'est pas suffisante. Le propriétaire du château sollicite une aide conséquente au titre du 1% paysage et développement. Il demande qu'une modification du tracé soit étudiée. Il espère qu'une solution réaliste sera trouvée.

**Réponse ATOSCA :**

*Les contraintes de courbures et la proximité des zones d'habitations et activité proche ne permettent pas de décaler le tracé en dehors du périmètre des 500 m autour du château. Ce périmètre excède par ailleurs celui du fuseau de DUP.*

*ATOSCA a prévu des mesures de transparence hydraulique afin de ne pas perturber l'approvisionnement de la zone humide du bois du château de Maurens Scopont (voir pièce E1d et annexes). Tel que décrit dans la pièce E5 ATOSCA ne prévoit pas uniquement une simple haie mais tout un projet paysager (boisement dense) entre le château et le tracé. L'hydrologie des sols autour du château ne sera pas perturbée car les écoulements de ruissellement sont maintenus sous le tracé de l'A69 par des dispositions de transparence pluri-métriques qui permettent de préserver au mieux l'alimentation pluviale du bois du Pastelier.*

*Aucun assèchement des sols n'est à craindre autour du château du fait de l'A69 qui se situe plutôt en hauteur par rapport à l'aire de la zone humide*

*Une part importante du trafic circulant aujourd'hui sur la RN126 devant le château va être reportée sur l'A69 permettant une diminution des nuisances sonores et de gaz d'échappement au droit de celui-ci. ATOSCA va rencontrer le propriétaire du château afin de lui présenter en détail les aménagements et d'étudier les possibilités d'appui à son projet de restauration.*

@5782 - Depuis 812 ans, Bourg-Saint-Bernard organise le lundi de Pentecôte une des fêtes les plus anciennes de France, la fête du « Pré de la Fadaise ». Le site va se retrouver au bord de l'autoroute . Quels vont être les effets du bruit et de la pollution sur cet événement historique ? La course de chevaux va-t-elle pouvoir continuer ? L'herbe d'amour ramassée à cette occasion continuera-t-elle à pousser dans le Pré ? Sera-t-elle polluée ? En plus, cela ne va-t-il pas être une distraction pour les usagers de l'autoroute et donc poser les problèmes de sécurité ?

**Réponse ATOSCA :**

*Aujourd'hui le site du « pré de la Fadaise » est situé en bord de RN126 avec toutes les nuisances associées (bruits, rejet de résidus de lessivage des chaussées, gaz d'échappement). Le projet prévoit de déplacer la RN126 au nord du tracé et la réalisation d'un projet de paysage densifié au droit du site. Le morceau de route nationale devant le site sera délaissé et pourra ainsi être aménagé par les collectivités pour une meilleure accessibilité au site (stationnement, accessibilité modes doux).*

*Les dispositions prévues pour la collecte des eaux de chaussées de l'A69 permettent d'éviter tout rejet au droit du cours alimentant la prairie humide du « pré de la Fadaise ».*

*Le carrefour au droit des RD66a et RD39 va être sécurisé permettant un apaisement des vitesses et un franchissement en sécurité par les mobilités douces.*

@5798 - Le projet A 69 croise la piste reliant le hameau de LONGUEGINESTE à la base voisine des étangs de SAÏX. Les critères d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des nouvelles pistes piétonnes sont-ils respectés (pente inférieure à 4%).

**Réponse ATOSCA :**

*La piste d'accès reliant le hameau de Longuegineste à la base de loisirs des étangs n'est pas aménagée pour les personnes à mobilité réduite. En application de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, l'accessibilité PMR à la base existe au niveau de l'accès principal avec des parking aménagés et des emplacements réservés aux PMR. Le rétablissement d'une voie verte pour les modes doux entre Longuegineste et la base n'est donc pas prévu d'être aménagé pour les PMR. Néanmoins la pente de la nouvelle voie (inférieure à 10 %) sera plus douce que celle de l'accès actuel (pente de 15 à 20% aujourd'hui).*

@5810 - La proximité de l'autoroute au hameau de Langlade sera nuisible aux nombreuses espèces animales présentes. Plusieurs critiques ou demandes sont formulées :

- . la situation et fonctionnalité du bassin de déversement, présente des risques de pollution des sols et des potagers en cas d'incident.
- . le passage à niveau doit être sécurisé
- . une protection phonique doit être prévue au niveau du Viaduc de franchissement de l'AGOUT.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a rencontré les habitants du hameau Langlade, le 23 novembre 2022 et a présenté le projet ainsi que l'ensemble des aménagements et mesures associées.*

*Du fait de la proximité avec l'Agout, le bassin de traitement des eaux prévu dans le secteur est dimensionné pour un épisode centennal soit le maximum requis. Aucun risque de pollution n'est possible sur Langlade en cas d'incident, le rejet de ce bassin ne passant pas par Langlade.*

*L'arrivée sur le passage à niveau se fera en ligne droite au lieu de la courbe sans visibilité actuelle. Aucune protection acoustique n'est nécessaire au droit des bâtis de Langlade situés à plus de 300 m du tracé dans les études acoustiques d'ATOSCA (cf. atlas de l'étude d'impact niveau sonore inférieur à 40Db).*

@ 5818 - La ferme de la CREMADE à SAIX sera coupée en deux par l'A69 et ses champs de céréales serviront de compensation en prairies humides. Aucune contractualisation n'est proposée et même aucune information. La compensation paraît d'ailleurs irréaliste (déménager et reconstituer tout un biotope).

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA est en contact avec le propriétaire de la ferme de la Crémade pour mettre en œuvre des mesures de compensation sur une petite partie de ses terres éligibles à la restauration de divers milieux (prairie humide, mésophile et boisements). Le fermier d'accord sur le principe de mise en œuvre mais souhaitant des détails sur les mesures envisagées va être contacté par les écologues d'ATOSCA pour être associé aux mesures de compensation pour lesquelles des dédommagements sont prévus.*

*Des retours d'expériences réussies permettent aux écologues d'ATOSCA de confirmer le potentiel de restauration de ces milieux (cf. pièce E3).*

@5852 - le Domaine de Bazialgues à VERFEIL (150 hectares en tout dont 50 exploités) est coupé en deux par l'A69 (passage en déblai de 6 mètres sur une longueur de 1,2 km) provoquant un préjudice grave à son propriétaire Dominique ROUGEAU. 8 hectares de terres fertiles lui sont pris avec des conséquences lourdes :

- . destruction de cultures de pivoines (10000 plants).
- . condamnation de la partie de la plantation côté nord de l'autoroute rendue inaccessible (4 hectares).
- . destruction d'installations liées à l'exploitation (chambres froides, façonnage, accueil clients, quai de réception/expédition).
- . destruction de 500 mètres de haies comportant 500 arbres dont des sujets remarquables.
- . neutralisation partielle de 2 rampes circulaires d'irrigation.
- . atteinte à la nappe aquifère.
- . risque de déstabilisation de la maison d'habitation (assèchement des fondations).
- . barrière faunistique (risque mortel important pour les chevreuils notamment).

Outre l'indemnisation du préjudice subi, il demande qu'un viaduc (du type de ce qui est prévu à CUQ-TOULZA) soit créé permettant de reconnecter son exploitation, de permettre le passage de la faune et de raccorder les réseaux hydrauliques et électriques des rampes circulaires d'irrigation.

Il fait observer qu'il avait proposé à ATOSCA un passage de l'autoroute plus au nord (dans le fuseau DUP) qui aurait réduit fortement le préjudice subi. En raison de contraintes techniques (rayon de courbure notamment) sa proposition n'a pas été retenue.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA et son assistant foncier sont en contact avec M. ROUGEAU afin de définir le montant des indemnités nécessaires à son éviction ainsi que les mesures nécessaires à la continuité de son exploitation (rétablissement de l'irrigation, accessibilité).*

*Un ouvrage important de 14 m de large est prévu côté Est sur la propriété de M. ROUGEAU il permettra de rétablir l'accessibilité courante du Nord au Sud de l'exploitation. Les gros engins agricoles devront eux passer à l'Ouest par la RD20g.*

*Aucune Haie n'est impactée sur le domaine de M. ROUGEAU.*

*Les installations d'exploitation de M. ROUGEAU ne sont pas impactées par le tracé.*

*Les niveaux de circulation hydraulique dans les terrains sablo-marneux du coteaux seront captés et restitués à l'aval. Aucun risque d'assèchement des fondations n'est à craindre par M. ROUGEAU au vu de la géotechnique et de l'hydrogéologie du coteau.*

@5905 - L'aire de repos ayant été déplacée, la maison du « Bouriou » (parcelles ZD43 et ZD44 à CAMBON-LES-LAVAUUR) se retrouve à quelques mètres de la voie d'accélération de sortie de l'aire de repos. Les nuisances sonores de cette voie d'accélération ne sont donc pas correctement représentées car ces effets acoustiques sont étudiés selon l'ancien emplacement. Quels aménagements sont prévus pour protéger notre bien de ces nuisances sonores ? Et la cartographie de ces nuisances va-t-elle être mise à jour au regard du nouvel emplacement de l'aire de repos ?

S'agissant du bassin du traitement des eaux sur l'environnement prévu sur la parcelle ZD64, qu'est-il prévu pour lutter contre les moustiques ? L'impact sanitaire sur les habitations environnantes a-t-il été étudié ? Nous risquons de subir un préjudice à ce titre pour nos trois biens bâtis situés à proximité (humidité, insectes, etc.)

### **Réponse ATOSCA :**

*L'ensemble bâti au niveau du « Bouriou » était situé à moins de 100m de l'aire initialement envisagée et de sa bretelle de décélération. Suite à concertation avec les mairies de Cambon-Les-lavaur et Cuq Toulza, l'Aire a été déplacée plus à l'Ouest et repoussée à plus de 300m du « Bouriou ». Les niveaux sonores envisagés au droit du « Bouriou » sont inférieurs à ceux envisagés au droit de l'aire initiale et restent inférieurs aux seuils réglementaires.*

*Les bassins de traitement des eaux sont secs une bonne partie de l'année (voir bassins de la déviation de Puylaurens). Néanmoins en cas de nuisances éventuelles, l'exploitant pourra utiliser les traitements autorisés dans l'arrêté départemental réglementant ce sujet. Le bassin prévu est situé à plus de 250 m du « Bouriou ».*

*Les études sanitaires sont présentées dans l'étude d'impact et leur actualisation dans le mémoire en réponse à l'Ae (pièce F5).*

*L'ensemble bâti du « Bouriou » situé aujourd'hui en bord de RN126 subi des nuisances sonores et visuelles très importantes. Le report du trafic de la RN126 sur l'A69 va améliorer l'environnement de cet ensemble.*

@5942 - Quels travaux sont en cours sur la parcelle 812219000ZT 45 à PUYLAURENS ?

### **Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a acquis à l'amiable en novembre 2022 une plateforme de stockage de matériaux située au sud du diffuseur de Puylaurens qui avait été aménagée lors des travaux de la déviation de Puylaurens.*

*Avant la prise de possession du site il a été constaté :*

*- que les eaux de ruissellement de cette plateforme industrielle s'écouaient directement dans le ruisseau de Caudiès.*

*- que de nombreux déchets étaient présents sur le site.*

*ATOSCA a donc demandé en préalable à la prise de possession du site à ce que la plateforme soit débarrassée de ces déchets et que les eaux de ruissellement soient canalisées et renvoyées plutôt vers les fossés en bord de route départementale afin de supprimer les rejets non maîtrisés vers le ruisseau de Caudiès.*

*Aucuns travaux ne sont en cours actuellement sur ce site.*



@6023 - A CAMBOUNET-SUR-LE-SOR (lieu-dit Salvegarde), le chemin de la Montagne Noire sera fermé.

**Réponse ATOSCA :**

*L'accès au chemin de la Montagne Noire au sud du tracé sera rétabli par un nouveau chemin depuis le Hameau d'En Bajou.*

@6069 - La société de chasse de PUYLAURENS émet plusieurs critiques portant sur :

- . l'entretien des grillages de la déviation de PUYLAURENS.
  - . les passages grande faune existants : celui de SAINT LOUP est inondable et celui de LABARTHE ne fonctionne pas (trop de bruit, manque d'aménagements, débouche sur la voie communale 6).
- Elle recommande la mise en état de la prairie humide faisant face au passage de LABARTHE et demande la sécurisation de la voie communale 6.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA est en contact avec la fédération départementale des chasseurs du Tarn.*

*Les grillages de la déviation de Puylaurens seront entretenus et renforcés par ajout d'un grillage petite faune enterré.*

*Des échanges avec la fédération sont en cours afin que le site de Labarthe soit entretenu et géré de manière pérenne. ATOSCA n'est pas compétente pour ce qui concerne les voies communales existantes qui sont du ressort de la commune et de son gestionnaire.*

R6202 - Le propriétaire des parcelles A2693 et RUI20 (CASTRES ?) indique que l'autoroute passe sur une partie de son bois dont la biodiversité est très riche. Il serait susceptible d'une compensation hors des limites de sa propriété.

**Réponse ATOSCA :**

*L'assistant foncier d'ATOSCA est en contact avec le propriétaire de ces parcelles. Les boisements sont indemnisés après expertise forestière.*

R6203 - Diverses demandes sont formulées concernant la continuité des sentiers (des hérons notamment) et les passages grande faune à SAÏX.

**Réponse ATOSCA :**

*Les accès à Base de loisirs des étangs seront rétablis et des ouvrages de transparence sont prévus entre Saix et Viviers afin de maintenir les continuités des sentiers dont celui des Hérons. Ce sentier qui emprunte aujourd'hui une portion de route étroite où il faut coexister avec les automobilistes sera rétabli par un cheminement hors circulation routière via En Bajou et le Hameau de Salvegarde.*

*Au droit de la RN126 un passage inférieur est prévu sous celle-ci afin d'éviter d'avoir à traverser la RN126 pour accéder à la Base. Au niveau de l'accès à Longuegineste un passage supérieur est prévu pour rétablir l'accessibilité mode doux à la Base.*

*ATOSCA est en contact avec les mairies de Viviers et de Saix pour tous ces sujets.*

R6203 - Quel sera le sort des grands chênes au passage de l'autoroute à « La Carlarié » (SAÏX).

**Réponse ATOSCA :**

*Au droit de la « Carlarié » seuls les chênes situés directement au sud et à l'Ouest de la mare sont impactés. Les grands chênes dans la prairie au Nord et à l'Est de la mare sont préservés.*

R6205 - Le maire d'ALGANS demande la construction d'une haie de part et d'autre de l'autoroute à partir du château d'eau jusqu'au lieu-dit « les Barthes ».

**Réponse ATOSCA :**

*Le dossier d'étude d'impact actualisé présente les cartographies d'intention paysagère. Le projet paysager détaillé sera transmis aux mairies afin de concerter ces aménagements avec elles. Le projet*

*paysager s'attache à traiter et densifier les secteurs à enjeux (monuments, bâtis, visibilité importante de l'infrastructure). A contrario dans les secteurs à faible enjeux ou le tracé est proche du terrain, ATOSCA a prévu peu d'aménagements paysagers afin d'empiéter le moins possible sur le foncier agricole.*

La mairie de SAÏX demande :

- des protections sonores et visuelles pour protéger la zone des étangs et la crèche.
- des mesures pour limiter le report de trafic en traversée du hameau d'en Bazy.
- des équipements incitatifs au report des véhicules de la RN126 vers l'autoroute
- un giratoire à la place des feux tricolores au grand carrefour de SAÏX.

### **Réponse ATOSCA :**

*Tel que décrit dans le dossier des importantes protections acoustiques et paysagère sont prévues au droit de la crèche et de la zone des Étangs à Saïx en complément des adaptations du tracé et du profil en long afin de minimiser l'empreinte visuelle du tracé aux abords de la zone.*

*ATOSCA est en contact avec les Mairies de Saïx et Viviers pour que le rétablissement de la route d'En Bazy soit aménagé afin de sécuriser les usagers et les riverains.*

*Hormis les aménagements de Soual et Puylaurens pour lesquels ATOSCA apporte un financement prévu au contrat de concession, et les rétablissements de communication nécessaires du fait du tracé aucun autre aménagements n'est prévu au contrat entre l'État et ATOSCA.*

*Les aménagements sur la RN126 ou sur le réseau secondaire qui seront rendus possibles au vu de la baisse de trafic sur certains itinéraires du fait de l'A69, ne sont pas du ressort du concessionnaire et devront faire l'objet de passation de marchés respectant la réglementation.*

C6217 - La mairie de VIVIERS-LES-MONTAGNES souhaite, au droit du hameau « d'en Bajou », la réalisation de murs anti-bruit, un raccordement correct à la route d'en Bazy et la prise en charge financière de la réalisation de haies.

### **Réponse ATOSCA :**

*Aucune protection acoustique n'est nécessaire au droit du Hameau d'En Bajou dans les études acoustiques d'ATOSCA (cf. atlas de l'étude d'impact le niveau sonore prévu au niveau du hameau d'En Bajou est de moins de 55 dB de jour sans mise en œuvre de protection).*

*ATOSCA est en contact avec les Mairies de Saïx et Viviers pour que le rétablissement de la route d'En Bazy soit aménagé afin de sécuriser les usagers et les riverains.*

*ATOSCA a prévu de soigner le projet paysager détaillé au droit des enjeux (hameaux, monuments, bâtis) et notamment au droit d'En Bajou.*

*Le projet paysager détaillé sera transmis aux mairies afin de concerter ces aménagements avec elles.*

R6218 - La mairie de MAURENS-SCOPONT fait 3 observations :

- elle souhaite être associée à la recomposition de son nouvel environnement.
- elle indique qu'une zone humide identifiée au Km (23+500) n'en est pas une (drain agricole accidenté).
- une solution doit être proposée aux propriétaires d'une maison située juste derrière le remblai dont l'environnement sera totalement ruiné par l'autoroute.

### **Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a prévu de soigner le projet paysager détaillé au droit des enjeux (hameaux, monuments, bâtis) et notamment au droit d'En Bajou.*

*Le projet paysager détaillé sera transmis aux mairies afin de concerter ces aménagements avec elles.*

*Il n'y a pas de maison située juste derrière le remblai autoroutier sur Maurens-Scopont. Il s'agit d'un hangar industriel au niveau de la zone d'activité d'Esclauzolle.*

*Les premières maisons d'habitations sont aujourd'hui impactées par les nuisances dues à la RN126 située à environ 80 m sans aucune protection acoustique.*

*Elles sont situées à plus de 50 m du tracé et un écran acoustique associé à des plantations paysagères est prévu pour prendre en compte ces habitations. A noter que ces protections permettront également de couper le bruit de la RN126 située juste à côté de l'A69 à cet endroit.*

*ATOSCA a rencontré à plusieurs reprises l'entreprise artisanale concernée et lui a proposé des solutions afin de réorganiser le site et de compenser la perte de surface utile du fait du tracé.*

C6236 - Monsieur Jean Marc RIVES, 800 chemin de la Bonetie à SOUAL, demande divers aménagements sur son exploitation impactée par le projet (rétablissements d'accès, sortie de drain et irrigation) et la compensation de la surface agricole perdue et une juste indemnisation pour les nuisances qu'il subira.

**Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a rencontré M. RIVES afin d'étudier avec lui les aménagements nécessaires au rétablissement de ses drainages et de ses réseaux d'irrigation.*

*Les indemnisations dues aux exploitants sont encadrées par un protocole établi et signé en septembre 2022 par les deux chambres d'agriculture (Tarn et Haute Garonne). Celui-ci est consultable sur le site de la chambre d'agriculture du Tarn. ATOSCA travaille avec les représentants du collectif d'agriculteurs « la voix agricole » qui représente au niveau du territoire les exploitants impactés par le tracé et ses effets, afin d'indemniser au mieux les préjudices subis dans le respect d'un principe d'équité entre les exploitations.*

R6240 - Monsieur MANERO (à SAÏX) conteste la distance indiquée par NGE de sa maison à l'autoroute (52 et pas 80) et demande diverses améliorations (vitres plutôt que mur, déplacement d'un puits).

**Réponse ATOSCA :**

*La distance entre l'angle du bâti le plus proche du Hameau et le bord de l'A69 est de plus de 60 m et d'environ 80 m pour le bâti principal.*

*ATOSCA va rencontrer M. MANERO pour étudier sa demande de préférer l'isolation de façade à la réalisation d'un mur écran.*

R6244 - les propriétaires des parcelles B513 et B514 à CAMBOUNET-SUR-LE-SOR demandent une protection anti-bruit, leur maison étant à moins de 65 mètres de l'A69.

**Réponse ATOSCA :**

*La distance entre l'angle du bâti des parcelles B513/B524 et le bord de l'A69 est de plus de 80 m.*

*Une isolation de façade est prévue pour ce bâti dans les études acoustiques d'ATOSCA (cf. atlas de l'étude d'impact, abaissement du niveau sonore à moins de 60dB).*

R6246 - Une demande est formulée relative à l'accessibilité des nouvelles piste piétonnes créées à la zone des étangs à SAIX.

**Réponse ATOSCA :**

*Cf. réponse contribution 5798*

*Les personnes à mobilité réduites qui viennent aujourd'hui depuis Longuegineste avec leur véhicule routier sur le parking non aménagé au bout de la rue des Etangs (rampe à 20%), pourront se rendre à la base de loisir ou des parkings avec place PMR sont aménagés et sécurisés.*

*L'accès à la base de loisir prévu au bout de la rue des Etangs sera rétabli en accès type voie verte (rampe inférieure à 10%) et n'intègre pas de nouvelle fonctionnalité d'accessibilité PMR.*

R6263 - Monsieur Patrick MIAILLES, 14 bis rue Saint Jean à BALMA, a déposé une demande de modification de permis de construire sur la sa parcelle n°2143 située à l'entrée de la zone d'activité de PIOSSANE à VERFEIL. Son permis lui est refusé en raison de l'inclusion de sa parcelle dans le périmètre de la DUP de l'A69. Interrogée, ATOSCA lui a répondu le 22/11/2021 que sa parcelle ne

sera en définitive pas impactée par le projet d'autoroute. Pourtant, la mairie de VERFEIL continue à différer son accord de permis.

### **Réponse ATOSCA :**

*Les terrains situés sous l'emplacement réservé consécutivement à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la DUP de l'autoroute sont en effet gelés tant que ledit emplacement réservé n'est pas levé. Le tracé de l'autoroute étant à présent figé, la commune de Verfeil vient de solliciter ATOSCA (mail du 13/01/2023) pour définir les parcelles pouvant être exclues de cet emplacement réservé, dans le cadre d'une révision du PLU. Par courrier en date du 22 novembre 2021 ATOSCA avait déjà confirmé à M. MIAILLES que la parcelle bien que faisant partie de la bande de la DUP était hors projet de l'A69.*

- La famille ITIER à CAMBUNET-SUR-LE-SOR n'est plus expropriée par l'A69 qui passe finalement à 60 mètres de leur maison. Ils demandent un mur anti-bruit et s'étonnent de ne pas avoir été informés du changement de leur situation ?

### **Réponse ATOSCA :**

*Tous les bâtis dans la bande de DUP ne sont pas nécessairement concernés par les procédures d'acquisition.*

*La propriété de la famille ITIER n'a jamais été concernée par les procédures d'acquisition réalisées dans le cadre du projet par ATOSCA.*

*Aucune protection acoustique n'est nécessaire au droit du Bâti ITIER dans les études acoustiques d'ATOSCA (cf. atlas de l'étude d'impact 52 dB de jour au droit du Bâti).*

- le maire se SOUAL dit que l'A69 doit préserver les liaisons routières des engins agricoles. Il demande que le chemin rural n°2 soit prolongé jusqu'à la jonction de l'actuel rond-point de la Teste, pour devenir une voie d'accès exclusivement réservée aux engins agricoles dont l'entretien ne sera pas du ressort de la municipalité. »

- le maire de SOUAL demande que l'Etat confirme la prise en charge totale des aménagements nécessaires à la sécurisation de l'itinéraire de substitution. »

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponse contribution C3342*

*Voir réponse questions n°8 et 29*

## **2.4.2.9 Questions de la commission et réponses d'ATOSCA**

8 - le projet inclut-il tous les rétablissements de voies nécessaires au bon fonctionnement routier ? En d'autres termes, certains travaux d'aménagement (et de sécurité) indispensables, n'étant pas inclus dans le projet, auront-ils un coût pour la collectivité non renseigné dans le dossier? (par exemple, qui paye le barreau de Puylaurens ? qui paye les aménagements de sécurité de la RN126).

### **Réponse ATOSCA**

*L'ensemble des travaux de rétablissement de voies nécessaires au bon fonctionnement routier y compris les travaux du barreau de Puylaurens et les travaux d'aménagement de sécurisation des traversées de Soual et Puylaurens sont financés par le Concessionnaire conformément au contrat de concession. Les travaux de sécurisation des traversées sont pilotés par les Mairies en coordination avec le département et font l'objet d'un financement forfaitaire par le Concessionnaire à hauteur de 700 000 euros sur la base des dossiers de traitement des réserves élaborés par la DREAL suite à l'enquête d'utilité publique.*

*Il en va de même pour les 2 nouveaux parkings de covoiturage prévus aux diffuseurs de Villeneuve les Lavaur/Maurens-Scopont et Puylaurens (y compris bornes de recharge électriques).*

*Dans l'hypothèse où les collectivités envisageraient des aménagements complémentaires ou modificatifs (nouvelle voie routière, nouveau carrefour giratoire, nouvelle voie mode doux, aménagement de sécurisation des arrêts de voie de bus) sur ou à proximité de l'itinéraire de*

*substitution, ATOSCA est en mesure d'étudier la compatibilité de ces futurs aménagements avec les rétablissements prévus au projet.*

*Ceux-ci ne sont néanmoins pas financés par la concession et incidemment par le revenu des péages.*

9 - vous affirmez que l'aménagement de la RN126 nécessiterait sa démolition quasi complète. Des solutions intermédiaires, n'ayant pas cette conséquence, ont-elles été étudiées (notamment généraliser les sections de dépassement à trois voies ou même faire une 4 voies limitée à 90 km/h) ?

### **Réponse ATOSCA**

*Le Projet d'ATOSCA s'inscrit dans un périmètre défini contractuellement et relevant de processus décisionnels préalables à la désignation du concessionnaire. Ce périmètre impose notamment au concessionnaire d'inscrire son projet au sein du fuseau déclaré d'Utilité Publique sans qu'ATOSCA ne puisse y déroger.*

*Néanmoins des solutions intermédiaires ont bien été étudiées et comparées à l'aménagement autoroutier dans le cadre de l'analyse de l'absence de solution alternative satisfaisante requise au titre de la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées (dossier E3).*

*Un aménagement alternatif de la RN126 existante consistant notamment à créer des créneaux de dépassement à trois voies avec des nouvelles déviations de Village pour Cuq Toulza et Cambounet (En Toulze) à 2x1 voie a été étudiée par un bureau d'étude à l'initiative de partisans de cette solution. Cette solution est exposée en détail dans le dossier CNPN E3 (page 85 à 97) et reprise dans le dossier d'étude d'impact.*

*Cet aménagement permettrait de conserver certaines parties de la RN126 mais n'apporterait que des gains marginaux en termes de confort et de temps de trajet pour les usagers.*

*En effet la limitation de vitesse à 80km/h ou 90 km/h sur cet aménagement n'apporterait quasiment aucun gain de temps par rapport à la situation actuelle (vitesse limite identique). En revanche cela impliquerait une augmentation inacceptable de l'accidentologie sur l'itinéraire, notamment au niveau des créneaux de dépassement à trois voies qui sont reconnus comme des zones favorisant les excès de vitesse pratiquée par rapport aux paramètres de conception retenus pour une vitesse de référence de 90km/h.*

*L'aménagement alternatif proposé essentiellement constitué de créneaux de dépassement successifs en continuité de tronçons à 2x1 ou 2x2 voies avec maintien d'accès riverains et de certains carrefours non dénivelés, est par ailleurs non conforme au guide d'aménagement des routes prioritaires (Guide ARP dernière mise à jour d'août 2022 cf. extrait en pièce jointe) qui :*

- considère les créneaux de dépassement comme des solutions éventuelles pour améliorer le confort en cas de trafic important mais en aucun cas comme des solutions permettant un gain de temps de parcours ou d'amélioration sensible de la sécurité (taux de gravité identique avec une route sans créneau de dépassement).*
- recommande d'espacer ces créneaux de 4 à 5km minimum afin d'éviter l'ambiguïté sur le type de route emprunté.*
- proscrit la succession de créneaux de dépassement avec des tronçons à 2x2 voies « parce qu'elle perturbe l'image de l'itinéraire et peut ainsi inciter à des vitesses élevées sur le créneau et au-delà ou encore à des prises à contresens sur le créneau »*

*A fortiori, un aménagement à 2x2voies (4 voies avec séparateur central), conçu avec une vitesse de référence de 90 km/h induirait également une augmentation importante de l'accidentologie étant également propice aux grands excès de vitesse.*

*Contrairement à l'aménagement de créneaux de dépassement, les référentiels de conception pour une 4 voie interurbaine (vitesse de référence 110 km/h) ne permettrait pas de conserver l'essentiel de la RN126 existante. En effet les référentiels normatifs actualisés notamment en termes de visibilité à la distance d'arrêt et d'obligation de transparence écologique et hydraulique imposeraient une modification sensible d'une bonne partie du profil en long de la route existante.*

*Plusieurs autres critères disqualifient par ailleurs un aménagement sur place de la RN126 en 2x2 voies :*

- *Son coût pour la collectivité qui serait excessivement important (plus 400 M€) notamment en raison de la nécessité d'apport de matériaux extérieurs de carrière (bilan de mouvement de terre fortement déficitaire) et de créer des dessertes locales parallèles à la 2x2 voies.*
  - *Son bilan de Gaz à effet de serre beaucoup plus important que pour la création d'une autoroute neuve (apport de matériaux extérieurs plus important et durée de travaux allongée avec phases de travaux intermédiaires).*
  - *La durée des nuisances liées aux travaux d'aménagements sous circulation (plus de 10 ans au rythme d'environ 5 km/an).*
- L'ensemble de ces éléments sont détaillés dans le dossier CNPN E3 (pages 80 à 97 du dossier) avec notamment un tableau comparatif en page 97 du dossier.*

27 - Avez-vous analysé les conséquences de l'autoroute pour l'activité des restaurants LA BOMBARDIERE et LE CRI DE LA FOURCHETTE ? Une indemnisation est-elle envisagée en cas de perte de Chiffre d'Affaires (les véhicules circulant sur l'autoroute ne pourront plus s'y rendre lorsqu'ils arriveront de l'Est e devront quitter l'autoroute nettement en amont en venant de l'ouest) ?

**Réponse ATOSCA :**

*Les véhicules pourront tout à fait continuer à se rendre aux restaurants concernés en venant de l'Est. Un usager ou un routier souhaitant se restaurer en venant de l'Est pourra sortir à Puylaurens (diffuseur actuel) et rejoindre la RN126 par le nouveau barreau créé (5km jusqu'au Cri de la Fourchette, 10km jusqu'à la Bombardière). Dans l'autre sens, en sortant à Villeneuve les Lavar un usager ou un routier aura 9km à parcourir jusqu'à la Bombardière et 15km jusqu'au Cri de la Fourchette.*

*Le comparatif de temps de parcours lié au fait de sortir de l'A69 à Puylaurens et de rentrer à Villeneuve (ou inversement) est de moins d'une minute par rapport à la situation actuelle (perte de 5mn au total par rapport au temps de parcours en camion par l'A69 entre les deux diffuseurs).*

*Concernant les conséquences financières sur les activités économiques des entreprises impactées par l'arrivée de l'autoroute, pour ouvrir droit à réparation/indemnisation, ce préjudice supposé se doit de revêtir un caractère matériel et certain, ce qui présuppose une existence réelle de l'infrastructure. Ainsi, il n'est pas prévu, à ce stade, d'indemnisation de ces 2 restaurants dans la mesure où le préjudice ne peut, pour l'heure, ni être démontré ni être quantifié. Une évaluation d'un préjudice potentiel pourra au besoin être diligentée après la mise en service de l'autoroute sur la base d'une étude comparative des bilans d'activité des années d'exercice « AVEC » et « SANS » autoroute.*

28 – N'y avait-il pas une autre solution pour la traversée de SAINT-GERMAIN-DES-PRES, comme par-exemple contourner par le sud sans toucher à la RN126 ? L'écart de traitement avec CUQ-TOULZA interpelle ?

**Réponse ATOSCA :**

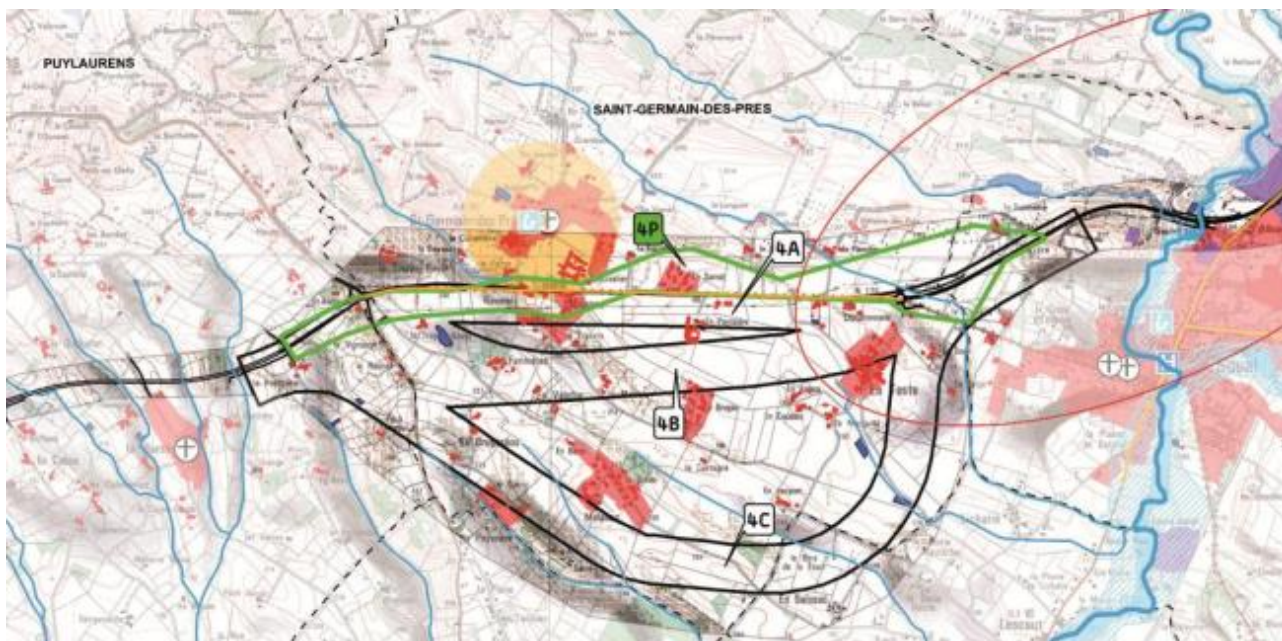
*Le tracé proposé par ATOSCA ainsi que le positionnement des diffuseurs s'inscrivent dans le fuseau déclaré d'utilité publique qui s'impose contractuellement au concessionnaire. Le calage fin du tracé par ATOSCA au sein de ce fuseau répond à une analyse multicritère visant à proposer le tracé de moindre impact à l'intérieur de cette bande DUP. Le choix de ce fuseau a été arrêté à l'issue de la procédure de déclaration d'Utilité Publique. La désignation d'ATOSCA étant quant à elle survenue postérieurement à l'issue d'un appel d'offres dont le cahier des charges imposait la réalisation d'une autoroute à 2x2 voies avec des diffuseurs précisément localisés au sein du fuseau DUP, transcrit dans les documents d'urbanisme mis en compatibilité à cet effet.*

*Ci-dessous la synthèse des débats publics et enquêtes publiques ayant conduit au choix du tracé au droit de St Germain.*

Un consensus se dégage sur un fuseau de passage correspondant à une adaptation du fuseau 4P. Cette solution permettrait un aménagement au plus près de la RN126 et un contournement du hameau d'En Serrat par le sud de la RN126.

L'échangeur à l'est de la déviation de Soual apparaît le plus pertinent.

L'étude de l'itinéraire de substitution intégrera la problématique du trafic local en particulier poids-lourds ainsi que la desserte des riverains, notamment en raison de la proximité de l'autoroute avec la RN 126 existante.



*En analysant néanmoins la question en faisant abstraction de la bande de DUP, un décalage du tracé au droit de Saint germain vers le Sud n'est pas pertinent car cela le rapprocherait des Hameaux de la Tourette et de la Logette en impliquant la destruction intégrale du Hameau de la Crouzette aujourd'hui situé en bord de RN126.*

*Le tracé étudié permet de diminuer fortement les nuisances liées au trafic du fait du profil en long qui "enterre" le tracé par rapport au village (traitement identique à celui du passage au droit du village de TEULAT) et du fait d'un report de trafic de la RN126 (environ 9000 véhicules/jour) sur l'A69 qui comporte des protections acoustiques pour les riverains contrairement à la RN126. Ainsi, l'ambiance paysagère et acoustique est préservée pour le bourg de Saint Germain et grandement améliorée pour les hameaux situés au Sud de la RN126 actuelle.*

29 – Quelles solutions ont été arrêtées pour améliorer la sécurité de la RN126 notamment dans les traversées de SOUAL et PUYLAURENS ? Est-il normal que ces améliorations, auxquelles l'Etat s'est engagé, ne soient pas présentées à l'enquête alors qu'elles sont nécessaires à l'avis que se forme le public ?

### **Réponse ATOSCA :**

*ATOSCA a déposé un dossier d'autorisation environnementale soumis à enquête publique relatif aux différentes autorisations nécessaires à la réalisation des travaux dont il est Maître d'Ouvrage conformément au contrat de concession (A69 et ses annexes, Barreau de Puylaurens). ATOSCA ne porte pas les dossiers d'autorisations des travaux d'aménagements pilotés par d'autres Maîtres d'Ouvrages sur le réseau secondaire.*

*Dans le cadre du traitement des réserves à l'enquête préalable à la DUP des dossiers d'étude ont été réalisés afin de répondre à la demande d'aménager l'itinéraire de substitution dans les traversées*

*de Puylaurens et de Soual afin d'obtenir un niveau de confort et de sécurité équivalent à l'itinéraire actuel.*

*Sur la base de ces études, le comité de pilotage a retenu un montant d'environ 600 000,00 euros pour ces travaux d'aménagement de sécurité. Cette disposition a été inscrite dans le décret de DUP et dans les engagements de l'État transférés au concessionnaire ATOSCA qui a souhaité porter ce montant à 700 000,00 euros afin d'actualisation des coûts depuis la DUP.*

*Ces travaux de sécurisation des traversées sont pilotés par les Mairies en coordination avec le Conseil Départemental (gestionnaires des voiries concernées) et font donc l'objet d'un financement forfaitaire par le Concessionnaire à hauteur de 700 000 euros sur la base des dossiers de traitement des réserves élaborés par la DREAL suite à l'enquête d'utilité publique.*

*Les villes de Puylaurens et Soual ayant réalisé des travaux d'aménagements depuis la DUP, l'étude des travaux de sécurisation envisagés nécessite d'être actualisée en fonction des attentes et besoins de ces collectivités. Une convention visant à financer et réaliser ces études actualisées est en cours d'établissement avec les collectivités concernées.*

*Les collectivités ne manqueront pas de présenter les études de projets d'aménagement en traversée de village à leurs administrés et de solliciter les autorisations nécessaires réglementairement à la réalisation de ces travaux d'aménagement.*

30 - En complément d'une précédente question, pourquoi ne pas avoir choisi une autre solution pour les franchissements de la RN126 par l'autoroute A69 : passage inférieur ou supérieur plutôt que la solution retenue très pénalisante pour les usagers de la RN126 ?

**Réponse ATOSCA :**

*Les solutions retenues pour les franchissements de l'A69 par la RN126 ne sont pas pénalisantes pour les usagers, bien au contraire.*

*En effet ces franchissements sont situés à proximité immédiate de carrefours existants entre les voiries locales et la RN126 (RD39/RD66a Montcabrier, RD44 Appelle, RD12 Puylaurens).*

*La présence de carrefours dans des courbes de part et d'autre d'un ouvrage franchissant le tracé autoroutier est particulièrement déconseillée en termes de sécurité routière (masque de visibilité, vitesse d'approche excessive ...).*

*La sécurisation de ces carrefours était par ailleurs une demande forte exprimée par les collectivités, ceux-ci ayant été le lieu de plusieurs accidents graves, voire mortels.*

*ATOSCA a donc proposé aux services de l'État de réaliser des carrefours giratoires au droit de ces franchissements permettant de sécuriser ces carrefours au bénéfice des usagers de la RN126.*

*Cette configuration permet également aux piétons et vélos un franchissement de la RN126 et un passage au-dessus de l'A69 dans de bonnes conditions de sécurité.*

31 - Le projet parvient à un équilibre des volumes de terre issus des décaissements et nécessaires aux remblaiements. Ceci n'a-t-il pas été obtenu au prix de décaissements non indispensables ? 63% des déblais proviennent du secteur 3, c'est-à-dire principalement du large contournement de CUQ-TOULZA qui n'était pas la solution unique.

**Réponse ATOSCA :**

*Voir également réponse à la question 14 sur le choix du tracé à Cuq Toulza*

*Le tracé proposé par ATOSCA ainsi que le positionnement des diffuseurs s'inscrivent dans le fuseau déclaré d'utilité publique qui s'impose contractuellement au concessionnaire. Le calage fin du tracé par ATOSCA au sein de ce fuseau répond à une analyse multicritère visant à proposer le tracé de moindre impact à l'intérieur de cette bande DUP. Le choix de ce fuseau a été arrêté à l'issue de la procédure de déclaration d'Utilité Publique. La désignation d'ATOSCA étant quant à elle survenue postérieurement à l'issue d'un appel d'offres dont le cahier des charges imposait la réalisation d'une autoroute à 2x2 voies avec des diffuseurs précisément localisés au sein du fuseau DUP, transcrit dans les documents d'urbanisme mis en compatibilité à cet effet.*

*Compte tenu des contraintes de conception des rampes de tracé autoroutier, le contournement de Cuq Toulza par le tracé de l'A69 générerait, quel que soit son positionnement en plan, des décaissements conséquents. Ceux-ci sont donc indispensables.*



*Ces déblais permettent effectivement d'équilibrer le mouvement des terres en réalisant des remblais de part d'autre de ce contournement avec les matériaux extraits.*

*ATOSCA a par ailleurs fortement optimisé le mouvement des terres par rapport aux études préalables à la DUP en diminuant les volumes de remblais à réaliser dans les secteurs déficitaires afin d'éviter le recours à l'apport de matériaux extérieurs.*

*Cette optimisation a permis de diviser par deux le bilan des émissions de gaz à effet de serre générées par la construction.*

32 - Il n'est pas facile de trouver des plans ou vues permettant au public de localiser clairement les 2 centrales d'enrobage. Curieusement les plus claires figurent dans la brochure CNPN (page 67). Pouvez-vous nous communiquer des vues google earth permettant de comprendre leur localisation exacte et d'identifier tous les bâtiments proches ?

### **Réponse ATOSCA :**

*L'ensemble des éléments relatifs aux centrales temporaires d'enrobage figure dans la pièce E6 qui présente l'ensemble des cartographies demandées par la procédure d'enregistrement des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et notamment les plans de localisation à différentes échelles :*

- 1/25000 – Rayon d'affichage de 1 km
- 1/2000 – plan des abords de l'installation
- 1/500 – plan masse de l'installation

*Pour l'installation de Puylaurens ces cartographies sont fournies en Annexe 4 ; pour l'installation de Villeneuve les Lavour ces éléments sont fournis en Annexe 10 de la pièce E6 (cf. extrait en pj).*

*Voir également question 35.*

33 - Quel est le coût du projet ATOSCA et combien faut-il y ajouter pour assurer les compléments indispensables du projet (barreau de PUYLAURENS, aménagement des RD84 et 85 dont déviation de BLAN, sécurisation de la RN126 au titre de la réserve 3), rétablissements divers ?

### **Réponse ATOSCA :**

*Le coût de construction de l'A69 y compris l'ensemble des rétablissements et des coûts d'aménagement financés par ATOSCA au titre du contrat de Concession et des engagements de l'État transférés à ATOSCA est de 450 M€ HT. Ce montant inclut le barreau de Puylaurens pour 2,3 M€ ainsi qu'un financement des aménagements de sécurisation des traversées de Soual et Puylaurens pour 700 k€.*

*Voir également la réponse à la question n°25.*

34 - Ou en êtes-vous des zones de compensation : signature des conventions, maîtrise des terrains...

### **Réponse ASF**

*ASF est déjà propriétaire d'une partie des terrains, situés à l'intérieur du domaine public autoroutier concédé ou acquis pour le compte de l'Etat, et dispose des promesses de vente signées par les propriétaires privés pour les terrains complémentaires, qui constituent un engagement et une garantie jusqu'à la signature de l'acte authentique.*

*Les conventions de gestion des terrains sont en cours d'élaboration avec le gestionnaire compétent (cf. question 41) pressenti pour les zones de compensation. Ces conventions ne pourront être finalisées qu'après la publication de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale, afin de tenir compte des prescriptions de cet arrêté.*

### **Réponse ATOSCA :**

*Les terrains compensatoires sont maîtrisés par ATOSCA soit par acquisition et intégration au domaine public soit par conventionnement ORE avec des propriétaires et organismes de gestion de milieux naturels partenaires (CEN, SBHG, SBVA, LPO, FDC81 ...).*

*La maîtrise foncière du besoin foncier pour les mesures compensatoires est sécurisée par :*

- *Maîtrise foncière de terrains dont ATOSCA est déjà propriétaire*
- *Acquisition amiable en accord avec les propriétaires*

- Procédure administrative d'acquisition du domaine public nécessaire au projet.
- Conventonnement ORE avec des propriétaires/exploitants intéressés par la mise en œuvre de mesures en faveur de la biodiversité.

À ce jour, l'ensemble du besoin compensatoire est couvert par le programme de mesures compensatoires proposé et détaillé dans le dossier de demande. Hors terrains déjà propriété d'ATOSCA, les discussions sont engagées avec l'ensemble des propriétaires concernés. La signature définitive des accords (achat ou conventionnements) est intimement liée à l'obtention préalable de l'autorisation environnementale qui doit valider le programme proposé et le détail des actions en découlant (aménagement des sites, gestion, suivi). Les accords de principe obtenus pourront ainsi être formalisés sur la base des dispositions prescrites par l'arrêté.

Étant rappelé que selon une jurisprudence constante du Conseil d'État, les dispositions du code de l'environnement n'imposent pas au pétitionnaire de démontrer au sein de l'étude d'impact qu'il dispose de la maîtrise foncière des terrains sur lesquels ces mesures doivent être mises en œuvre (CE, 13 mars 2020, n° 414032).

Ci-dessous un tableau de synthèse de la compensation au titre des espèces protégées par équivalence de surface et de l'avancement de la maîtrise foncière.

Grand Milieu	surfaces d'impact sur les milieux naturels et agricoles (ha)	Gain compensatoire moyen par ha*	Surface de sites strictement nécessaires à la compensation (ha)	Surfaces (ha) des sites compensatoires sélectionnés pour couvrir le besoin compensatoire**	Surfaces (ha) des sites compensatoires Maîtrisés à date	Marge par rapport au besoin compensatoire (objectif minimum 15%)
Boisements bosquets haies	12,6	1,1	11,5	45,3	28,8	16,5
Milieux humides : fossés, boisements rivulaires et typhaies	1,5	2,4	0,6			
Milieux humide : prairies humides	3,4	2,7	1,3	68,7	52,8	16,5
Milieux ouverts et semi ouverts	52,4	1,2	43,7			
Milieux ouverts et semi ouverts thermophiles	1,9	1,2	1,6	16,8	15,0	1,8
Cultures hors oedic	199	1,5	132,7			
Cultures (oedic)	31,9	2	16,0	216,4	185,1	31,4
Milieux aquatiques	1,2	3	0,4	0,6	0,6	0,0
<b>Total</b>	<b>303,9</b>		<b>207,6</b>	<b>347,9</b>	<b>282,3</b>	<b>66,1</b>
					<b>Marge</b>	<b>36%</b>

\* Les ratios de gain sont approximatifs, ces ratios dépendent essentiellement de l'état initial des terrains impactés et sélectionnés (plus un terrain est dégradé plus le gain de compensation est fort)

\*\* Sur un même site une surface peut servir à la compensation de plusieurs milieux.

Voir également réponse à la question n° 36.

35 - Pour les 2 ICPE : combien d'habitations à moins de 300, 500 et 1000 mètres, quelles nuisances, quelles protections ?

### Réponse ATOSCA :

Les plans localisant les habitations les plus proches des lieux d'implantation des centrales sont fournis en annexe.

Pour la centrale de Villeneuve les Lavar les bâtis les plus proches aux lieudits « En Paut » et « La Payroulière » sont acquis et déconstruits dans le cadre de l'opération. Le bâti impacté le plus proche est donc est la ferme avicole d'En Bénech au Sud dont les premiers hangars seront à 180m de la centrale (100m du bord de la plateforme côté nationale et 280 m de la maison d'habitation). Les autres bâtis sont tous situés à plus de 400m (430 m pour « En Blazy » et plus de 600 m pour « le Baccarès », « les Croses » et « la Métairie Grande »). Le village le plus proche est Villeneuve lès Lavar (1,3 km), Vendine et Loubens Lauraguais sont à plus d'1,6km. La centrale sera très peu visible depuis ces trois villages.

Pour la centrale de Puylaurens le bâti le plus proche est la maison du lieu-dit Saint Alens appartenant au propriétaire du champ sur lequel est prévu l'installation de la centrale (occupation temporaire le temps des travaux). Celle-ci est située à 200 m au Nord de l'autre côté de la déviation actuelle de Puylaurens à 2x2 voies qui permettra de masquer une grande partie de l'installation vis-à-vis de ce riverain.

Les autres bâtis sont tous situés à plus de 350m (350 m pour le Ramier et plus de 450 m pour la Payssarié et la Trappe haute et basse). À noter que la centrale sera située à 1,3km du centre bourg

*de St Germain et 3,3km des centres de Puylaurens et de Lempaut. Celle-ci ne sera pas visible depuis ces trois villages.*

*En termes de nuisances sonores, le niveau de bruit en limite de plateforme d'installation doit réglementairement être inférieur à 70 dB de jour et 60 dB de nuit. Ce niveau de bruit sera contrôlé dans les 3 mois suivant la mise en route puis une fois sur l'année de fonctionnement de la centrale par un bureau de contrôle indépendant (cf. dossier E6 ICPE page 33 et 37).*

*Ces niveaux de bruit sont équivalents au niveau de bruit émis par le trafic en bord de plateforme autoroutière après mise en service de l'A69. Les cartographies de l'étude de bruit fournies en à l'étude d'impact montrent globalement qu'au-delà d'une distance de 50m autour de la source d'émission à 70 décibels, le niveau sonore devient inférieur au seuil.*

*Au droit des habitations les plus proches du bord de la plateforme (180 m pour Puylaurens et 150 m pour Villeneuve), les niveaux sonores seront inférieurs aux seuils fixés pour une ambiance sonore modérée (60dB de jour et 55 dB de nuit).*

*En termes de nuisance relative à la qualité de l'air, les installations seront conformes à la réglementation et sont conçues de manière à limiter les émissions de polluants et à ne pas générer un impact significatif sur le milieu atmosphérique (cf. pages 62 à 65 du dossier ICPE E6).*

*Le respect des valeurs limites à l'émission réglementaires dans ses rejets gazeux, prescrites par l'arrêté du 09/04/2019, permettra de s'affranchir de tout risque sanitaire pour la population environnante. Ces rejets seront contrôlés par un bureau indépendant et soumis au contrôle par les services de l'État (cf. pages 86 à 88 du dossier ICPE E6).*

*A noter que les installations prévues d'être implantées pour les deux centrales ont récemment été modernisées afin notamment d'intégrer des modes de production d'énergie moins polluants (carburants biosourcés, Gaz naturel) au lieu du fioul lourd usuellement utilisé.*

*En termes de nuisances olfactives, et indépendamment du respect des seuils d'émission fixés à la source (cf. page 88 dossier ICPE E6), les installations veilleront à prendre toutes les précautions afin de limiter les odeurs et surveiller leur perception par les riverains les plus proches en fonction notamment des conditions atmosphériques. Au besoin, et en cas de constat répété de nuisances trop perceptibles, des adjuvants permettront d'édulcorer les odeurs émises.*

36 - Pour l'A69, pouvez-vous nous indiquer la superficie totale à compenser et la superficie totale des zones de compensation ?

**Réponse ATOSCA :**

*Au titre du code de l'environnement les impacts résiduels sur les espèces protégées Faune Flore après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction doivent être compensés par mise en œuvre de mesures permettant de restituer le gain écologique perdu.*

*Pour définir le niveau de compensation requis, ATOSCA et son écologue BIOTOPE ont appliqué les derniers guides méthodologiques en la matière (Guides CEREMA voir méthodologie détaillée dans dossier CNPN).*

*Dans ce guide, les impacts et les besoins de compensation sur les espèces protégées et milieux naturels n'est pas défini par des équivalences de surface mais par des unités de valeur.*

*Cette méthode scientifique permet de calculer des pertes et des gains en contrepartie de ces pertes. L'objectif minimum fixé par ATOSCA est d'atteindre un gain compensatoire supérieur de 15% à la dette afin de garantir ce gain (marge de sécurité pour des mesures mises en œuvre sur du « vivant »)*

*Vous trouverez néanmoins ci-dessous la synthèse des surfaces des sites retenus afin de mettre en œuvre des mesures de compensation. Cette surface excède donc les stricts besoins compensatoires afin d'être certain que la compensation mise en œuvre soit effective et pérenne.*

Grand Milieu	surfaces d'impact sur les milieux naturels et agricoles (ha)	Gain compensatoire moyen par ha**	Surface de sites strictement nécessaires à la compensation (ha)	Surfaces des sites compensatoires sélectionnés pour couvrir le besoin compensatoire*	Surfaces des sites compensatoires Maîtrisés à date	Marge par rapport au besoin compensatoire (objectif minimum 15%)
Boisements bosquets haies	12,6	1,1	11,5	45,3	28,8	151%
Milieux humides : fossés, boisements rivulaires et typhaies	1,5	2,4	0,6	68,7	52,8	16%
Milieu humide : prairies humides	3,4	2,7	1,3			
Milieux ouverts et semi ouverts	52,4	1,2	43,7	16,8	15,0	849%
Milieux ouverts et semi ouverts thermophiles	1,9	1,2	1,6			
Cultures hors oedic	199	1,5	132,7	216,4	185,1	25%
Cultures (oedic)	31,9	2	16,0			
Milieux aquatiques	1,2	3	0,4	0,6	0,6	54%
<b>Total</b>	<b>303,9</b>		<b>207,6</b>	<b>347,9</b>	<b>282,3</b>	<b>36%</b>

\* Les ratios de gain sont approximatifs, ces ratios dépendent essentiellement de l'état initial des terrains impactés et sélectionnés (plus un terrain est dégradé plus le gain de compensation est fort)

\*\* Sur un même site une surface peut servir à la compensation de plusieurs milieux.

*Au titre de la loi sur l'eau, ATOSCA doit également compenser les impacts sur les zones humides (terrains présentant des traces d'oxydoréduction dans la couche superficielle du sol ou terrains présentant des milieux naturels avec une végétation caractéristique de milieux humide).*

*Pour l'essentiel ces impacts concernent des surfaces de champs agricoles présentant des traces d'oxydoréduction.*

*Pour compenser les 22,5 ha d'impact du tracé sur les zones humides (environ 20ha direct et 2ha indirect), il est nécessaire de compenser 45 ha (ratio de 200% au titre du SDAGE).*

*ATOSCA a prévu de mettre en œuvre des mesures de réhabilitation et restauration de milieux humides à fort intérêt écologique sur plus de 50 ha. Cette compensation au titre de la loi sur l'eau est mutualisée avec la compensation liée aux espèces protégées (5ha impactés voir tableau ci-dessus).*

37 - Pourquoi un barreau routier à l'ouest de PUYLAURENS plutôt qu'un diffuseur ?

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponse question n°24*

38 - Est-il possible, en respectant le fuseau de la DUP, de permettre aux véhicules venant de CASTRES sur l'A69 de pouvoir comme actuellement contourner SOUAL par la RD926 pour prendre la RD622 en direction de REVEL et réciproquement ?

### **Réponse ATOSCA :**

*Pour permettre aux véhicules de continuer à contourner Soual par l'A69 en venant de Revel par la RD622 il faudrait ajouter un diffuseur supplémentaire au projet. Ce diffuseur n'était pas prévu dans le décret de DUP de juillet 2018 et nécessiterait donc des autorisations administratives complémentaires qui ne sont pas du ressort du concessionnaire.*

*Outre des coûts supplémentaires non négligeables cela impliquerait également une modification importante du tracé afin d'écarter l'A69 de la RN126 sur la commune de Saint Germain ce qui aurait pour effet de rapprocher l'A69 des hameaux de La Planche, du Juge et de la Pradézie.*

*Enfin, les habitants de Soual subiraient des conséquences importantes en termes de pollution sonore et de l'air car la création d'un Diffuseur à l'Est de Soual aurait pour effet de rabattre du trafic notamment poids lourds sur la RD926 dans le bourg de Soual au niveau du carrefour à feux.*

*Ce carrefour qui voit déjà le passage de plus de 600 poids lourds par jour verrait inévitablement ce trafic lourd et les nuisances associées augmenter.*

*Voir également réponse question n° 21*

40 - Que répondez-vous à la contribution @6178 qui propose, en le documentant, le déplacement au sud de l'A69 du bassin multifonctions écrêteur de pluies d'orages, prévu au nord de la commune de SAÏX, au lieu-dit en Alary ?

## **Réponse ATOSCA**

*ATOSCA étudie les requêtes des riverains exprimée lors des enquêtes publiques ou par sollicitation directe.*

*Le repositionnement du bassin concerné dans le délaissé au Nord du tracé va être étudié dans le cadre des études détaillées.*

*Cette alternative doit cependant être analysée au regard de l'ensemble des enjeux à proximité (hydraulique, biodiversité, accessibilité d'entretien ...).*

*Dans tous les cas, **aucun rejet direct dans la rivière Agout voisine n'est envisageable, en effet :***

- la rivière et ses berges boisées présentent un enjeu écologique fort et fait partie du réseau des sites Natura 2000; les travaux ayant un impact sur les berges ont été limités au maximum ;*
- dans ce secteur, la rive gauche de l'Agout est assez escarpée et est répertoriée comme étant érodable avec des risques de glissement. Un rejet hydraulique dans ces terrains n'est pas souhaitable vis-à-vis de la stabilité générale de cette berge.*

41 - Pour les zones de compensation retenues, pouvez-vous nous indiquer quand les propriétaires seront "fixés" et nous préciser les modalités de suivi de ces compensations qui seront mises en œuvre au regard des obligations imposées aux concessionnaires par les services de l'État ? S'agit-il éventuellement de servitudes publiques ?

## **Réponse ASF**

*Tel qu'indiqué en réponse à la question n°34 de la commission d'enquête, ASF est déjà propriétaire d'une partie des terrains, situés à l'intérieur du domaine public autoroutier concédé ou acquis pour le compte de l'Etat, et dispose des promesses de vente signées par les propriétaires privés pour les terrains complémentaires.*

*Les parcelles correspondantes seront mises en gestion avec l'appui d'un organisme compétent : des premiers contacts ont été établis à ce sujet avec le Conservatoire d'Espace Naturel d'Occitanie.*

*Les terrains acquis pour le compte de l'Etat, étant adjacents à l'autoroute, intégreront le domaine public autoroutier concédé appartenant à l'Etat. En complément, à la demande de l'administration, une Obligation Réelle Environnementale (ORE) pourra être attachée à ces parcelles. Il s'agit d'un acte juridique qui fait naître des obligations, pendant une certaine durée, pour le propriétaire, actuel ou ultérieur, ainsi que pour son gestionnaire. Les ORE mises en place seront conformes aux prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation.*

## **Réponse ATOSCA**

*ATOSCA s'assure de la maîtrise foncière des sites de compensation par:*

- acquisition administrative des terrains concernés dans la bande de DUP ou connectés à cette bande. Cette modalité représente environ 70% des surfaces restaurées dans le cadre des compensations.*
- acquisition amiable pour les terrains situés hors bande de DUP.*
- prise de possession dans le cadre des opérations d'aménagement foncier*
- conventionnement avec les propriétaires (Obligation Réelle Environnementale). Cette modalité concerne avant tout les exploitations agricoles sur lesquelles sont prévues des mesures de compensation en faveur des oiseaux de grande culture tout en maintenant une agriculture productive.*

*Pour chaque site, un plan de gestion permettant de fixer les conditions d'atteinte et de maintien des objectifs de compensation recherchés est établi en concertation avec les organismes susceptibles d'intervenir dans cette gestion (CEN, LPO, Syndicats de bassin versants Girou et Agout, fédérations de chasse et de pêche).*

*Hors sites situés dans le périmètre proche du tracé pour lesquelles les propriétaires ont été informés dans le cadre de la procédure administrative d'acquisition, ATOSCA a exposé les plans de gestion à tous les propriétaires concernés par des conventionnements et des acquisitions amiables.*

*Par ailleurs, dans le cadre des engagements de l'État pris à la suite de la DUP, un Comité de Suivi des Mesures Compensatoires a été mis en place sous l'autorité de l'État et s'est réuni une première fois le 5 juillet 2022.*

*Il est prévu que ce comité se réunisse annuellement pendant la phase de travaux et puis ensuite sur toute la durée de la concession afin de s'assurer de l'effectivité et de l'efficacité des mesures compensatoires mises en œuvre et optimiser la gestion des sites en faisant bénéficier au concessionnaire de retours d'expérience naturalistes sur d'autres projets de compensation.*

42 - La faiblesse du capital social d'ATOSCA est observée. Quelles garanties sont données au-delà de ce capital de 10000 euros ?

### **Réponse ATOSCA**

*Le capital social initial de société concessionnaire ATOSCA constituée dans le cadre de la candidature à l'A69 est en effet de 10 000 €, ordre de grandeur de montant assez traditionnel au départ d'une opération pour une société nouvelle.*

*Il est prévu qu'une partie significative des Fonds Propres apportés par les actionnaires (150 M€ au total) soit convertie en Capital Social à la fin de la période de construction, ce qui portera le Capital Social à un montant de plusieurs M€.*

*ATOSCA dispose de l'engagement des actionnaires, de l'ensemble des prêteurs et des co-financeurs (Etat/collectivités locales) pour assurer le financement de l'opération dans sa totalité (450 M€)*

43 - L'implantation de la base de travaux de SOUAL en zone inondable est critiquée par la Commission Locale de l'Eau du SAGE de l'AGOUT. Qu'en est-t-il exactement ?

### **Réponse ATOSCA**

*Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation, la Commission Locale de l'Eau a donné un avis favorable assorti de réserves et de points de vigilance. Parmi les points de vigilance, elle relevait la situation en zone inondable de la base travaux secondaire de l'échangeur de Soual.*

*Les bases travaux sont implantées en priorité en dehors des zones inondables correspondant aux NPHE (Q10 ou plus).*

*Pour celles qui ne peuvent pas être implantées en dehors (**limitation des emprises travaux et des impacts associés**), une implantation en zone inondable est acceptable d'une part si les hauteurs de submersion sont inférieures à 1m et d'autre part avec les réserves suivantes (pièce E1A volet IOTA – Page 149) :*

- *prévoir des ancrages pour résister à une éventuelle crue de référence ;*
- *prévoir des aménagements pour s'assurer du non-entraînement des engins ;*
- *prévoir des aménagements pour s'assurer du non-entraînement de produits polluants et de matériaux ;*
- *prévoir un protocole d'alerte et d'évacuation du chantier en cas de crue.*

*Les études hydrauliques du Bernazobre pour la crue centennale et des crues fréquentes montrent que ce secteur est inondé par le Bernazobre pour des crues d'occurrence supérieure à 50 ans. Dans le cas de la crue centennale, les hauteurs de submersions sont inférieures à 1m (pièces E1B tomes 1 & 2).*

*Dans le secteur de Soual, les contraintes environnementales nécessitent de maintenir l'implantation de cette base travaux secondaire dans l'emprise des travaux. Les préconisations indiquées dans le dossier d'autorisation seront mises en œuvre.*

*Il est à noter que l'ensemble du secteur y compris les quartiers résidentiels de Salvegarde, En Bajou, ZAC de Soual et ZAC d'en Toulze sont en zone inondable à l'échéance cinquantennale. Les*

*aménagements prévus au droit du tracé et du Bernazobre afin de compenser les effets des crues, permettent d'envisager la diminution voire par endroit la suppression du caractère inondable de ces secteurs habités (cf. pièces E1b).*

#### **2.4.2.10 L'analyse de la commission d'enquête**

##### Autorisation IOTA

Le dossier accompagnant la demande d'autorisation est particulièrement complet et semble bien aborder toutes les caractéristiques du projet ainsi que toutes les mesures susceptibles de répondre aux consignes majeures qui s'imposent aux IOTA d'éviter, réduire ou compenser les éventuelles nuisances apportées à l'environnement.

Il est cependant difficile à la commission d'étayer cette conviction tant la présentation du dossier est technique et manifestement réservée à des professionnels de l'hydrologie. Les formules techniques et les mots savants abondent et ne facilitent pas la compréhension. Le volume de l'étude et la pluralité des pièces concernées accroissent encore la difficulté.

Le dossier ne recherche aucunement à être accessible au public ni d'ailleurs à la commission.

Beaucoup de mesures ERC sont classiques dans ce type de projet. Les points les plus critiques identifiés par la commission sont :

- les impacts sur les zones inondables du GIROU, de l'AGOUT et du BERNAZOBRE.
- la compensation des zones humides impactées (22,5 hectares).
- le franchissement de l'AGOUT et le diffuseur de SOUAL.

Concernant la compensation des zones humides, la commission note que 11 sites de compensations sont proposés dont 5 ne comportent pas de zone humide actuellement. La surface totale de compensation semble respecter les ratios de compensation qui s'appliquent (55,5 ha compensés pour 22,5 ha détruits).

La transparence de l'ouvrage semble bien assurée et les risques d'inondation supplémentaires bien pris en compte au moyen des nombreux bassins de rétention créés. Pour le BERNAZOBRE, par exemple, l'incidence résiduelle du projet en cas de crue centennale serait de 2 cm d'eau supplémentaire ce qui semble acceptable.

Concernant le franchissement de l'AGOUT, la commission donne son avis dans son analyse traitant des incidences sur les sites Natura 2000.

La commission ne voit pas de raison de s'opposer à la demande d'autorisation formulée par ATOSCA.

##### Dérogação à la destruction d'espèces

Malgré toutes les mesures prises dans la conception de l'A69 et de l'anticipation de la phase de chantier, ATOSCA indique qu'il reste impossible d'exclure tout risque d'impact sur des espèces animales et végétales protégées.

Pour la faune, un grand nombre d'espèces sont concernées : 7 insectes, 7 reptiles, 10 amphibiens, 4 poissons, 58 oiseaux, 25 chiroptères et 5 mammifères. Toutes ces espèces sont inscrites sur des listes départementales sauf la Loutre d'Europe qui fait l'objet d'une protection de niveau national. Cependant, les impacts potentiels du projet pour cette espèce, qui vit sur les berges de l'Agout et du Bernazobre, sont extrêmement faibles tant en phase travaux qu'une fois les ouvrages achevés (viaduc sur l'Agout et Diffuseur de Soual).

Les impacts résiduels sur la flore concernent 5 espèces protégées. La commission observe que les surfaces sur lesquelles sont identifiées la présence de ces espèces sont faibles (quelques dizaines ou centaines de m<sup>2</sup>).

L'avis du CNPN, très critique sur le choix du projet autoroutier, considère cependant que, dans l'ensemble, le projet a bien pris en compte les risques encourus et a adopté des mesures de compensation adaptées. Sa critique sur le dimensionnement des superficies de compensation (11 ha pour moins de 6 ha) a fait l'objet d'une réponse favorable de ATOSCA qui propose de porter cette surface de compensation à 15 ha, soit près de 3 fois la surface impactée.

La commission considère que, quel que soit le projet ou l'action menée, des conséquences négatives en résulteront. Dans le cas de l'A69, il lui semble que les mesures envisagées pour minimiser ces conséquences ont été étudiées avec sérieux et sont suffisantes pour minimiser les inconvénients résiduels à un niveau acceptable. La commission ne voit pas de raison de refuser l'autorisation sollicitée.

### Autorisation de défrichement

L'autorisation concerne des terrains boisés situés dans les communes de CAMBON-LES-LAVAUUR (4194 m<sup>2</sup>), CUQ-TOULZA (18546 m<sup>2</sup>), PUYLAURENS (5357 m<sup>2</sup>), SAÏX (13265 m<sup>2</sup>) et CASTRES (5646 m<sup>2</sup>), soit une superficie totale de 47008 m<sup>2</sup>.

Elle concerne aussi des ripisylves situées dans les communes de SOUAL (bords du Bernazobre pour 1674 m<sup>2</sup>) et SAÏX (bords de l'Agout pour 606 m<sup>2</sup>), soit une superficie totale de 2280 m<sup>2</sup>.

Soit au total une dizaine 10 sites pour une superficie totale à défricher de 49288 m<sup>2</sup>.

La commission considère que les autorisations de défrichement demandées, compte tenu des mesures de compensation proposées, ne portent pas atteinte de manière significative à la qualité de l'air, de l'eau, du sol, de la faune et de la flore.

La végétation concernée est courante : chênes, frênes, peupliers, charmes, formations rivulaires communes... Aucune espèce de flore patrimoniale ou protégée n'est recensée au sein des zones à défricher.

Pour la faune et les oiseaux, seuls les chiroptères sont significativement impactés.

Aucun autre impact significatif n'est recensé.

Une seule mise en compatibilité des documents d'urbanisme était nécessaire au titre des Espaces Boisés Classés (EBC) qui a été faite à PUYLAURENS.

Les mesures de compensation en nature paraissent suffisantes à la commission pour deux raisons :

- un reboisement est prévu à concurrence de 19 hectares soit près de 4 fois la surface défrichée.
- d'autres mesures compensatoires importantes viennent s'ajouter au titre de la demande de dérogation à la destruction des espèces et habitats d'espèces protégées (dossier CNPN).

### Autorisation de travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques

Le projet passe dans le périmètre de protection de 4 monuments historiques :

- le Moulin de NAGASSE (à VERFEIL)
- le Château de SCOPONT (à MAURENS SCOPONT)
- l'ancienne Chartreuse de SAÏX
- le Domaine de la FEDIAL (à SAÏX)

La commission partage les avis émis en ce qui concerne le MOULIN DE NAGASSE, l'ancienne chartreuse de SAÏX (il ne s'agit que des murs d'enceinte) et le domaine de FEDIAL. Les mesures de protection paysagères proposées semblent suffisantes.

Pour le château de MAURENS SCOPONT, la DUP ayant défini un périmètre d'utilité publique, il n'est plus envisageable d'éloigner l'autoroute à plus de 500 mètres du château. La commission s'est rendu sur place et a pu constater que le parc existant et les protections paysagères proposées limiteront l'impact visuel et sonore de l'autoroute. Son propriétaire estime que les mesures prises sont insuffisantes et demande qu'une solution « réaliste » soit trouvée.

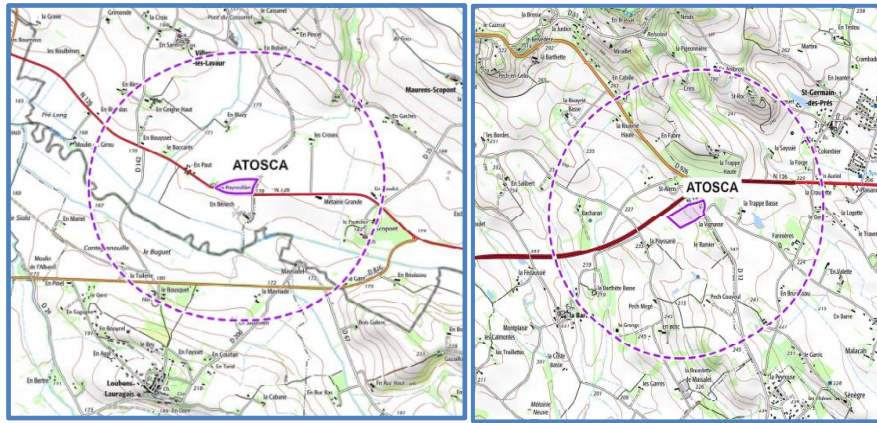
La commission estime que l'autorisation sollicitée peut être accordée avec une recommandation particulière pour le château de MAURENS-SCOPONT (voir ci-après).

### Autorisations ICPE

Les 2 centrales d'enrobage au bitume de matériaux routiers nécessaires aux travaux de l'A69 sont soumises au régime des ICPE au titre des rubriques 2517 et 2521. Auparavant relevant du régime de l'autorisation, elles sont depuis 2019 soumises au régime moins contraignant d'enregistrement qui s'applique aux centrales d'une capacité supérieure à 1.500 tonnes par jour (t/j).

Les 2 centrales sont localisées respectivement à PUYLAURENS et VILLENEUVE-LES-LAVAUUR.





*Les pointillés violet marquent un cercle de 1km de rayon par rapport à l'installation.*

Les principales dispositions présentées dans le dossier sont :

- Afin de protéger les sols et la ressource en eau souterraine, des dispositions sont proposées pour rendre l'impact sur l'eau négligeable. L'entreprise s'engage à n'exercer aucun prélèvement ou rejet dans une nappe phréatique.
- En vue de réduire leur impact sur l'air, les centrales disposeront d'une installation de dépoussiérage garantissant un rejet inférieur à 50 mg/Nm<sup>3</sup> et d'une cheminée d'une hauteur de 19 m.
- Les installations seront conçues de manière à limiter les émissions de polluants et à ne pas générer d'impact significatif sur le milieu atmosphérique et à réduire le risque sanitaire pour la population environnante.
- Les enjeux sur la faune et la flore apparaissent négligeables pour les deux plateformes.
  - . La centrale de PUYLAURENS sera installée sur une ancienne parcelle agricole présentant une faible diversité biologique. La présence d'arbres à insectes saproxyliques au Nord et l'existence d'une zone humide à enjeux à l'Ouest du projet ne seront pas impactées. Il n'y aura pas de rejet d'eaux polluées et les trous d'eaux susceptibles de se former sur la centrale seront systématiquement rebouchés afin d'éviter la colonisation par des espèces à enjeux.
  - . la centrale de Villeneuve-lès-Lavaur sera implantée à une distance d'environ 12 km du site Natura 2 000 le plus proche.
- Des protocoles de suivi d'indicateurs multicritères de pollution seront mis en place pour les deux sites pendant toute la période d'exploitation.
- Au terme de l'exploitation, la société ATOSCA s'engage à mener les actions nécessaires pour remettre les 2 sites en l'état d'origine et éliminer toute source potentielle de nuisance. Conformément à la réglementation, l'exploitant informera le préfet de l'achèvement des travaux de remise en état.

Pour les habitations proches, les inconvénients principaux sont : le bruit, les odeurs, les poussières et les mouvements de camions. La réponse d'ATOSCA sur cette question satisfait la commission qui constate que peu d'habitations sont proches des installations. : 3 habitations sont situées à 200 mètres et quelques autres à plus de 350 mètres. La commission note également que l'implantation en bordure de la RN126 limite le risque de poussières lors des mouvements de camions.

La commission considère que le dossier d'enregistrement présenté par ATOSCA est complet et que les dispositions et engagements pris pour protéger l'environnement sont suffisants d'autant plus que très peu de bâtiments sont présents à proximité et que la durée d'exploitation n'excédera pas 3 ans.

Rien ne lui semble s'opposer à accorder l'autorisation sollicitée.

### Conclusions sur les incidences sur les sites Natura 2000

L'A69 franchit l'AGOUT dont les rives font partie du site NATURA 2000 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou » en limite des communes de CASTRES et SAÏX. Ce franchissement s'effectue par un viaduc dont 2 piliers seulement seront implantés sur le site. La surface impactée définitivement est insignifiante et celle de l'occupation temporaire liée au chantier est de quelques centaines de mètres carrés. La commission ne voit rien à redire au dossier d'enquête qui affirme

qu'aucun impact significatif n'est observable. Les mesures de protection retenues pendant la phase travaux paraissent adaptées.

Compte-tenu de leur éloignement, l'A69 n'aura aucun impact sur d'autres sites Natura 2000 proches du projet (le plus proche est à 6 km).

### Les impacts environnementaux et les mesures ERC

Malgré les multiples mesures d'évitement et de réduction proposées, des impacts résiduels notables sont identifiés sur plusieurs espèces de flore protégées, sur nombre d'espèces d'oiseaux notamment de grande culture, d'insectes protégés, de chiroptères, de reptiles et d'amphibiens. Des impacts significatifs persistent sur plusieurs milieux et taxons remarquables.

La compensation de ces impacts se fait en mobilisant des terrains qui vont permettre de restituer progressivement ce qui a été perdu.

Ce besoin en surface de compensation a fait l'objet d'une étude basée sur des coefficients multiplicateurs des surfaces impactées dont le coefficient est supérieur ou égal à 1.

Le résultat de ces études a conduit à retenir 22 sites couvrant une surface totale de l'ordre de 350 hectares pour un besoin compensatoire évalué à 208 hectares (selon la méthode des coefficients compensatoires). Ces sites ont été choisis en respectant la méthode « miroir » du Ministère de l'Environnement qui retient 8 critères : Additionnalité, Continuités et fonctionnalités écologiques, Proximité géographique, Proximité temporelle, Faisabilité, Pérennité, Équivalence écologique et Plus-value écologique (efficacité écologique).

Certains sites de compensation seront acquis par ATOSCA, d'autres feront l'objet de conventionnements avec les propriétaires, d'autres enfin feront l'objet d'un simple suivi (contrôle, entretien....). A ce jour, 282 ha sont maîtrisés par ATOSCA. Un suivi des sites sera effectué pendant toute la durée de la concession consentie à ATOSCA, soit 55 ans.

Dans un domaine aussi touffu, la commission ne peut que constater qu'un travail sérieux a été fait même s'il prête à critiques de la part de l'Ae, du CNPN, de plusieurs autres autorités qui en demandent plus et de critiques formulées par le public. La commission estime que la raison doit l'emporter même s'il est certain que la compensation ne corrigera les impacts négatifs que sur une très longue période et ne supprimera pas des impacts majeurs comme la consommation d'espaces, la coupure du territoire, l'impact paysager ou encore les oublis dans le recensement des impacts.

ATOSCA chiffre le coût des mesures ERC mises en place pour l'A69 à 88 millions d'euros HT pendant la phase travaux et à 12 millions d'euros HT en exploitation. Soit un renchérissement très important du coût du projet ( x %) . Peut-on raisonnablement aller plus loin ?

La commission comprend mais regrette, qu'au stade de l'autorisation environnementale, des incertitudes subsistent sur ces sites de compensation qui peuvent gêner certains propriétaires insuffisamment informés et/ou restant dans l'incertitude.

### Le coût du péage

Exprimé en coût au kilomètre, le projet est dans les normes. Par contre, si l'on raisonne en trajet, le péage (A69+A680) pour se rendre de CASTRES à TOULOUSE est élevé comparé à celui acquitté pour venir des villes moyennes entourant TOULOUSE. Pour rappel, ces tarifs sont en 2022 :

. Toulouse/Castres : 8,4 (réduit à 5,66 en cas d'abonnement pour un véhicule thermique faisant un A/R tous les jours de la semaine)

. Toulouse/Albi : 1,6

. Toulouse/Saint Gaudens : 3,9

. Toulouse/Castelnaudary : 4,3

. Toulouse/Pamiers : 5,7

. Toulouse/Montauban : 3,0

. Toulouse/Auch : 0

Pour un salarié effectuant tous les jours un A/R CASTRES/TOULOUSE avec un véhicule thermique (qui restera pour longtemps encore la motorisation très majoritaire), le budget mensuel sera de l'ordre de 250 euros ce qui est considérable. Dès l'instant qu'il fera du télétravail, son coût moyen par trajet sera encore plus élevé.

Pour un A/R de loisir, le coût sera hors de portée financière de nombreux habitants : 16,8 euros. Pour beaucoup, le passage par la RN126 (ou tout autre solution routière) signifiera une perte de temps par rapport à la situation actuelle, une difficulté plus grande pour se rendre à TOULOUSE.

Ce coût élevé, basé sur les indices de 2021, ne tient pas compte des évolutions au-delà. En 2023, la hausse du tarif des autoroutes est de 4,75%. Le plein tarif pour un A/R CASTRES/TOULOUSE est donc déjà de 17,6 euros.

La commission estime (voir ci-après) qu'une répartition doit être adoptée entre l'effort à supporter par le contribuable et celui revenant à l'utilisateur (voir, ci-après) à l'image de ce qui se pratique pour tous les transports en commun publics. C'est bien ce qui a été fait pour l'A68 ou encore pour l'A64 qui a finalement été presque gratuite de TOULOUSE jusqu'à la SAINT MARTORY après les vives protestations du public.

Une telle répartition permettrait non seulement d'abaisser le coût du péage mais également serait plus équitable vis-à-vis des autres villes entourant TOULOUSE et notamment ALBI.

### La fin de la gratuité des déviations de SOUAL et PUYLAURENS

Partageant les protestations du public, la commission considère qu'il est anormal que ceux qui ne voudront pas emprunter l'autoroute, notamment pour des raisons financières, se voient contraints d'emprunter un itinéraire sensiblement plus long et plus risqué. Ce n'est pas parce que cette solution a été adoptée ailleurs en France qu'elle est juste. Les décisions du Conseil d'Etat s'appuient sur des lacunes du droit et ne signifient pas qu'il reconnaisse que cette solution est juste.

Dans une première approche, la commission estimait que les deux contournements de SOUAL et PUYLAURENS devaient rester gratuits, ce que le système « flux libre » permet de réaliser.

Cette gratuité nécessiterait de créer des entrées/sorties sur l'A69 à l'extrémité ouest de l'actuelle déviation de SOUAL (km 49) et à l'extrémité ouest de l'actuelle déviation de PUYLAURENS (km 28).

La création de ces entrées/sorties présentait pour la commission plusieurs avantages :

- elle supprime l'obligation pour ceux qui ne veulent pas payer l'autoroute de passer dans PUYLAURENS et SOUAL.
- elle rend inutile le barreau de PUYLAURENS.
- elle maintient la possibilité pour les camions de contourner SOUAL pour se rendre sur la D622 en direction de REVEL ce qui éviterait l'accroissement de trafic sur les RD84 et RD85.
- elle facilite l'accès à l'A69 pour de nombreux habitants dont ceux de SOUAL, SAINT-GERMAIN-DES-PRES, PUYLAURENS APPELLE, LACROISILLE...

Le passage par un échangeur Ouest de PUYLAURENS n'aurait aucune incidence négative significative sur les temps de parcours par rapport à la solution du barreau (léger gain si l'on vient de l'ouest, légère perte si l'on vient de l'est mais sur une voirie plus confortable).

L'argumentation de la présence du GIROU à proximité pour rejeter la création d'un échangeur à l'ouest de PUYLAURENS ne semble pas recevable compte tenu des ouvrages réalisés ailleurs sur le tracé dans des conditions sans doute aussi délicates. Un décalage suffisant pouvait être recherché. De même, l'argument des entrées/sorties trop rapprochées à SOUAL ne semble pas déterminant.

La commission n'a pas été convaincue non plus par les arguments avancés pour justifier l'absence d'un échangeur à l'Ouest de SOUAL (trop rapproché de celui de l'Est de SOUAL, gêne pour les riverains du contournement actuel de SOUAL en direction de REVEL, impacts environnementaux).

Cette absence signifie que les poids lourds (et les voitures ne souhaitant pas traverser SOUAL) devront aller jusqu'à l'échangeur au sud de PUYLAURENS (supplément de péage et 3km de plus pour eux) pour emprunter la D85 via BLAN avant de rejoindre la D622 direction REVEL. Certains camions, pour éviter le péage, prendront la RD84 à l'est de SOUAL pour rejoindre la RD622.

Le choix fait soulagera les riverains du trajet actuel (SOUAL, LESCOUT...) et pénalisera ceux du futur trajet notamment à BLAN. Il remet en cause le choix antérieur d'un passage par la RD622 qui avait fait l'objet d'aménagements spécifiques.

Les RD84 et 85 sont moins adaptées que la RD622 pour supporter un trafic poids lourds. A BLAN, notamment, un contournement, déjà envisagé, sera d'autant plus nécessaire. D'autres aménagements seront sans doute à réaliser pour assurer une bonne sécurité.

L'argument de la nuisance (le contournement actuel de SOUAL longe des zones d'habitations) ne paraît pas justifié à la commission dans la mesure où le trafic resterait du même ordre qu'actuellement. Une solution de contournement de la zone longée la plus habitée paraît possible (elle a d'ailleurs été envisagée) mais ne peut être considérée comme nécessaire en raison du projet d'autoroute.

La commission estime que le choix retenu impose une solution aux usagers qu'ils ne choisiraient sans doute pas si le choix leur était donné.

ATOSCA a fait valoir à la commission des arguments techniques et juridiques (nécessité de DUP complémentaires) qui ont fait renoncer la commission à demander l'intégration au projet de ces 2 échangeurs supplémentaires. La commission s'est alors orientée vers une autre solution consistant à :

- réduire le prix du péage pour tous les trajets.
- réduire davantage encore (modulation) le péage correspondant aux 10 kilomètres des deux déviations devenues payantes.

La commission estime qu'abaisser d'un tiers (voire plus) le coût du péage lui paraît raisonnable pour rendre l'A69 accessible à davantage de personnes et plus équitable par rapport au cas d'ALBI notamment. Cherchant à s'assurer que ce pourcentage est raisonnable, la commission a étudié en particulier le cas de l'autoroute A79, livrée en novembre 2022 par le concessionnaire ALIAE. Cette autoroute possède de nombreuses caractéristiques identiques à celles de l'A69 : remplacement de l'ancienne nationale RN79, longueur de 88 km de l'Allier à la Saône et Loire, franchissement en viaduc de l'Allier et péage en flux libre avec des portions gratuites. Le coût du péage sur l'ensemble de l'itinéraire est de 3,80 € (soit 4,3 centimes du kilomètre) ce qui en fait une des autoroutes les moins chères de France.

La commission a également examiné le coût des péages de 16 autres autoroutes françaises, y compris celles d'Occitanie en excluant celles dont le ratio au kilomètre est supérieur à 15 centimes. Cette approche conduit à une moyenne du coût au km de 7,3 centimes. (confer annexe 7)

Une baisse de 33% du péage de l'autoroute A69 maintiendrait son tarif au-dessus de cette moyenne (9,07 centimes) et largement au-dessus de celui de l'A79.

Cet effort d'un tiers sur le tarif doit être supporté par l'Etat et les collectivités, c'est-à-dire par les contribuables.

La commission ne se prononce pas sur les modalités d'une telle solution (accroissement de la subvention d'équilibre et/ou participation aux recettes à concurrence du trafic réel...). Elle estime que l'Etat et les Collectivités Territoriales étaient disposées à contribuer au projet à hauteur de 220 millions d'euros lors de la DUP. Il n'y a pas de raison que cet effort ait été réduit à 23 millions pour un projet jugé aussi stratégique et vital. Ceci est d'autant plus vrai pour un projet qualifié de « Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) » ce qui montre l'importance stratégique que lui ont conférée les autorités.

La commission estime justifiée cet accroissement de l'effort de l'Etat et des collectivités pour quatre autres raisons :

- le fait que l'utilisateur supporte la quasi-totalité du financement du projet est injuste comparé aux cas de plusieurs villes entourant TOULOUSE (ALBI notamment, mais aussi AUCH et SAINT GAUDENS).
- la liaison routière TOULOUSE/CASTRES n'est pas principalement un axe de transit mais servira essentiellement à effectuer des aller/retours travail/domicile et des déplacements indispensables (santé, notamment) qu'aucune autre solution ne peut remplacer et particulièrement pas le train. En quelque sorte, elle se rapproche du rôle d'un transport en commun urbain pour lesquels le tarif acquitté ne dépend pas de la distance parcourue et dont l'essentiel du coût est supporté par le contribuable et non l'utilisateur. Le système d'abonnement très incitatif pour les aller-retours fréquents confirme ce caractère particulier de l'A69 : CASTRES vue comme une banlieue lointaine de TOULOUSE.
- Il est probable également que des tarifs moindres auront un effet positif significatif sur le trafic et donc les recettes compensant en partie l'effort consenti et limitant les risques d'accident sur les autres accès à TOULOUSE.

- une réduction du coût du péage va dans le sens d'une amélioration du pouvoir d'achat des ménages voulue par la loi de Finances rectificative de 2022.

Cette contribution complémentaire de l'Etat et des collectivités nécessite un avenant au contrat de concession d'ATOSCA dont l'équilibre financier devra être préservé. Cette solution ne pénaliserait pas ATOSCA dont le travail accompli est déjà considérable. Son projet resterait équilibré sur le plan financier et elle pourrait continuer à assurer l'exploitation et l'entretien de l'ensemble de la voirie.

Pour ceux qui voudraient limiter leur péage mais éviter les traversées de SOUAL et PUYLAURENS, li leur faudra emprunter l'A69 entre l'échangeur est de SOUAL et l'échangeur sud de PUYLAURENS puis prendre le barreau routier de PUYLAURENS pour rejoindre la RN126. Le péage de cette portion de 11 km environ serait de l'ordre de 1 euro, soit un péage de CASTRES à TOULOUSE de 2,6 euros (valeur 2020) compte tenu de l'A680.

**Cette solution fera l'objet d'une réserve dans les conclusions finales de la commission.**

### Echangeur à l'ouest de SOUAL

La commission a dit, ci-avant, son point de vue sur l'utilité d'un tel échangeur et son choix de renoncer à demander son intégration dans le projet.

### Echangeur à l'ouest de PUYLAURENS

La commission a dit, ci-avant, son point de vue sur l'utilité d'un tel échangeur et son choix de renoncer à demander son intégration dans le projet.

### Intersections de la RN126 et de l'A69

L'autoroute franchit la RN126 en 6 endroits nécessitant à chaque fois 2 giratoires et un pont pour que la RN 126 traverse l'autoroute et reprenne de l'autre côté.

ATOSCA a confirmé à la commission qu'effectivement les usagers auraient à franchir 11 giratoires supplémentaires (12 en plus et 1 en moins). Elle a évalué le temps total perdu par ces franchissements ajouté aux traversées de SOUAL et PUYLAURENS à 12 minutes. Cette solution, qui apporte de la sécurité à ces intersections actuelles, constituera une perte de temps très significative par le trajet de substitution.

### Traversée de SAINT GERMAIN DES PRES

La réponse d'ATOSCA montre que tout n'est pas négatif pour les habitants de SAINT-GERMAIN-DES-PRES. La commission observe notamment qu'un tiers des murs anti-bruit du projet concernent ce village. Cependant, la présence d'une autoroute profondément enterrée et bordée de murs anti-bruit n'est pas l'univers recherché par ceux qui habitent dans des villages ruraux. Pour se rendre à CASTRES, il faudra aux habitants repasser par SOUAL ce qui constitue une régression. La commission regrette qu'une des solutions de contournement par le sud n'ait pas pu être retenue. Le contraste avec le cas de CUQ-TOULZA interpelle.

### Contournement de CUQ-TOULZA

La commission observe que l'analyse multicritères conduite en 2011 par la DREAL concluait que, parmi les fuseaux proposés, celui passant au plus près au Nord de la commune, dit 3P, avait été retenu à l'issue d'une analyse multicritère.

L'explication de l'abandon de cette solution en raison des inquiétudes exprimées par la commune est surprenante. Les explications d'ATOSCA semblent contredire l'analyse multicritères de la DREAL. Qui croire ?

Le projet n'a pas eu de telles attentions pour d'autres communes comme TEULAT. La commission regrette le choix finalement retenu qui a pour conséquence que des coteaux aussi préservés soient défigurés par l'A69 qui creusera profondément dans son sol et sera traumatisant pour les villages des coteaux. Il semble à la commission qu'une motivation probable de ce choix tient au fait que c'est là que ATOSCA trouvera les volumes de remblais nécessaires à son projet (environ 3 millions de m<sup>3</sup>, soit plus de la moitié des besoins).

### Section SOUAL-CASTRES, échangeur de SAINT PALAIS, DICOSA

L'un des points critiques de ce secteur est le carrefour au droit du CCL et du passage à niveau rue Ludovic Julien par lequel transite une circulation importante aux heures de pointe. La commission observe que le positionnement de ce carrefour est encore en discussion ce qui montre bien son caractère critique. L'A69 apportera cependant un soulagement dans la mesure où les camions transitant par CASTRES en direction d'ALBI n'auront plus à passer par ce carrefour.

Il est certain, comme l'indique plusieurs contributions, que nombre de conducteurs repartant vers SAÏX ne prendront pas l'A69 et s'y rendront toujours par la RN126 pour éviter un détour non négligeable et un péage.

La commission observe que des mesures importantes de protection visuelles et sonores sont prévues pour limiter les impacts du tracé pour toutes les habitations proches.

Le passage près de la zone des étangs, qui a fait l'objet d'une large concertation, est malheureusement la solution la moins pénalisante et les mesures de protection proposées par ATOSCA montrent une réelle prise en compte des impacts pour cette zone et tous les riverains concernés (crèche, hameau de LONGUEGINEST...).

**La commission émettra une recommandation dans ses conclusions finales demandant que soit vérifié précisément que le projet n'aura pas d'incidence négative sur l'encombrement du rond-point du CCL.**

### Village de TEULAT

L'autoroute passe à 350 mètres du village (250 mètres pour quelques habitations) ce que l'on ne peut que regretter. Si le passage en décaissement permet de limiter les conséquences visuelles et sonores du projet, il n'en demeure pas moins que ce village subira un traumatisme important. L'UDAP demande qu'une attention particulière soit portée au traitement paysager et sonore du village pour permettre, au mieux, de préserver son caractère rural et la qualité de vie de ses habitants.

**La commission, qui partage cet avis qui rejoint les inquiétudes exprimées légitimement par la maire de TEULAT, émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

### Phase de travaux à VERFEIL

Dans sa réponse, ATOSCA confirme son engagement à définir avec la mairie de VERFEIL et les gestionnaires de voiries les aménagements temporaires nécessaires pour réduire les conséquences (sécurité principalement mais aussi embouteillages) du détournement du trafic dans le village pendant les travaux de réalisation de l'A69.

**La commission émettra une réserve dans ce sens dans ses conclusions finales.**

### Demandes individuelles

*La commission tient à préciser qu'il ne lui a pas été possible de visiter tous les lieux faisant l'objet d'une réclamation de la part du public ou des communes. Lors de la réunion du 02/02/2023 avec les concessionnaires, qui avait pour objet la présentation de leurs réponses au PV de synthèse des observations du public, la commission a pu constater que toutes les personnes et collectivités ayant déposé une contribution pour un motif personnel ou ponctuel ont été, sans exception, rencontrées par les concessionnaires. Des échanges sont en cours avec plusieurs d'entre eux pour trouver un accord.*

*Le bruit de l'infrastructure et son impact visuel sont souvent mis en avant. Les concessionnaires s'en tiennent à la réglementation pour déterminer les protections à mettre en place. La commission recommande, ci-après, d'aller au-delà dans certains cas. Elle estime, en effet, que ces impacts négatifs concernent souvent ceux, situés à l'ouest du projet, pour lesquels l'autoroute n'aura aucune ou peu d'utilité. Leur décor habituel sera fortement modifié. L'arrivée de l'autoroute sera traumatisante même si, dans certains cas, la réduction du trafic sur la RN 126 aura un effet positif sur le niveau sonore au droit de leur propriété.*

*La commission estime que l'autoroute A69 (comme beaucoup d'autres projets) est fait pour le plus grand nombre qui doivent supporter le coût de ses conséquences pour quelques-uns.*

Murs anti-bruit

Plusieurs demandes semblent justifiées d'autant plus lorsque l'autoroute ne sera d'aucune utilité pour certains propriétaires impactés comme c'est le cas pour toutes les habitations situées à l'ouest du projet. ATOSCA doit étudier en concertation avec les propriétaires des solutions phoniques et paysagères dans tous les cas où l'autoroute passe à moins de 100 mètres des bâtiments même si les émergences sont inférieures à la réglementation : ces propriétaires subiront aussi visuellement la présence de l'autoroute et la perte partielle de leur paysage rural.

**La commission émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

Autoroute surplombant des habitations

Compte tenu de la hauteur du projet par rapport au sol actuel, ATOSCA proposera une indemnisation ou une acquisition des maisons situées à moins de 100 mètres de l'ouvrage de franchissement de la RD 39 en limite de BOURG-SAINT-BERNARD.

**La commission émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

Gite de VENDINE « Les Bourrioux » (contribution@3186)

Ce gite est situé en bordure immédiate de la RN126 et de la D11 et subit donc actuellement des nuisances sonores significatives. L'autoroute étant situé de l'autre côté de la RN126 sera plus éloigné du gite. Le merlon proposé par ATOSCA, s'il n'est pas parfait, corrigera en grande partie le préjudice visuel subi d'autant plus que le niveau sonore sera réduit par rapport à la situation actuelle.

Pour ces raisons, la commission ne donne pas suite à cette demande.

Château de MAURENS SCOPONT

ATOSCA étudiera en détail avec le propriétaire du château les moyens d'assurer la meilleure protection visuelle et phonique du château. Une expertise de l'état général initial avant travaux de l'ensemble de ses bâtiments sera établi dans le cadre de la mesure de réduction R21j.

**La commission émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

Monsieur Patrick MIAILLES (R6263)

Sa demande de modification de permis de construire doit lui être accordée sans délai, son bâtiment n'étant plus concerné par l'emprise de la future autoroute. La commission observe que le retard pris a des conséquences financières lourdes pour Monsieur MIAILLES. ATOSCA adressera un courrier à la mairie de VERFEIL pour confirmer que ce permis peut être délivré sans attendre comme l'ont fait, dans quelques cas, les maires d'autres communes.

**La commission émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

Cas du domaine de BAZIALGUES

Le préjudice subi par son propriétaire est considérable et doit être indemnisé à raison de la perte de revenus résultant de l'amputation importante de son exploitation. La commission estime également légitime sa demande qu'un viaduc soit créé pour reconnecter son exploitation et permettre le passage de la faune. La commission confirme qu'aucun bâtiment ou installation ni aucune haie ne sont impactées par le projet. Elle s'étonne de la réponse d'ATOSCA à l'avis de l'Ae affirmant que des optimisations du tracé ont permis d'éviter le Domaine de Balziagues (pièce F5 - page 29) ce qui est manifestement inexact.

**La commission émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

Information sur les zones de compensation

La commission comprend qu'ATOSCA prenne des marges de sécurité et soit prudente dans ce domaine. Elle rappelle aussi que les propriétaires n'ont aucune obligation d'accepter de céder leur terrain ou de signer une convention. ATOSCA adressera un courrier à tous ces cas pour leur donner toutes précisions utiles pour qu'ils ne restent pas dans une incertitude éventuellement pénalisante.

**La commission émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

Chemins de randonnée

ATOSCA confirme que la continuité de tous les chemins existants sera assurée avec un détour limité dans certains cas.

**La commission émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

Restaurant « le cri de la fourchette »

La commission n'est pas convaincue par les explications d'ATOSCA notamment parce que la salle de restaurant et la terrasse sont orientées à l'opposé de la RN126 et face à la future A69. En raison du préjudice important que le passage de l'autoroute à 60 mètres du restaurant et de sa terrasse sur laquelle les clients déjeunent aux beaux jours face au paysage champêtre, la commission estime que ATOSCA doit acquérir entièrement les bâtiments et le terrain attenant du restaurant « Le cri de la fourchette ».

**La commission émettra une recommandation dans ce sens dans ses conclusions finales.**

Restaurant « La Bombardière »

L'activité du restaurant « La Bombardière » ne devrait pas être fortement affectée par l'arrivée de l'autoroute. Le restaurant restera accessible pour les habitués à partir des diffuseurs de VENDINE et de PUYLAURENS. Les propriétaires de LA BOMBARDIERE pourront prétendre à un indemnisation en cas de baisse de son CA résultant d'une moindre fréquentation liée à l'A69.

*La commission n'a rien à ajouter à toutes les autres observations auxquelles ATOSCA apporte une réponse satisfaisante.*



# **Thème 3**

## **Aspects généraux, hors sujet et divers**

### **2.4.3 - Thème 3 – Aspects généraux, hors sujet et divers**

#### **2.4.3.1 observations du public et réponses de ASF et ATOSCA**

Dans le présent paragraphe, les observations du public sont en vert, les questions complémentaires de la commission en violet et les réponses de ASF et ATOSCA en bleu.

*La commission tient à faire observer qu'aucune contribution ne conteste l'utilité d'une voie rapide entre CASTRES et TOULOUSE. Les avis s'opposent sur la solution à adopter : autoroute ou aménagement de la RN126.*

## **Arguments contre le projet d'autoroute**

### **En raison de considérations environnementales générales**

Ce projet est une hérésie environnementale, économique et sociale pour quelques minutes gagnées. Il est contraire à notre réglementation (charte du développement durable, zéro artificialisation nette, stratégie bas carbone, Grenelle de l'environnement, loi climat et résilience, baisse de la circulation automobile, documents d'urbanisme comme notamment celui du PADD de la CCSA, sont cités entre autres), à nos engagements internationaux (la COP 21, le programme européen Fit for 55 sont cités notamment), aux recommandations du GIEC, aux préconisations de l'ADEME, et même à la déclaration des droits de l'homme. Il ne répond pas au besoin de se déplacer de manière moins polluante, de consommer local... Il réduira nos capacités alimentaires. Il générera : une artificialisation des meilleures terres agricoles le long du GIROU, des ruptures de continuités écologiques, des suppressions d'arbres, de jardins, de vergers, de prairies, de haies, de plantes..., une destruction de zones humides, des impacts sur les nappes phréatiques et l'eau en général, un risque d'inondation accru le long du GIROU par l'effet barrage de l'ouvrage, la perturbation et la destruction de faune et d'habitats, une pollution de l'air. Il aura un impact sur les paysages et entraînera une coupure du territoire. Son bilan carbone sera très négatif (autoroute et trajet de substitution, chantier et exploitation). Les émissions du chantier sont souvent pointées (254 000 TEP CO<sub>2</sub>, soit la consommation de 340000 personnes pendant un an) ainsi que l'énormité des volumes de terre déplacées. Le projet Impactera très fortement le développement de l'agriculture notamment en raison de la destruction de nappes phréatiques. Une artificialisation supplémentaire accompagnera ce projet (zones d'activités ou commerciales moches, lotissements, voiries supplémentaires...) et favorisera l'étalement urbain. Le projet traverse une zone Natura 2000 et une ZNIEFF lieu de détente.

L'Etat se doit d'être exemplaire dans ces périodes de restrictions et de sobriété. Il ne peut s'engager sur un tel projet sans compromettre son rôle de protecteur des citoyens. Il faut protéger, ne pas avoir à compenser, plutôt que détruire. Il faut préserver la tranquillité et un cadre de vie bucolique et calme, à l'inverse des grandes villes/métropoles.

Il faut écouter les avis défavorables de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature et abandonner ce projet jugé « anachronique » et incohérent.

Cette incohérence se manifeste notamment :

- alors que la réglementation fait injonction aux documents d'urbanisme d'empêcher l'artificialisation des sols (pas de construction sur des terres agricoles).
- alors que l'on instaure une zone ZFE à TOULOUSE.
- alors que l'on revégétalise les villes.

#### **Réponse ATOSCA :**

*Le projet de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, dont l'importance majeure dans les politiques d'aménagement du territoire a été plusieurs fois évoquée à travers divers programmes, a récemment été réaffirmé dans la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.*

*L'inscription du projet dans le cadre d'une loi sur votée par le Parlement démontre que celui-ci n'est contraire à aucune réglementation nationale.*

*Ce projet a fait l'objet d'une large concertation au stade de la DUP, qui a permis de confirmer son utilité économique et sociale pour la zone Castres-Mazamet.*

*De plus, l'A69 a été conçue par Atosca de façon à générer le moindre impact sur l'environnement et le voisinage (en particulier avec un déplacement des terres 30 % moindre à ce qui était prévu initialement au stade de la DUP). Les impacts qui n'auront pu être évités ou réduits seront compensés comme l'autorise la réglementation. Par ailleurs, l'Autorité environnementale ne s'est pas prononcée sur l'opportunité du projet, ce qui n'est pas son rôle, mais a formulé des observations sur l'étude d'impact comme elle l'a rappelé en préambule de son avis du 6 octobre 2022 : « Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. »*

*Enfin, le projet n'est pas incohérent avec :*

- *la réglementation relative à la zéro artificialisation nette. A ce jour, il n'y a aucune obligation d'atteindre un objectif zéro artificialisation nette, cet objectif étant prévu à l'horizon 2050;- avec la ZFE, qui n'interdit pas la circulation automobile mais restreint l'accès des véhicules les plus polluants dans une zone délimitée au centre de Toulouse. À cet égard, il convient de noter qu'avec un tarif de péage préférentiel pour les véhicules électrique, l'A69 encourage l'utilisation de véhicules moins polluants.*
- *la végétalisation des villes, qui est sans lien le projet.*

*L'étude d'impact actualisée fait un état des lieux des documents de planification et de gestion en vigueur sur le territoire concerné dans les différentes thématiques (air, climat, eau et biodiversité). Ces documents de planification et de gestion sont élaborés par l'Etat et les collectivités en cohérence avec les réglementations nationales et supra nationales.*

*Dans le cadre de la démarche d'évitement et de réduction, les impacts sur les terres agricoles ont été réduit de plus de 50 ha par rapport au projet ayant fait l'objet de la DUP en 2017 (227ha contre 281ha). Au final, la surface imperméabilisée sera de 110ha à comparer à la surface d'impact de 343 ha. Une concertation a été engagée avec le monde agricole dès fin 2021 pour définir précisément les impacts et les mesures de réduction (valorisation agricole des délaissés) et de compensation.*

*En matière de biodiversité, la transparence écologique est assurée par la mise en place de plus de 135 ouvrages présentant une fonctionnalité pour la faune (en plus de ceux existants sur les déviations de Puylaurens et de Soual). Les corridors écologiques sont restitués par la mis en place d'aménagements de plantations écologiques et paysagères en cohérence avec ces enjeux (25ha de boisements et de haies recréés).*

*L'approche par cortèges et par grands types d'habitats permet également de couvrir les espèces non protégées.*

*Les impacts résiduels sur les espèces et les milieux qui n'ont pu être évités sont compensés par la mise en œuvre de travaux à vocation écologique dans 22 sites au voisinage du tracé (voir réponse à la question 36).*

*Les impacts sur la zone inondable du Girou ont été modélisés pour la crue de projet (Q100) mais également pour des crues fréquentes, à partir de données récentes comme la crue de janvier 2021 qui a permis de caler plus précisément le modèle hydraulique. La transparence de l'infrastructure est assurée par les ouvrages de rétablissement des écoulements naturels et les remblais situés dans la zone inondable sont entièrement compensés.*

*Voir également les réponses apportées pour l'A680 à Verfeil sur cette thématique.*

*En matière d'air et de climat, les impacts du projet restent similaires à ceux identifiées lors des études préalables à la DUP mais des mesures ont permis de les réduire de manière significative aux différentes phases du projet :*

- *Optimisation du mouvement des terres et de leur valorisation permettant de diviser par 2 le bilan carbone de la phase de construction ;*
- *Mesures en faveur de la décarbonation des transports (péage flux libre, bornes de recharges, aires de covoiturage, politique tarifaire des véhicules à faible émission, renaturation des délaissés et plantations à vocation écologique et paysagère).*

*En matière de contrôle par l'Etat, ATOSCA a pris en compte les engagements pris à la suite de la DUP et un comité de suivi a été mis en place et s'est déjà réuni une première fois avant le démarrage des travaux.*

*Les avis défavorables du CNPN et de l'Ae ont été pris en compte par ATOSCA. Des précisions point par point ont été apportées dans les dossiers concernés (pièce F5 de l'étude d'impact actualisée, pièce E3 chapitre 4 du volet CNPN).*

### *En raison des insuffisances de l'étude d'impact*

Des critiques multiples sont formulées sur l'étude d'impact:

- elle comporte de nombreuses lacunes en matière de qualification des impacts directs et indirects, rendant impossible d'apprécier l'impact du projet dans son ensemble.
- la surface de terre artificialisée est contestée : l'addition des surfaces des parcelles concernées donne un résultat supérieur.
- un vrai bilan carbone est absent du dossier contrairement à la recommandation de l'Ae et aucune mesure ERC n'est étudiée pour compenser les pertes d'absorption de CO2 résultant des sols artificialisés, des arbres abattus...
- l'évaluation environnementale est incomplète au regard des exigences prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.
- la perte nette de biodiversité ne permet pas de répondre aux exigences législatives issues de la loi n° 2016-1087.
- le projet méconnaît les conditions cumulatives et d'interprétation stricte issues de la directive 92/42/CEE concernant la destruction d'espèces protégées.
- les concessionnaires émettent un jugement sur les impacts résiduels du projet alors que ce n'est pas à eux de le faire étant juges et parties.
- La loi définit que ce sont les communes qui comptabilisent les émissions de gaz à effet. Or la C.C. du SOR et de l'AGOUT (traversée sur 30 kilomètres sur un total de 53) n'a aucune information sur les quantités de CO2 émises par le projet sur son territoire et ne peut donc pas prendre des engagements en matière de réduction des GES. Tout ce passe comme si les émissions n'étaient décomptées d'aucun des engagements de réduction à échelle territoriale, rendus obligatoire par la loi. Cette situation rend volontairement la loi inapplicable.
- le dossier manque d'informations techniques sur les ouvrages de franchissement permettant d'apprécier leur efficacité pour le passage de la faune (longueur, grillages, dimensionnement des banquettes...).
- l'effet paysager d'entonnoir résultant de l'infrastructure peut être négatif pour la faune.
- le dossier apparaît incomplet sur le volet forestier.
- certains impacts sur l'avifaune sont sous-évalués : le risque de collisions, les nuisances sonores et lumineuses. Les risques pour certaines espèces sont insuffisamment prises. Sont citées notamment, mais pas seulement : l'effraie des clochers, la chevêche d'athéna, le bihoreau gris.
- les dérogations espèces protégées sont conditionnées à la triple condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, que la dérogation ne nuise pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et, enfin, que la dérogation trouve une justification parmi les cinq motifs énumérés par les textes pour une RIIPM.
- un certain nombre des espèces identifiées sont en listes rouges des espèces menacées sur le territoire midi-pyrénéen. Elles ne sont donc pas en bon état de conservation et les incidences négatives engendrées par l'autoroute TOULOUSE/CASTRES risquent encore d'aggraver ce mauvais état. Le dossier soumis à enquête publique unique devrait donc contenir une démonstration supplémentaire de non dégradation, ceci par une recherche plus approfondie de solution moins pénalisante, afin d'éviter la destruction de spécimens et d'habitats naturels de ces oiseaux, reptiles et amphibiens.
- les inventaires sont insuffisants, plusieurs espèces ne sont pas répertoriées alors qu'elles sont présente : la vipère Aspïc est citée ainsi que les mollusques dont le cas du *Lepidurus apus* est cité plusieurs fois.

- les bassins de rétention seront inefficaces quand on connaît le secteur : l'eau ruissellera et partira dans les rivières et ne s'infiltrera plus.
- le dossier ne parle pas de l'impact sur les nappes phréatiques.
- les effets des vents dominants sur l'efficacité des murs anti-bruit et des merlons ne sont pas traités.
- il faut réaliser des passerelles à chaque sentier traversé.
- l'indispensable besoin de sable et gravier du chantier va impacter l'Ariège avec le développement/création de gravières qui polluent la grande nappe phréatique.
- l'autoroute bloquera à grande échelle les déplacements d'espèces protégées comme les amphibiens et les reptiles mais aussi de nombreuses autres espèces protégées ou menacées ou d'intérêt écologique avéré. Aucune mesure des mesures de compensation prévues ne corrigera cela.

### **Réponse ATOSCA :**

*L'étude d'impact a été élaborée par l'Etat au stade de la déclaration d'utilité publique puis actualisée par les concessionnaires Atosca et ASF pour leur demande d'autorisation environnementale respective. Elle comporte près de 10000 pages et a fait l'objet d'un travail méticuleux sur plusieurs années. Son contenu est conforme à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.*

*Les inventaires reposent sur des observations de terrain réalisés entre 2011 et 2012 puis de 2019 à 2022 sur des cycles biologiques complets pour l'ensemble des groupes d'espèces. La vipère Aspice a bien été recherchée mais il s'est avéré qu'elle n'était pas présente sur l'aire d'étude. Quant au *Lepidurus apus*, celui-ci a parfaitement été identifié (cf. pièce E3).*

*D'une façon générale, l'étude d'impact actualisée a été réalisée en conformité avec le code de l'environnement et aborde notamment les thématiques et approches nouvelles qui sont intervenues depuis l'étude réalisée en 2016 pour la DUP.*

*Dans plusieurs thématiques, l'étude d'impact actualisée reprend les éléments principaux des autres autorisations embarquées sans en redonner tout le détail, pour limiter notamment les redondances déjà nombreuses qui ont conduit à un dossier conséquent. C'est le cas pour :*

- *Les impacts directs et indirects sur l'eau et les milieux aquatiques et les milieux naturels qui font l'objet de dossiers spécifiques détaillés (ensemble des pièces E1, E2 et E3) ;*
- *La description et le détail des dispositions constructives prévues sur les cours d'eau (pièces E1A, B et C du volet IOTA) ;*
- *Le volet forestier décrit en détail dans la pièce E4*

#### Concernant les surfaces d'impact :

*La surface totale d'emprise d'impact de l'ouvrage sur les milieux quels que soient leur niveau d'enjeu est de 343 ha. Ces surfaces sont données dans le dossier CNPN (pièce E3), notamment le tableau page 59 page 234.*

*Les surfaces d'acquisition foncière sont supérieures car elles comprennent certains délaissés inexploitable par l'agriculture qui ne seront pas artificialisés ainsi que les surfaces acquises afin de mettre en œuvre des mesures de restauration et réhabilitation de milieux naturels (mesures de réductions et de compensations).*

*À noter que la surface réellement artificialisée et imperméabilisée du projet est donnée en page 114 (110 hectares).*

*Ces surfaces sont également rappelées dans la pièce F5 (avis de l'Ae et mémoire en réponse) en page 33.*

*Il s'agit bien de surfaces calculées à partir des différentes emprises sur les milieux y compris les milieux aujourd'hui artificialisés (routes, industries ...).*

*A noter que 6,2ha de routes seront désartificialisés dans le cadre du projet.*

*Les surfaces indiquées dans la pièce CERFA sont indicatives.*

#### Concernant le bilan des émissions de Gaz des gaz à effet de serre :

*Un bilan carbone est donné dans l'étude d'impact actualisé et celui-ci a été précisé en réponse à l'avis de l'Ae.*

*La prise en compte de ce sujet dès la phase de conception a permis de réduire notablement le bilan prévisionnel d'émission des GES initial calculé sur la base du projet initial de 2016 tant en phase de construction qu'en phase d'exploitation. Ces éléments sont développés dans le chapitre 7 de l'étude d'impact actualisée.*

## *En raison de l'insuffisance ou l'inefficacité des mesures ERC*

La meilleure mesure ERC serait de ne pas faire l'autoroute. L'évitement n'est pas étudié à sa juste valeur.

Le « guide de mise en œuvre pour une approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique » du Ministère de l'Environnement (Mai 2021) semble ne pas avoir été appliqué.

Des études scientifiques montrent que les mesures compensatoires sont loin d'empêcher entièrement la perte nette de biodiversité. Pour l'A69, 70 à 80 % des mesures mises en place seraient inadaptées et inefficaces. La compensation des zones humides est critiquée :

- compenser une zone humide conséquente (dans son rôle fonctionnel vis-à-vis de la faune, de la flore, du réseau hydrique...) par l'amélioration biologique de quelques mares dispersées, est une utopie ; la continuité territoriale n'est plus assurée et ces quelques mares isolées ne peuvent assurer les mêmes services que la zone humide détruite. Les animaux sont circonscrits à de petits territoires sans échanges possibles.
- L'aménagement d'une parcelle pour que l'eau y stagne ne fait pas une zone humide. : un biotope ne se résume pas à un trou. Il faut déplacer tout le biotope... Idem pour les prairies, les continuités hydrauliques...
- Il est anormal de faire croire que l'on crée des zones humides alors que le véritable objectif est de prélever des terres en remplacement de matériaux qui devaient provenir de 3 carrières (solution abandonnée).

D'autres critiques sont exprimées :

- la perte de fixation de CO2 des arbres adultes abattus (28 platanes de Vendine par exemple) ne peut être compensée par une plantation de jeunes arbres même si on en double la quantité (dont beaucoup mourront jeunes). Il faudra attendre 70 à 80 ans, délai trop long face à l'urgence climatique.
- dépouiller la vallée du GIROU de sa biodiversité pour la reconstituer ailleurs est une absurdité, constituant ainsi des déserts écologiques.
- le système des points de compensation est pervers : transformer un hectare en bio au milieu de dix hectares en conventionnel fait gagner beaucoup de points à ATOSCA, alors que des projets agricoles plus globaux et plus cohérents ont été retoqués car ne donnant pas assez de points.
- les ouvrages fonctionnalité faune existants ou à créer doivent être conformes aux normes CEREMA ce qui n'est pas le cas.
- l'absence de perte nette de biodiversité est requise et même un gain, objectif à valider par le comité de suivi des mesures compensatoires.
- la fondation de l'écologie politique (@4892) dépose une étude sur les enjeux liés à la compensation écologique qui conclue que les instruments légaux actuels sont insuffisants pour permettre à la compensation de combattre efficacement l'érosion de la biodiversité.
- le dossier comporte plusieurs EMA (Erreur Manifeste d'Appréciation), dont une sur la Loutre d'Europe relative à des zones de compensation spéciales qui n'ont pas été prises en compte.
- de nombreuses mesures compensatoires ne répondent pas aux dispositions légales de l'article L. 163-1 du code de l'environnement.
- la méthodologie de suivi de l'efficacité des mesures compensatoires pour la faune est insuffisante.
- seulement 8km de murs anti-bruit sont prévus. C'est insuffisant.

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir les réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions. Les mesures prévues au dossier sont adaptées aux enjeux.*

*Les abatages des grands arbres (chênes, platanes) seront limités au strict nécessaire (sur Vendine seuls une dizaine de platanes sont concernés).*

*L'enjeu de la Loutre d'Europe est correctement caractérisé et pris en compte (cf. avis ministériel).*

*A ce stade, le dossier ne prévoit pas de mesure de compensation par transformation en agriculture biologique.*

*Les modélisations acoustiques présentées au dossier montrent les niveaux de bruit attendus et les protections là où elles sont nécessaires vis-à-vis de la réglementation. ATOSCA a privilégié la protection à la source (Merlon/écran en bord de voie) plutôt que les isolations de façade ce qui porte à plus de 8000 ml le linéaire de protection par rapport au 3500ml prévus dans l'étude d'impact préalable à la DUP.*

### *En raison de l'absence d'étude de solutions alternatives*

Les solutions alternatives (route et covoiturage mais aussi bus, trains, ferroutage) ont été insuffisamment étudiées et rejetées sans véritable argumentation au mépris de l'article L.411-2 du code de l'environnement. Pour les solutions routières il est reproché notamment la comparaison du projet de l'A69 avec la contre-proposition d'un collectif dont les coûts n'ont rien à voir.

Les arguments développés contre cette solution sont vagues : elle nécessiterait d'importantes adaptations de tracé et d'aménagements supplémentaires. Lesquels et à quel coût ?

Un moratoire doit être décidé pour étudier vraiment l'alternative de l'aménagement de la RN126. Cet aménagement est d'autant plus justifié à la place d'une autoroute quand on sait qu'il n'y a ni ralentissement ni embouteillage sur la RN126 depuis l'ouverture des contournements de PUYLAURENS et SOUAL. La circulation y est faible et a même diminué avec le télétravail.

La FNE Midi-Pyrénées demande qu'une expertise soit réalisée permettant de produire une analyse comparative du présent projet avec l'aménagement de la RN126 et le renforcement des transports publics et alternatifs, sur la base de critères économiques, sociaux et environnementaux comparables.

Elle fait aussi observer que la solution autoroutière avait été proposée par l'Etat en raison de la rapidité de sa réalisation par rapport à un aménagement de la RN126. Il promettait une mise en service en 2024 qui ne sera pas tenue.

### **Réponse ATOSCA :**

*Tout d'abord, le covoiturage et le bus ne sont pas en tant que telles des solutions alternatives puisque ces véhicules empruntent la voie routière. La nouvelle infrastructure se présente plus comme une opportunité d'optimisation des différents réseaux en particulier sur certaines lignes comme la ligne régionale Mazamet-Castres-Puy-laurens-Toulouse et les lignes départementales Castres-Puy-laurens (81) et Gragnague-l'Union-Balma (31). Les transports collectifs n'entrent pas en concurrence avec le projet mais sont plutôt complémentaires.*

*Ensuite, les alternatives ont bien été étudiées et confrontées au projet autoroutier. Celui-ci est bien le projet de moindre impact par application de la démarche ERC requise pour ce type d'infrastructure. Une mise à 2x2 voies de la RN126 aurait un impact très fort sur le territoire avec notamment la nécessité de créer des itinéraires de substitution parallèles pour desservir tous les enjeux locaux en l'absence d'itinéraire de liaison autre que la RN126 entre les différents village (voies communales uniquement).*

*Des comparaisons chiffrées sont exposées dans la pièce E3 et reprises dans l'étude d'impact.*

*Voir également réponse à la question n°9.*

### *En raison de la fin de la gratuité des déviations de PUYLAURENS et SOUAL*

De nombreuses contributions reprochent au projet de priver les usagers des 10 km de déviation gratuite de PUYLAURENS et SOUAL déjà payés par les contribuables : c'est du vol pur et simple, une confiscation, une spoliation. Ces déviations doivent rester gratuites.

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions.*

*En complément il convient de préciser qu'un usager en provenance de Castes ou Toulouse et souhaitant continuer à contourner les centre villages de Puy-laurens et Soual afin de conserver un temps de trajet quasi équivalent à la situation actuelle mais sans utiliser l'intégralité du tracé autoroutier pourra emprunter l'A69 sur 11km du diffuseur de Soual Est au diffuseur de Puy-laurens*

*pour rejoindre ensuite le tracé actuel de la RN126 sans allongement notable de kilométrage et de temps de trajet.*

*Dans ce cas de figure voici ci-dessous les tarifs applicables (base 2021).*

€ TTC valeur 2021 section SOUAL PUYLAURENS	VL classe 1 normal	VL classe 1 électrique
Prix de base	1,40 €	1,12 €
avec Abonnement domicile travail journalier	0,84 €	0,56 €
Coût mensuel Abonnement domicile travail (base 20 A/R par mois)	33,60 €	22,40 €
Avec Abonnement professionnel (déplacement très fréquent)	0,56 €	0,34 €
Coût mensuel très fréquent (base 40 A/R par mois)	44,80 €	27,20 €

*Pour distance de trajet autoroutier équivalente (environ 11km) ces coûts sont inférieurs à ceux de trajets autoroutiers courts autour de Toulouse.*

### *En raison du Péage*

Si cette autoroute est vraiment d'intérêt général, elle doit être payée par la nation et non pas les utilisateurs tarnais. Les habitants du sud tarnais ont participé au financement de l'autoroute A68 qu'ils ne prennent pas et les usagers de cette autoroute ne financent pas l'A69. Le péage à acquitter est exorbitant, seuls les riches pourront payer. Le personnel soignant, les artisans, les livreurs, les petits salaires, les étudiants... ne pourront pas en supporter le coût. Le tarif de cette autoroute sera très supérieur à celui de ALBI, AUCH, SAINT GAUDENS qui sont presque gratuits. Les abonnements proposés portent sur 5 aller/retour par semaine alors que certains jours sont télétravaillés. Beaucoup de contributeurs affirment qu'ils ne prendront pas l'autoroute. Le trafic automobile se reportera sur la RN126 (avec traversée de SOUAL et PUYLAURENS) et la RN112. Le trafic Poids Lourds se reportera sur la RD84, la RD85, la RN112... car le gain de temps (les camions sont limités à 90 km/h) sera ridicule pour un coût élevé. Ces reports occasionneront des nuisances (bruit, pollution, embouteillages...) dans les communes traversées. Les accidents augmenteront. Le tracé montre qu'il y a une volonté manifeste d'obliger les automobilistes à emprunter l'autoroute.

D'autres observations diverses sont formulées :

- un arrêté préfectoral pourra-t-il obliger les camions à prendre l'autoroute pour booster le trafic (cas de l'A65).
- il faut augmenter la subvention d'équilibre pour réduire le coût du péage.
- cette autoroute sera réservée à ceux qui utiliseront l'ordinateur et internet pour payer leur passage. Y aura-t-il un moyen pour ceux qui n'ont pas d'ordinateur ?
- La subvention d'équilibre peut-elle être réévaluée si la rentabilité est plus faible que prévue (nombre de passage inférieur aux prévisions) ? Y a-t-il une clause de déchéance ou autres qui pèsera sur les pouvoirs publics comme pour l'autoroute A65 entre Pau et Langon ?
- les études de trafic surestiment celui de l'autoroute en raison des pertes de pouvoir d'achat liés au coût de l'énergie mais aussi au découragement des usagers confrontés aux bouchons croissants de l'A68. De plus, aucune enquête de motivation n'a été faite auprès des usagers.

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponse question n°11.*

*Les coûts de péage de l'A69 ne sont pas exorbitants relativement aux coûts des autres autoroutes concédées en Occitanie.*

*ATOSCA a prévu une politique d'abonnement attractive et favorable aux usagers fréquents. Les usagers occasionnels qui voudront continuer à contourner Soual et Puylaurens pourront toujours le faire pour moins de 3€ TTC aller/retour sans perte de temps et avec une amélioration de leurs conditions de confort et de trajet sur l'itinéraire.*

*Les études et modélisation de trafic montrent que la valeur du temps est relativement constante. Le gain de temps induit par l'utilisation du réseau autoroutier au lieu du réseau secondaire est tout sauf*



*négligeable. Si l'opinion des contributeurs affirmant que l'A69 n'apportera aucun gain aux usagers était démontrée, il n'y aurait aucun trafic sur les autoroutes autour de Toulouse.*

### En raison de choix du tracé

#### A680

- l'échangeur de GRAGNAGUE doit permettre de prendre l'A68 en direction d'ALBI et de partir vers CASTRES quand on vient d' ALBI.

#### **Réponse ASF**

*La modification de l'échangeur existant entre l'A68 et l'A680, et son complément pour des échanges directs en direction et en provenance d'Albi, ont été étudiés dans le cadre des études de l'opération LACT. Différents scénarii sont exposés dans le dossier d'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (Pièce E4-Variantes Tracé Retenu). A l'issue de l'enquête publique de 2017, cet aménagement complémentaire pour des échanges directs avec Albi, n'a pas été retenu et ne fait pas partie du programme de l'opération.*

*L'arrêté préfectoral du 22 décembre 2017, déclarant d'Utilité Publique le projet d'élargissement de l'A680 rappelle « qu'à l'aune des études conduites par le maître d'ouvrage et des résultats des prévisions de trafic, l'opportunité des compléments de la bifurcation autoroutière A68 / A680 et de l'échangeur de Gragnague n'a pas été établie ». Il précise également que « toutefois, les fonctionnalités du projet soumis à l'enquête en préservent la faisabilité ».*

#### A69

- le tracé coupe des communes et des exploitations en deux, rend certains parcours locaux difficiles, détruit le peu de tissu rural qu'il reste.

- le tracé comporte trop peu d'échangeurs : il faut notamment en prévoir un à l'ouest de PUYLAURENS.

- le tracé de l'A69 n'est pas le bon surtout entre SOUAL et CASTRES. Que va-t-elle apporter à la zone d'activités de Chartreuse-Mélou qu'elle évite?

- il est dommage qu'il n'y ait pas une déviation depuis le rond-point Nord de SOUAL jusqu'au rond-point de l'aéroport Castres/Mazamet. Cela éviterait tout le trafic venant de MAZAMET.

#### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions.*

*Au contraire de ces affirmations, la création d'une voie rapide entre Castres et Toulouse permettra à l'itinéraire actuel de mieux desservir les enjeux de desserte locale, des bâtis et des parcelles agricoles qui coexistent aujourd'hui avec le trafic de transit dans des conditions de sécurité dégradées (multitude d'accès directs non sécurisés sur la nationale).*

### En raison des Impacts économiques négatifs ou non prouvés

Les élus sont aveuglés par le mirage d'un effet positif sur l'économie locale « d'un désenclavement » qui n'est pas démontré, qui est négatif sur le plan environnemental et pas évident sur les plans économique et social. La pression des laboratoires Fabre est suggérée. L'étude socio-économique du dossier est plus que légère et les données n'ont pas été actualisées depuis 2016. Dans une réunion récente à la CCI le préfet a dit « *maintenant qu'on va avoir une autoroute, il faut voir comment on peut aménager le territoire pour en profiter* » : les politiques ne savent même pas réellement quels seront les apports d'une autoroute sur le plan économique.

La fausseté de la proposition quasiment magique : « *autoroute = désenclavement = développement économique* » est affirmée. Les études conduites en la matière concluent que les zones traversées ou périphériques ont plutôt à y perdre. Les gains de temps générés conduisent en effet plutôt à polariser l'activité sur les grandes métropoles régionales et à générer de l'étalement urbain. L'ouvrage « *Principes d'économie des transports* » (1998) d'Émile Quinet, est mis en avant. le retour d'expérience du Ministère de l'environnement (sur 15 ans et 32 projets) sur l'impact économique des autoroutes est mitigé.

Les trajectoires de villes moyennes reliées par une autoroute ou une 2 x 2 voies démentent tout lien automatique : Mont-de-Marsan, Niort, Cholet, Saint-Etienne, Epinal, Troyes, Montluçon, Brive, Béziers, Saint-Nazaire, Saint-Lô, Auxerre, Nevers, Belfort, Charleville-Mézières, plus près de nous Castelnau-d'Aud, Tarbes, Foix, sans parler de nombreuses villes du Nord-Pas-de-Calais. D'autres cas sont cités : l'autoroute A62 (PAU) et la 2 x 2 voies n'a donné aucun résultat est mis en avant.

Malgré l'absence d'autoroute, on constate toutes ces dernières années une baisse continue du chômage à CASTRES (contrairement à TOULOUSE), l'installation régulière d'entreprises, une augmentation de la population L'évolution est plus favorable qu'à ALBI et dans le nord du TARN.

Les carnets de commande du bassin CASTRES/MAZAMET sont pleins. MAZAMET n'aurait actuellement plus de place pour accueillir de nouvelles entreprises. la société MISSEGLE de BURLATS vient d'annoncer la création de 25 emplois alors que son PDG s'est prononcé contre l'autoroute bien qu'il reçoive des matières premières de l'étranger. Où est la mort annoncée du bassin ?

Contrairement à ses voisines régionales, CASTRES et MAZAMET étaient des bassins industriels. Le repli de leurs activités historiques n'est pas lié à la qualité des voies routières, mais à la concurrence des pays asiatiques qui ont tué les métiers traditionnels : délainage, mégisserie, industrie textile, ... Depuis, la reconversion opérée n'a pas eu besoin d'autoroute : CASTRES a connu une reconversion fondée sur la pharmacie, la chimie, le haut de gamme des anciennes filières. L'idée de déclin est exagérée. Le classement des villes les plus pauvres de France montre que CASTRES est moins pauvre qu'ALBI, SAINT GAUDENS, FOIX, CARCASSONNE, AUCH...

C'est l'activité et les taxes réduites qui attirent les entreprises (de ce côté-là CASTRES est plutôt dissuasif) et non pas une autoroute.

Beaucoup de contributions démentent l'impact positif dans le domaine médical. Les déserts médicaux ne sont pas liés à l'absence d'autoroute : certains territoires sud Tarnais plus éloignés de TOULOUSE n'en souffrent pas. Il semble même que de nombreux déserts médicaux en France sont directement reliés à des métropoles urbaines voire en font partie. Les affirmations sur une amélioration des soins, notamment d'urgence, sont fausses puisque le CHIC CASTRES-MAZAMET traite déjà les pathologies qu'il ne maîtrise pas et les cas d'urgence absolue en lien direct avec les hôpitaux de TOULOUSE (transferts médicalisés). En cas d'urgence absolue, la solution n'est pas l'autoroute mais l'hélicoptère.

Rien ne prouve que la faible installation de médecins soit la conséquence du « manque d'autoroute ».

L'affirmation, à l'heure d'internet, que l'autoroute permettrait de développer la recherche et la formation en intensifiant les échanges entre chercheurs et pôles d'enseignement est risible.

Plus généralement, l'analyse socio-économique fait l'objet de critiques considérant qu'elle n'a pas été actualisée (l'avis de l'Ae est rappelé), que les valeurs tutélaires retenues sont discutables et que les conséquences (et les anticipations) en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme n'ont pas été étudiées.

Plusieurs inquiétudes diverses sont exprimées :

- les personnes défavorisées par le projet sont majoritaires.
- l'autoroute dévitalisera un grand nombre de communes par le même mécanisme que celui qui a transformé ST-SULPICE-LA-POINTE en ville dortoir.
- le changement dans les transports provoquera des arbitrages défavorables à CASTRES (des arguments sont présentés dans la contribution @4382.
- les touristes vont-ils continuer à venir s'ils constatent que le territoire, devenu une immense banlieue uniformisée, a perdu ses spécificités ? Le tourisme vert se déplacera ailleurs faisant perdre des ressources financières et des emplois.
- les toulousains cherchant à se loger dans le TARN vont provoquer (comme dans l'ouest du département) une inflation immobilière qui privera les personnes qui vivent et habitent le bassin de la possibilité de devenir propriétaires. Nous aurons des villes dortoir : une « banlieuisation ».
- cette autoroute est susceptible de pénaliser nombre d'entreprises locales en les exposant plus facilement à la concurrence extérieure au bassin castrais.
- cette autoroute risque d'accentuer les aller-retours quotidiens et non pas de créer des emplois sur place alors qu'il faut développer l'emploi local et arrêter la croissance anarchique de TOULOUSE.
- l'autoroute ne fera qu'aggraver les disparités sociales.
- le Conseil General de l'Investissement (CGI) avait donné un avis très négatif en 2016.

- le coût pour la collectivité du projet doit inclure, en plus de la subvention d'équilibre et de la cession des déviations de PUYLAURENS et SOUAL (75 millions), les péages acquittés par les usagers.
- Des entreprises de restauration situées en bordure de la RN 126 envisagent de cesser purement et simplement leur activité. En effet, les clients à pouvoir d'achat les plus élevés emprunteront l'autoroute au détriment de l'activité économique locale.
- les consommateurs les plus aisés n'hésiteront pas à aller à TOULOUSE faire leurs achats au détriment du commerce local.
- compte tenu de la baisse de la subvention d'équilibre, la VAN est devenue négative.
- le conseil départemental du TARN dit qu'il va financer le barreau alors que le contrat de concession dit que c'est ATOSCA qui doit le payer.
- la préfecture a nommé dans l'urgence un Directeur de projet pour tenter de donner du sens et des objectifs à une infrastructure qui n'en a pas.
- si CASTRES était si enclavé, FABRE aurait-il pu devenir cette gigantesque entreprise pharmaceutique?
- l'amputation des terres agricoles en fera monter le prix.
- un contributeur fait observer que la valeur de sa maison a été amputée du fait du projet d'autoroute.

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions. L'étude socioéconomique et la VAN actualisée sont présentées dans la pièce F5 du dossier. La VAN est positive et est plus favorable que celle calculée dans l'étude d'impact initiale.*

### *En raison de la contestation des temps gagnés*

Les gains de temps qu'offrira l'autoroute ne justifient pas ses impacts environnementaux. Les temps gagnés sont d'ailleurs exagérés avec des affirmations contradictoires à différents endroits du dossier. Le temps gagné est plutôt de l'ordre de 12 à 15 minutes (voire moins pour certains) pour différentes raisons :

- l'étude du bilan socio-économique actualisé (pièce F5) met en avant des temps gagnés bien plus réduits : 8,5 minutes en 2025 et près de 15 en 2045 pour les voitures et 5,5 minutes en 2025 et près de 10 en 2045 pour les poids lourds.
- les temps de trajet comparatifs sont volontairement trompeurs : la RN126 n'est pas à 80 km/h sur toute sa section (contournements à 110 km/h ; zones de dépassement à 90 km/h...). Inversement, l'autoroute n'est pas toujours à 130 km/h.
- les temps évalués par tous les simulateurs d'itinéraires et GOOGLE pour faire CASTRES/TOULOUSE sont inférieurs à ceux affirmés dans le dossier.
- la vitesse sur autoroute risque d'être abaissée à 110 km/h comme dans certains pays voisins.
- certains conducteurs réduisent déjà leur vitesse dans un souci d'économie de carburant.
- le temps de la procédure de règlement (borne de paiement ou sur ordinateur) sera plus long que le temps gagné sur l'autoroute.
- l'autoroute rallonge l'itinéraire CASTRES/TOULOUSE de 2 km.
- le bus 760 ne met qu'1h18mn de la gare de CASTRES aux ARGOULETS avec 18 arrêts potentiels.

### **Réponse ATOSCA :**

*Les gains de temps sont démontrés dans le dossier (gain de 25mn en moyenne). Ce sont de gains de temps en situation de confort et de sécurité contrairement à la RN 126 actuelle.*

*Voir également réponse question n°1 (avec prise en compte des limitations de vitesse)*

*Dans l'étude du bilan socio-économique les gains de temps indiqués sont des moyennes pour les usagers de l'aire d'étude et non uniquement pour les usagers de l'ensemble du tronçon Verfeil Castres.*

D'autres points sont mis en avant :

- les temps comparatifs affirmés dans le dossier sont faux : TARBES/TOULOUSE il faut 104 minutes et non pas 77 ; RODEZ/TOULOUSE il faut 107 minutes et non pas 80.
- les temps de parcours en camion seront sensiblement les mêmes. Pour un coût AR en Classe 3 ou 4 de 50 € voire plus. Quant au fret, qui est à 10 minutes près ?
- pour les voitures, le vrai problème est l'arrivée sur l'A68 à TOULOUSE et ses bouchons.
- l'autoroute ne fera gagner du temps qu'aux usagers proche de SOUAL/CASTRES. Par contre, de nombreux riverains perdront du temps et/ou devront parcourir plusieurs kilomètres supplémentaires pour emprunter (ou franchir) l'autoroute et ne gagneront donc pas de temps (SAINT-GERMAIN-DES-PRES, entrée sur l'autoroute à CASTRES, par exemple). Notamment parce que l'A69 aura trop peu d'entrées par rapport à l'A68.
- la RN126 est toujours fluide sauf aux abords de TOULOUSE par la A68 (gros bouchons matin et soir qui ne seront pas réglés par l'autoroute) et vers CASTRES le soir à partir de SAÏX.
- tous les temps de trajet des bus (notamment CASTRES/TOULOUSE) le long de cette autoroute pâtiront de ce projet.
- de nombreux métiers (pompiers, infirmières, artisans, facteurs, agriculteurs...) vont perdre du temps si les déviations de SOUAL et PUYLAURENS ne sont plus accessibles et en raison des détournements d'accès à nombre de maisons le long du parcours.
- le doublement des voies de l'A680 ne fera gagner que 1,5 minutes.
- les gains de temps se traduisent toujours par une augmentation des distances parcourues (les gens s'installent plus loin).
- Le temps perdu pour aller à REVEL sera considérable, les voitures étant obligées obligé de retraverser SOUAL.
- les déplacements de CAMBOUNET-SUR-LE-SOR vers SOUAL et la plupart des autres déplacements locaux (CASTRES, VIVIERS, VIELMUR, LAVAU...) seront perturbés par l'infrastructure de l'autoroute.
- les itinéraires de substitution feront perdre beaucoup de temps.

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions. Les études de trafic d'ATOSCA montrent que le trafic sur la RD112 (LAVAU) devrait baisser d'une centaine de véhicules/jour de par le trafic induit sur l'A69 (trafic actuel entre 3800 et 4000 véhicules/jour).*

### **En raison des inconvénients des solutions de substitution RN126**

Le projet dégrade la RN 126 avec passage dans SOUAL et PUYLAURENS et création de 12 ronds-points supplémentaires (jusqu'à 17 pour certains). L'augmentation des temps de trajet sera de l'ordre de 10 à 15 minutes (+les jours de marché). Le risque d'accident sera accru. Une indemnisation est-elle prévue pour cette perte de temps ? Rien n'est dit sur l'efficacité des itinéraires de substitution, leur impact sur la pollution des riverains, les temps supplémentaires de trajet.

La commission d'enquête de la DUP estimait que l'itinéraire de substitution proposé par la RN126 « n'offre pas un confort au moins équivalent à celui de l'itinéraire actuel et constitue au contraire une régression inacceptable tant pour les automobilistes ne pouvant emprunter l'autoroute..... »

La réserve 3 de la commission d'enquête DUP n'est pas levée (seulement des promesses) : quels aménagements dans PUYLAURENS et SOUAL ?

Le nombre de véhicules qui vont à nouveau traverser SOUAL et PUYLAURENS va fortement augmenter. La FNE Midi Pyrénées estime qu'il faut apprécier l'incidence de ces reports.

Il y aura un report de trafic via LAVAU pour ne pas payer l'autoroute (RD112). LAVAU en subira les nuisances. Encore plus pendant la durée des travaux.

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions.*

## Par préférence des solutions alternatives RN126 et autres

*Un nombre élevé de contributions s'expriment en faveur de solutions alternatives, principalement l'aménagement de la RN126 mais aussi le train (y compris le fret) et les bus.*

Le collectif des maires de la vallée du GIROU confirme son opposition à l'autoroute qui doit être abandonné au profit d'un aménagement de la RN126 : BONREPOS RIQUET, VERFEIL, SAINT PIERRE, TEULAT, BOURG SAINT BERNARD, FRANCARVILLE, SAUSSENS, VENDINE, LE FAGET, LOUBENS, MOUZENS, LACROISILLE, APPELLE. De nombreuses contributions expriment le même choix.

La Bretagne est citée en exemple qui a su se doter d'un réseau de routes à 2X2 voies gratuites. L'Etat Français doit fournir aux Sud-Tarnais une route nationale aménagée, sécurisée et gratuite.

De multiples propositions et avantages de l'aménagement de la RN126 sont présentés :

- zones de dépassement supplémentaires à 3 voies (comme on l'a fait entre ALBI et CASTRES), suppression de ses points noirs (sortie de CASTRES, contournement de CUQ-TOULZA, feu tricolore de SAÏX) et sécurisation des intersections.
- L'A69 ne comporte que 4 sorties dans le TARN contre 14 pour l'A68. L'étude alternative du collectif en propose 15 et on peut faire mieux.
- Cet aménagement serait plus adapté, beaucoup moins coûteux et aurait un moindre impact (5 fois moins de terres artificialisées notamment) qu'une autoroute.

Enfin d'autres souhaits alternatifs sont exprimés :

- seule une autoroute de CASTRES à SOUAL est nécessaire ainsi que le contournement de CUQ-TOULZA.
- ce projet doit être abandonné au profit d'une réflexion plus globale reliant l'ensemble des villes tarnaises par un maillage cohérent.
- ne serait-il pas plus pertinent de relier CASTRES à GAILLAC, puis A68 jusqu'à TOULOUSE ?
- rejoindre l'A68 via LAVAUUR.

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions.*

*Les études de trafic d'ATOSCA montrent que le trafic sur la RD112 (LAVAUUR) devrait baisser d'une centaine de véhicules/jour de par le trafic induit sur l'A69 (trafic actuel entre 3800 et 4000 véhicules/jour).*

## En raison de la contestation des trafics attendus

Quelle est l'utilité de l'A69 pour un trafic aussi faible ? A-t-on besoin d'un boulevard à 7 voies dans la vallée du GIROU pour si peu de véhicules ? Le trafic sera inférieur à 9000 véhicules par jour en 2024 (5000, 6000 ou 7000 seulement pour certains) alors qu'une autoroute à 2x2 voies peut supporter plus de 40 000 véhicules par jour (plus de 40000 sur l'A68, plus de 50000 aux pays bas) en condition normale de circulation. Le trafic actuel est ridiculement faible sur 75% de l'itinéraire, c'est-à-dire en dehors des 10 km CASTRES/SOUAL qui sont surtout empruntés par du trafic local.

L'étude de trafic est contestée sur différents points :

- la DREAL Occitanie évalue en 2019 à seulement 5640 véhicules par jour les trajets complets sur l'A69 et en déduit son inutilité.
- les trafics ont baissé ces dernières années : des statistiques départementales notent une baisse de 2% à 6% sur la RN126 selon les tronçons.
- les projections de trafic de 2016 étaient irréalistes qui prévoyaient 11850 véhicules/jour pour 2022 en pour un chiffre réel en 2021 de 8034 véhicules/jour seulement.
- le report de 70% à 80% de l'actuelle RN126 sur l'autoroute est irréaliste (notamment en raison de la nature du trafic, du prix du péage et de l'emplacement des échangeurs).
- L'étude de trafic ne permet pas de déterminer combien de véhicules font le trajet complet TOULOUSE/CASTRES.
- ATOSCA n'a pas actualisé sa modélisation de trafic contrairement à la demande de l'Ae. Le développement du télétravail notamment doit être pris en compte.

D'autres critiques sont formulées :

- ce projet n'est d'aucune utilité pour se rendre dans certaines parties de TOULOUSE : comment feront les nombreux automobilistes travaillant sur LABEGE INNOPOLE et les secteurs proches qui se rendent à TOULOUSE via l'ancienne RN126 (à partir de MAURENS-SCOPONT) pour éviter les bouchons via l'UNION ? Cet axe devrait aussi être aménagé.
- l'impact du coût du péage sur le trafic ne semble pas pris en compte dans toutes les études liées à l'A69.
- Il passe 1000 camions/jour à LABASTIDE ROUAIROUX. Alors combien de plus avec l'autoroute quand on sait qu'il ne sera pas possible de les faire passer ailleurs ?

### **Réponse ATOSCA :**

*Voir réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions.*

*Le trafic actuel sur la RN126 varie de 6400 à 18000 véhicules/jour suivant les sections. A la mise en service et du fait des phénomènes d'induction, les trafics attendus varient de 8000 à 15000 véhicules/jour suivant les sections.*

*Les études de trafic d'ATOSCA ne montrent pas d'augmentation notable du trafic dans la vallée du Thoré du fait de l'A69.*

### **Pour diverses autres raisons générales**

De multiples observations diverses sont formulées pour dénoncer l'utilité du projet :

- Maître Alice TERASSE, représentant plusieurs associations, conteste au moyen de divers arguments juridiques le caractère RIIPM du projet et dit que si elle n'est pas reconnue, la dérogation espèces protégée ne peut être accordée et donc l'autorisation environnementale délivrée.
- la qualification de RIIPM est contestée : la justification s'appuie essentiellement sur un développement économique résultant du désenclavement avancé qui n'est jamais démontré. La jurisprudence ne considère pas cette considération comme relevant d'une RIIPM. Le projet n'est pas indispensable et il existe des solutions alternatives. Il est contraire au droit européen. La contestation de la RIIPM pourrait faire tomber la DUP.
- ATOSCA ne dispose que d'un capital de 10 000 euros qui paraît bien faible pour porter le projet d'A69.
- la Valeur Actualisée Nette ne monétise pas les coûts environnementaux comme la perte de terres agricoles, par exemple.
- si cette autoroute se fait, ce sera contre la population, les paysans, les usagers de la RN126, les villages traversés...
- avec ou sans autoroute CASTRES et MAZAMET resteront des culs de sac. Le passage vers le Languedoc existe déjà par CARCASSONNE.
- l'autoroute a une logique d'incitation à éloigner un peu plus travail et domicile alors qu'il faut relocaliser.
- l'autoroute, comme dans le Gers, génèrera un trafic d'opportunité « vers la méditerranée » le week-end.
- Il faut inclure dans le projet l'aménagement de la RN112 entre LABRUGUIERE et MAZAMET : déjà inadaptée, il va y avoir un très gros problème avec l'accroissement de trafic généré par l'autoroute.
- les personnes les plus impactées seront celles pour lesquelles cette autoroute n'a aucune utilité.
- la DUP est ancienne et la réglementation a beaucoup évolué depuis.
- Comment est-il possible qu'ASF ait décidé de ne pas candidater à la construction de cette autoroute, alors qu'elle prolonge justement la A680 ?

### **Réponse ASF**

*Le groupe VINCI, dont fait partie ASF, a participé à l'appel d'offres. Sa proposition n'a pas été retenue par le concédant.*

- Comment se fait-il que NGE soit justement le groupement qui a construit les 2 déviations de SOUAL et PUYLAURENS, rétrocedées au même groupement ?

**Réponse ATOSCA :**

*La société ATOSCA s'est associée aux sociétés de travaux du groupe NGE auxquelles elle a confié la conception et la construction de l'A69.*

*L'expérience et la connaissance fine de la géotechnique locale des entreprises du groupe NGE et de ses partenaires locaux issue de la construction des déviations de Verfeil, Puylaurens, Soual ainsi que de la rocade de Castres, ont permis à NGE de proposer à ATOSCA une offre de conception-construction compétitive.*

*ATOSCA va gérer et piloter pour le compte de l'État, le financement, la construction et l'exploitation de l'A69 pendant la durée de la concession. Elle ne devient en aucun cas propriétaire des déviations existantes, ni du tracé neuf qui sera construit.*

- plusieurs régions ont abandonné des projets similaires. D'autres aménagement sont possibles comme ceux retenus pour TOULOUSE/AUCH.

**Réponse ATOSCA :**

*L'aménagement de liaison rapide à 2x2 voie entre Auch et Toulouse est similaire dans sa conception avec celui de l'A69 :*

- *aménagement d'une nouvelle 2x2 voie neuve avec maintien ou déviation localisée de la nationale adjacente sur les sections en rase campagne.*
- *déviations de contournement des principaux villages.*
- *quelques sections existantes de la RN124 existante mise à 2x2 voies systématiquement doublées par la réalisation de voies latérales et d'un itinéraire de substitution neuf en site propre.*
- *itinéraire de substitution qui traverse les villages et les villes de Gimont et l'Isle Jourdain.*

- la trafic entre Castres et Albi est nettement supérieur à celui de CASTRES/TOULOUSE (+ de 12000 Véhicules par jour) et pourtant il n'est pas envisagé de faire une autoroute.

- l'autoroute ne sera pas soumise au SRADETT !

- les émissions de CO2 de l'A69 n'ont pas été prises en compte dans le PCAET de la communauté de communes TARN-AGOUT.

- Le caractère accidentogène de la RN126 n'est pas prouvé comparativement à d'autres axes y compris l'A68 (déjà constaté lors du débat public).

- les compétences d'ATOSCA sont mises en doute si l'on se réfère aux déconvenues de l'A150 ROUEN/LE HAVRE.

- la déviation envisagée de la commune de MONTCABRIER sur TEULAT pendant les travaux sera dangereuse.

- l'A 69 coupe la commune de Teulat en deux, sépare le quartier de la Nagasse du reste du village et se situe à proximité et en visuel de plusieurs lieux-dits habités (La Nagasse, La Revelle, Terres de Pastel, En Carpet, La Boulbène, La Montagne...).

**Réponse ATOSCA :**

*Voir réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête et aux contributions.*

## Arguments pour le projet d'autoroute

*Les sénateurs Philippe BONNECARRERE et Philippe FOLLIOT, le député Jean TERLIER, la Région Occitanie, plusieurs communes concernées, le SCOt Autan-Cocagne, le MEDEF, la CCI, les Chambres des Métiers du Tarn et de l' Occitanie, le CESER OCCITANIE, la CFDT du TARN, les Fédérations du Bâtiment du Tarn et de l'Occitanie, le Groupe PIERRE FABRE et de nombreuses entreprises, l'aéroport de CASTRES, des associations, des commerçants, des hôtels ... se prononcent en faveur du projet d'autoroute attendu depuis 40 ans. Le désenclavement par l'autoroute est présenté comme la solution au développement économique du bassin CASTRES/TOULOUSE. Les*

*alternatives ne sont pas réalisables dans des délais raisonnables ou pas assez efficaces. On doit avancer maintenant. Il est rappelé que Jean CASTEX est venu soutenir le projet en septembre 2021.*

Les arguments économiques avancés sont nombreux, le désenclavement étant l'argument principal :

- c'est une question d'équité : toutes les autres villes entourant TOULOUSE ont un accès 2 x 2 voies. La réussite d'ALBI est mise en avant ainsi que les autres villes autour de TOULOUSE. La position de CASTRES a régressé faute de voie rapide.
- il est trop tard pour la solution de la RN126. On ne peut pas perdre encore 10 ans.
- l'autoroute CASTRES/TOULOUSE c'est le rééquilibrage territorial (TOULOUSE est saturée), le renforcement de la position géographique centrale de CASTRES/MAZAMET, un accélérateur de développement d'un bassin qui dépérit. Elle donnera une image plus dynamique et une meilleure attractivité pour les entreprises, les clients, les commerces, les travailleurs, les étudiants...C'est une question de survie.
- l'autoroute mettra fin à l'insécurité de la RN126 (les salariés sont souvent cités) dont l'aménagement aurait aussi un impact environnemental.
- l'autoroute facilitera la qualité de vie en général.
- l'arrivée massive des cadres toulousains sur la ville de CASTRES et ses environs va booster le marché immobilier.
- l'autoroute créera des emplois pendant les travaux et aura des retombées pour le commerce.
- l'argument de la consommation de terres agricoles ne tient pas quand on voit le nombre d'exploitations agricoles qui s'arrêtent et les terrains mis en jachère.
- La CCI du TARN présente une étude montrant que, sur la période 2009-2019, CASTRES a été moins performante dans tous les domaines que les villes moyennes entourant TOULOUSE : croissance économique, évolution démographique, indice de jeunesse, création d'emplois, création d'activités, part des personnes soumises à l'IR...
- depuis la mise en service de l'A68 10000 emplois ont été créés à ALBI et 2500 perdus à CASTRES.

Des arguments environnementaux sont avancés :

- les mesures ERC ont été bien prises en compte par ATOSCA.
- c'est la première autoroute construite en respectant Grenelle 2.
- jamais les impacts négatifs environnementaux résiduels n'ont été aussi limités pour une autoroute.
- le zéro perte de biodiversité est impossible. Mais une fois l'ouvrage achevé, la vie agricole ou sauvage reprend ses droits. Le bilan est nettement positif.
- les mécanismes de compensation prévus sur le reboisement, les énergies vertes... sont innovantes et permettent de réaliser un ouvrage le plus respectueux possible des populations et de l'environnement.
- il y a suffisamment de passages grande et petite faune et transparence hydraulique
- le projet comporte de nombreux aménagements pour préserver le cadre de vie des riverains et protéger la faune et la flore : zones sensibles évitées, importante plantation d'arbres, des ouvrages soucieux de la biodiversité, des zones de co-voiturage, une tarification favorisant l'éco-mobilité.
- quelles études prouvent que l'A68 a eu un impact négatif sur l'environnement ?
- pour un surcoût relativement faible, il faut réaliser sur la longueur une "autoroute verte" (voies vélos, arbres de part et d'autre...).

l'électrification rapide des véhicules permettra à moyen terme la fin des rejets de gaz à effet de serre, dans le domaine de la mobilité.

- il faut végétaliser et arborer les bords de l'autoroute.

Enfin sont mis en avant des arguments divers :

- le Groupe Pierre FABRE dit que sans autoroute son implantation dans le TARN risque d'être chamboulée.
- l'autoroute sera financièrement avantageuse par rapport au train qui de plus est rare.
- le péage différencié en fonction du type de motorisation est une bonne chose.
- cette autoroute offre une solution d'accès alternative aux revéolois pour se rendre à TOULOUSE.
- les expropriations se passent bien.



- non seulement l'A69 est indispensable mais elle doit être prolongée jusqu'à BEZIERS afin que CASTRES ne soit pas un cul de sac.

## Critiques du dossier d'enquête et de son organisation

### Le dossier d'enquête

- il est impossible de lire et assimiler en 45 jours d'enquête (entrecoupés de fêtes) ce dossier de milliers de pages, touffu et mal organisé, présentant plusieurs tables des matières qui se superposent mal, comportant des données techniques, de nombreuses répétitions, des chiffres contradictoires (par exemple sur le gain de temps), des données fausses, des raisonnements qui ne mènent nulle part ou mal étayés, des morceaux de phrase ou de paragraphes manquants, etc.
- la FNE Midi Pyrénées fait observer que plusieurs documents utiles ne sont pas présents dans le dossier (contrat de concession d'ATOSCA et ses annexes, avis de l'OFB, avis de la commission locale de l'eau).
- ou est-il écrit que sans autorisation environnementale accordée par les préfets, les travaux ne pourront pas commencer ?
- le dossier d'enquête ne présente pas correctement l'objet de l'enquête publique.
- de nombreux passages des annexes du contrat de concession d'ATOSCA sont censurés comme le trafic en 2045, la réduction des nuisances acoustiques et bien d'autres sujets environnementaux.
- le dossier ne comporte pas d'avis de l'ARS.
- l'ART (Autorité Régulatrice des Transports) n'a pas été consultée.

### **Réponse ATOSCA :**

*Le dossier soumis à enquête publique comportait les pièces et informations exigées par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Son contenu, qui peut apparaître dense, est proportionné à l'importance et la nature des travaux et aux enjeux en présence.*

*D'ailleurs, afin de ne pas surcharger le dossier d'enquête publique déjà important en volume, seuls les avis requis en application des articles R. 181-19 à R. 181-32 du code de l'environnement ont été soumis au public, comme le prévoit l'article R. 181 37 du code de l'environnement. Le contrat de concession et ses annexes, qui ne constituent pas une pièce du dossier de l'enquête publique, ont finalement été soumis au public à la suite de plusieurs demandes en ce sens. Les passages portant sur des considérations économiques sans lien avec des considérations environnementales et les dispositions rendues caduques par les études et le dossier soumis à l'enquête en janvier 2022, ne constituant pas des informations environnementales communicables ont été écartés à la signature du contrat de concession en avril 2022.*

*En outre, la présence de plusieurs tables de matières et de répétitions découle des dispositions de l'article L. 123-6 du code de l'environnement relatives à l'enquête publique unique qui exige que « le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets ». Chaque concessionnaire a ainsi dû présenter son propre dossier, comportant chacune la même étude d'impact, avec sa propre table des matières et une note de présentation commune aux deux dossiers.*

*Ci-dessous tous les avis joints au dossier d'enquête publique dont notamment les avis de l'ARS, l'OFB, et des CLE (cf. pièce A69\_DAE\_AVIS\_SERVICES).*

#### Avis

Avis du Conseil National de la Protection de la Nature du 12 septembre 2022 (A69)
Avis délibérés de l'Autorité environnementale du 6 octobre 2022 (A69 et A680)
Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) - Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Tarn : avis les 29 février 2022 et 23 mai 2022
Avis conforme du Ministre concernant l'espèce protégée Lutra lutra : avis du 2 novembre 2022
Contribution de l'Agence Régionale de Santé (ARS) du 31 mai 2022
Avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE de l'Agout : 27 juin 2022
Avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Hers - Mort - Grout : 29 juin 2022
Demande de compléments de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de Haute-Garonne : 04 juillet 2022
Contribution de la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Tarn : 04 juillet 2022
Avis de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) d'Occitanie (Paysage) : 28 juin 2022
Consultation de l'Institut National des Appellations d'Origine (INAO) : avis réputé favorable (pas de réponse à la consultation du 24 janvier 2022)
Avis de l'Office Français de la Biodiversité (OFB) - Service Régional de Police : 05 juillet 2022
Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) - Service Régional d'Archéologie : arrêté n° 76-2022-0054 du 11 janvier 2022 portant modification de l'arrêté n°76- 2021-1296 du 26 novembre 2021 définissant les modalités de saisine du préfet de région pour la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventive préalables à un aménagement réalisé par tranches successives
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) - Unité Inter-départementale Tarn-Aveyron (ICPE) : 15 juin 2022

*Ces avis font bien partie intégrante du dossier contrairement à ce qui est affirmé à tort par certaines associations. L'ART et le conseil d'État ont validé le contrat de concession d'ATOSCA avant sa signature le 22 avril 2022.*

### L'organisation de l'enquête

- l'organisation de l'enquête n'est pas bonne au regard des enjeux environnementaux et sociaux du projet : durée trop courte, pas de réunions publiques, période de fêtes au milieu, dossier trop technique, cartes et illustrations floues, incompréhensibles et inexploitables, dates et horaires des permanences inadaptées (pour les personnes travaillant) ...
- pour toutes ces raisons, plusieurs associations, la maire de TEULAT et des particuliers demandent la prolongation de l'enquête et la tenue de réunions publiques.
- tout semble fait pour dissuader les citoyens de participer au débat en le noyant sous une masse de considérations inutiles, dilatoires, abusives ou partisans.
- la commission d'enquête n'est pas représentative : que des hommes de plus de 60 ans, aucune femme.
- le 13/12, le site du conseil Général ne fait toujours pas mention de l'avis d'enquête.
- l'association ATTAC constate que l'avis d'enquête (format A2 sur fonds jaune) n'était pas présent lors de la première permanence de la commission à CASTRES. Le 10/01/2023, elle constate que l'avis d'enquête n'est pas visible par le public hors des heures d'ouverture de la sous-préfecture (caché par un rideau métallique).
- la maire de TEULAT témoigne qu'elle n'a à sa disposition pour le public ni dossier papier ni ordinateur fourni par ATOSCA qui lui a seulement donné une clé USB comportant le dossier ce qui est tout à fait insuffisant.
- le registre numérique n'indique pas dans quelles mairies le dossier papier peut être consulté.
- les municipalités non concernées par le tracé de l'autoroute, mais impactées par ses conséquences (fermeture de la déviation de SOUAL, par exemple) n'ont jamais été invitées aux réunions de concertation. Pourquoi ?
- les avis exprimés à l'enquête ont-ils une utilité puisque le Préfet a déjà annoncé qu'il « *validera le projet* » malgré l'avis négatif de la population, de l'Autorité environnementale et du Conseil National de la Protection de l'Environnement. « *il faut tenir le calendrier* ». Les fouilles archéologiques déjà effectuées le prouvent. Des pressions s'exerceraient-elles aussi sur les commissaires enquêteurs ?
- un retard de transfert des contributions papier sur le registre électronique est constaté. Certaines contributions n'ont pu être mises sur le site car rejetées sans raison (plusieurs cas dans le week-end du 07 au 08 janvier).
- la mairie de LAGARRIGUE a diffusé un tract donnant seulement des arguments "pour" l'A69. Il faudrait lui demander de diffuser immédiatement un tract donnant aussi des arguments "contre" ?
- les formalités de publicité de l'enquête sont insuffisantes pour un projet de cet envergure.
- la concomitance de l'enquête environnementale avec une enquête parcellaire est reprochée.

### **Réponse ATOSCA :**

*Selon l'article L. 123-9 du code de l'environnement, la durée de l'enquête publique pour les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale ne peut être inférieure à trente jours. Elle peut être prolongée par la commission d'enquête pour une durée maximale de quinze jours. Le code de l'environnement ne prévoit pas de prolongation de la durée d'enquête en cas de période de congés. En l'occurrence, la durée de l'enquête publique a été fixée à 45 jours, ce qui est bien supérieur à la durée minimale prévue par le code de l'environnement. D'ailleurs, la participation élevée du public démontre que la durée l'enquête publique a pleinement permis au public de s'exprimer.*

*L'organisation de réunions d'information et d'échange avec le public est une simple possibilité laissée à la discrétion de la commission d'enquête (cf. article R. 123-17 du code de l'environnement ; cf. CE, 1er mars 2013, n° 340859, n° 340957).*

*Une présentation du tracé et des éléments du dossier soumis ensuite à enquête publique a fait l'objet de 11 réunions publiques de présentation dans les communes impactées par le tracé entre septembre et novembre 2022 auxquelles un total d'environ 1000 personnes a participé.*

### 2.4.3.2 Questions de la commission et réponses d'ASF et ATOSCA

1- Pouvez-vous nous communiquer les temps théoriques comparatifs d'un trajet depuis la rocade de CASTRES (intersection RN126 et RN112) jusqu'au périphérique de TOULOUSE par l'autoroute et par la RN126 actuelle. Les vitesses à prendre en compte sont les maximums autorisés sur les différentes sections des trajets.

#### Réponse ATOSCA

*Le comparatif demandé est récapitulé ci-dessous :*

	A69	Itinéraire actuel	Itinéraire de substitution
Temps de trajet théorique	35	59	70
Temps de trajet vitesse pratiquées (cf. dossier)	33	56	68
Gain de temps théorique entre projet et itinéraire actuel (vitesse limites théoriques)	24		
Gain de temps estimé entre projet et itinéraire actuel (vitesses pratiquées)	23		
Perte de temps théorique entre itinéraire de substitution et itinéraire actuel			-11
Perte de temps estimée entre itinéraire de substitution et itinéraire actuel			-12

*Le calcul détaillé est fourni en annexe.*

2 - Beaucoup de contributions critiquent les volumes de trafic avancés dans le dossier. Nous souhaitons mieux cerner les cerner en excluant tous les déplacements intermédiaires (déplacements locaux).

Pour ce faire, pouvez-vous nous communiquer (actuellement et à l'horizon de 20 ans) les volumes de véhicules :

- . partant de TOULOUSE et allant au minimum jusqu'à PUYLAURENS,
- . partant de l'une des entrées possibles entre CASTRES et PUYLAURENS et allant jusqu'à TOULOUSE.

#### Réponse ATOSCA

*Les volumes de trafic intermédiaires sont annoncés dans le dossier (cf. tableaux 77 & 78 page 04 de l'annexe 1 (Rapport trafic) du Mémoire en réponse à l'Ae (pièce F5))*

*A la mise en service les chiffres sont les suivants :*

*Sur les 19700 usagers journaliers payant VL d'A69,*

- 1650 sont en échange « Toulouse » <> « Puylaurens »
- 1050 sont en échange « Toulouse » <> « Soual »
- 3600 sont en échange « Toulouse » <> « Castres »

*Sur les 1175 usagers journaliers PL d'A69,*

- 70 sont en échange « Toulouse » <> « Puylaurens »
- 90 sont en échange « Toulouse » <> « Soual »
- 490 sont en échange « Toulouse » <> « Castres »

*En 2045, les prévisions de trafic sont les suivantes :*

*Sur les 23 300 usagers journaliers payant VL d'A69,*

- 1 960 sont en échange « Toulouse » <> « Puylaurens »
- 1 250 sont en échange « Toulouse » <> « Soual »
- 4 350 sont en échange « Toulouse » <> « Castres »

*Sur les 1 290 usagers journaliers PL d'A69,*

- 50 sont en échange « Toulouse » <> « Puylaurens »
- 100 sont en échange « Toulouse » <> « Soual »
- 540 sont en échange « Toulouse » <> « Castres »

3 - Que répondez-vous à ceux qui disent que le trafic baisse ces dernières années et à La DREAL qui estime à 5640 véhicules/jour le trafic sur l'A680 ?

**Réponse ASF**

La pandémie de COVID 19 a eu une incidence générale sur les trafics observés. Une baisse a notamment été constatée en 2020 à la suite des différentes phases de confinement. Le trafic 2022 est revenu à des niveaux similaires à ceux rencontrés avant la pandémie. Avant cette pandémie, le trafic observé à la gare de Toulouse Est sur les 10 années précédentes montre une progression annuelle moyenne de 2,1%. L'estimation de la DREAL correspond au trafic existant avant réalisation du projet d'aménagement sur la section A680 à l'est de Gragnague.

4 - Pouvez-vous nous confirmer que le tarif de base du trajet CASTRES/TOULOUSE en voiture (hors éventuelles augmentations 2023) sera de 8,37 euros (6,77 pour l'A69 et 1,6 pour la A680).

**Réponse ASF**

Nous confirmons que le tarif de base de Toulouse Est (A680) est de 1€60 en classe 1 en valeur 2022. En application du contrat de concession, et sans lien avec les travaux d'aménagement de l'A680, ce tarif pourra évoluer lors de hausses tarifaires annuelles (y compris avant la mise en service de l'A69).

**Réponse ATOSCA**

ATOSCA confirme que le tarif plein pour un Véhicule Léger de classe 1 « normal » est 6,77€ pour l'A69 soit 13,54 € TTC pour un aller-retour complet (base 2021).

Sur cette base,

- Pour un véhicule léger électrique, le tarif est de **5,42 € TTC** (10,84 A/R)
- Pour un véhicule léger électrique qui prend un abonnement chez ATOSCA en faisant un trajet domicile travail tous les jours, le tarif est de **2,71€ € TTC** (5,42 A/R).
- Pour un véhicule non électrique qui prend un abonnement chez ATOSCA en faisant un trajet domicile travail tous les jours, le tarif est de **4,06 € TTC** (8,12 A/R).

De manière plus détaillée, les abonnements fonctionneront de la manière suivante :

**Réductions accordées par rapport au tarif applicable pour les véhicules non considérés à très faible émission sur la base du tarif plein (6,77€ TTC pour l'ensemble du trajet):**

<b>Nombre de transactions (trajets) réalisées dans le mois</b>	<b>Réduction appliquée</b>
1 à 19 (inclus)	Pas de réduction
20 à 39	30 % sur tous les trajets
40 à 59	40 % sur tous les trajets
60 à 79	50 % sur tous les trajets
Plus de 80	60 % sur tous les trajets

**Pour les véhicules à très faible émission de GES (électriques) sur la base du tarif déjà réduit de 20 % (soit 5,42 € TTC pour l'ensemble du trajet)**

<b>Nombre de transactions (trajets) réalisées dans le mois</b>	<b>Réduction appliquée aux véhicules à très faibles émissions sur la base du tarif effectif correspondant</b>
1 à 19 (inclus)	Pas de réduction
20 à 39	40 % sur tous les trajets
40 à 59	50 % sur tous les trajets
60 à 79	60 % sur tous les trajets
Plus de 80	70 % sur tous les trajets

Ainsi pour un véhicule faisant des déplacements très fréquents, le tarif VERFEIL CASTRES pourrait aller jusqu'à :

- **1,63 € TTC** pour un véhicule électrique (3,26 A/R).
- **2,71 € TTC** pour un véhicule non électrique (5,42 A/R).

5 - Plusieurs contributions critiquent le fait que les contournements de SOUAL et PUYLAURENS deviennent payantes. Les mots vols, confiscation... sont employés. Existe-t-il des textes de loi en la matière ? Existe-t-il une jurisprudence répondant à la contestation de sections routières gratuites devenant payantes ?

### **Réponse ATOSCA**

*En préambule, il convient de rappeler, d'une part, que les observations relatives aux conditions économiques de la concession sont étrangères à la législation environnementale, dont les intérêts protégés par l'article L.181-3 du code de l'environnement, et sans effet sur l'autorisation environnementale sollicitée.*

*D'autre part, le concessionnaire n'est pas propriétaire de l'A69 mais il n'en est que le constructeur puis le gérant pour le compte de la collectivité et ce dans le cadre de la création d'une infrastructure déclarée d'utilité publique. Il n'y a donc pas privatisation des déviations existantes.*

*En préambule, il convient de rappeler que le concessionnaire n'est pas propriétaire de l'A69 mais il n'en est que le constructeur puis le gérant pour le compte de la collectivité et ce dans le cadre de la création d'une infrastructure déclarée d'utilité publique. Il n'y a donc pas privatisation des déviations existantes.*

*Conformément au contrat, à l'issue de la concession, voire plus tôt dans l'hypothèse où les recettes de péage permettraient d'arriver de manière anticipée à équilibrer les coûts d'investissement, la collectivité pourra changer à sa discrétion de gérant et renégocier un contrat où le péage ne servira qu'à couvrir les coûts d'exploitation.*

*Par ailleurs il convient également de noter que bien d'autres tronçons réalisés par l'État et gratuits pour les usagers ont par la suite été intégrés dans un réseau autoroutier concédé ou fait l'objet d'une nouvelle concession.*

*Pour les plus récents on peut citer :*

- *la RN79 dans l'Allier route gratuite à 2x1 voies avec des sections de 2x2 voies qui a fait l'objet d'une transformation en autoroute à 2x2 voies, moyennant une nouvelle concession à Péage pour devenir l'A79.*
- *la RN10 dans les Landes autoroute gratuite à 2x2 voies qui a fait l'objet d'un élargissement à 2x3 voies, moyennant une nouvelle concession à Péage pour devenir l'A63.*

*Bien que le sujet de la gratuité de certaines portions d'autoroute ne soit pas directement en lien avec l'objet de l'autorisation environnementale sollicitée, la société ATOSCA est en mesure de faire part des éléments suivants concernant le droit applicable en la matière. :*

*-1) Les conditions dans lesquelles une autoroute à péage peut être créée sont prévues par le code de la voirie routière et, en particulier, par son article L. 122-4.*

*Toutefois, aucune des dispositions de cet article n'encadre spécifiquement la transformation de sections gratuites en sections payantes.*

*Le Conseil d'Etat a cependant été interrogé sur cette question dans son avis du 6 juillet 1993 portant sur la transformation de la RN 10 comprise entre Le Muret et Saint-Géours-de-Maremne en autoroute à péage (premier projet à l'origine de l'A63) (CE, Avis, Sect. TP, 6 juillet 1993, n°354708, EDCE, 1994, n° 45, p. 377).*

*Dans cet avis, le Conseil d'Etat s'est prononcé uniquement au regard des dispositions de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière (ces dispositions étaient alors différentes, mais l'esprit était similaire : principe de gratuité avec possibilité pour l'Etat d'y déroger). Cela confirme que ce sont les seules dispositions ayant vocation à encadrer la mise en place d'une section routière à péage à la place d'une section gratuite.*

*Le Conseil d'Etat a considéré : « Il résulte de ces dispositions que la mise en service d'une autoroute à péage ne doit pas avoir pour effet de priver les usagers de toute possibilité de relier gratuitement, par un itinéraire qui n'est pas nécessairement parallèle, les points desservis par la nouvelle*

autoroute, à moins que le relief fasse obstacle au passage de deux voies soumises à des statuts différents. En l'espèce, il est envisagé de concéder la section de la RN 10 comprise entre le Muret et Saint-Geours-de-Maremne en vue de sa transformation à péage. Dans cette hypothèse, le trafic "longue distance" disposerait d'un itinéraire de substitution gratuit par la RN 134 et la RN 124 via Mont-de-Marsan et Dax. Cette possibilité devrait d'ailleurs être clairement signalée aux usagers.

Quant au trafic local, le système de péage prévu, dit "péage ouvert", permettrait d'éviter que la transformation de la RN10 en autoroute payante ne le pénalise. En effet, la perception des péages devrait s'effectuer lors du franchissement de deux barrières en pleine voie, à chaque extrémité de la section, tandis que les échangeurs intermédiaires ne seront pas équipés de gares de péage. Les usagers locaux pourront ainsi circuler gratuitement sur l'autoroute entre les deux barrières, ou contourner ces barrières en empruntant le réseau routier départemental.

Dans ces conditions, il a semblé au Conseil d'État qu'à condition d'admettre la légalité du système de péage ainsi décrit, la concession de la RN 10 en autoroute à péage ne se heurterait pas à une objection juridique ».

Ainsi, pour valider la transformation d'une section routière gratuite en section payante, le Conseil d'État a identifié deux conditions :

- l'existence d'un « itinéraire de substitution gratuit » ;
- la mise en place de mesures permettant « d'éviter que la transformation [de la route gratuite] en autoroute payante ne (...) pénalise » le trafic local.

- 2) Pour en revenir à l'appréciation au cas présent de la condition liée à l'existence d'itinéraires alternatifs gratuits.

Ce sujet a été largement évoqué dans le cadre de l'enquête publique ayant conduit à la déclaration d'utilité publique du 19 juillet 2018.

Le Conseil d'État, par sa décision du 05 mars 2021 a rejeté les recours portés par certaines associations sur cette déclaration d'utilité publique, et notamment les motifs visant à contester l'intégration des sections gratuites à 2x2 voies de la RN126 dans le tracé concédé de l'A69.

Cette condition a également donné lieu à une analyse de l'Autorité de régulation des transports dans son avis du 25 janvier 2022 (avis n°2022-007 du 25 janvier 2022 relatif au projet de contrat pour la mise en concession de l'autoroute A69).

L'Autorité a à cet égard rappelé qu'ATOSCA se voyait confier le financement ou la réalisation de travaux dans les zones de Puylaurens et Soual (création du barreau de Puylaurens, amélioration des conditions de sécurité de la traversée de Soual et Puylaurens) visant précisément à favoriser le trafic local et à constituer des « itinéraires de substitution à l'autoroute », à la fois pour les véhicules légers et les poids-lourds. L'Autorité en a conclu que « les aménagements susmentionnés sont la conséquence de l'intégration de certains itinéraires aujourd'hui gratuits dans le tracé de la future autoroute A69 soumise à péage, et ont pour objectif de maintenir un itinéraire alternatif gratuit, comme l'exige la jurisprudence (CE, avis, section TP, 6 juillet 1993, n°354708), dans des conditions de sécurité équivalentes à l'itinéraire aujourd'hui existant ».

Ainsi, l'Autorité de régulation des transports a considéré que la transformation des sections actuellement gratuites en sections payantes était en l'espèce valide dès lors que, conformément à l'avis du Conseil d'État de 1993, des itinéraires alternatifs gratuits étaient prévus et aménagés afin de ne pas pénaliser le trafic local au droit de Soual et Puylaurens.

Le Conseil d'État dans son avis préalable à la signature du contrat de concession A69 du 20 avril 2022 a validé l'avis de l'autorité de régulation des transports.

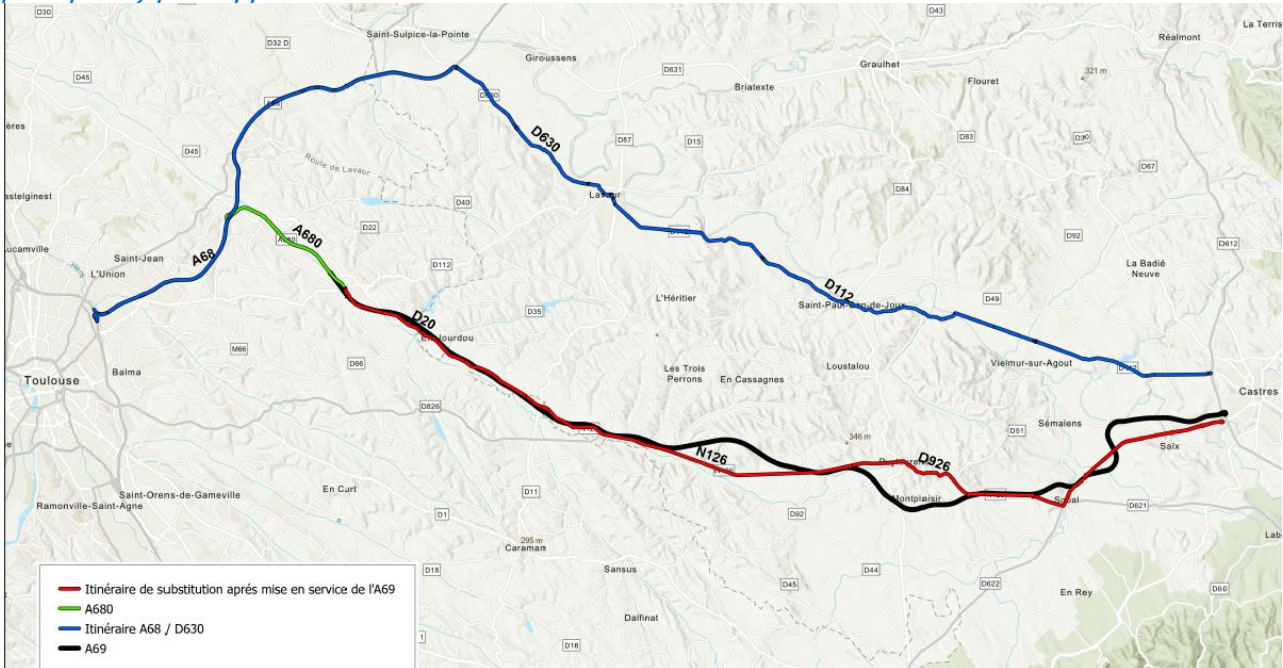
6 - quel perte de temps subiront les véhicules n'empruntant pas les déviations de SOUAL et PUYLAURENS par rapport à la situation actuelle : voitures, camion et bus ?

### **Réponse ATOSCA**

#### **Pour les véhicules légers :**

Les véhicules légers ne souhaitant pas emprunter l'A69 devront repasser dans les agglomérations de Soual et Puylaurens. En complément, un certain nombre de carrefours vont être sécurisés au droit des franchissements de la RN126 conduisant la création de 11 carrefours giratoires supplémentaires par rapport à l'itinéraire actuel.

*Ces deux dispositions conduisant à une estimation de l'allongement du temps de parcours par l'itinéraire de substitution de 11 mn à 12 mn (suivant prise en compte vitesse théorique ou pratiquées) par rapport à l'itinéraire actuel.*



### **Pour les Poids lourds :**

*Les poids lourds ne souhaitant pas emprunter l'A69 pourront prendre l'itinéraire A68-RD630—RD112 par Lavaur.*

*Cet itinéraire est plus long de 3km par rapport à l'itinéraire actuel et s'effectue dans des temps similaires à ceux de l'itinéraire actuel (environ 65mn de rocade à rocade).*

*Les études de trafic montrent que cet itinéraire ne verra pas un accroissement significatif de son trafic poids lourds au détriment de l'A69 dont la continuité (consommation moindre du fait de l'absence de freinage et redémarrage) et le temps de parcours constitueront des gains économiques justifiant le coût d'utilisation du tracé autoroutier pour les transporteurs (gain de temps estimé à 20mn pour les PL).*

*Les modèles de trafic montrent que l'augmentation de trafic poids lourds sur cet itinéraire de substitution sera environ de 60 PL supplémentaires (300 PL/j en moyenne aujourd'hui).*

*Pour ce qui concerne les poids lourds en transit sur l'itinéraire Castelnaudary-Castres (environ 470 PL/j sur la RD622 entre Revel et Soual) qui empruntent aujourd'hui la déviation de Soual il n'est pas prévu d'itinéraire de substitution affecté.*

*L'itinéraire recommandé passera par la RD84 à la sortie de Revel puis l'A69 prise au diffuseur de Puylaurens. Cet itinéraire fait gagner environ 5 mn par rapport à l'itinéraire actuel pour un allongement de parcours de 3km.*

*Un itinéraire de substitution alternatif non interdit aux poids lourds existe en cas de fermeture de l'A69 par la RD12, puis la RD85 celui-ci fait perdre 3mn par rapport à la situation actuelle et présente un allongement de parcours de 5km.*

### **Pour les Bus :**

*Les lignes de Bus actuelles empruntent déjà le futur itinéraire de substitution de l'A69.*

*L'allongement de temps de parcours généré par l'ajout des 11 nouveaux giratoires est estimé à environ 5mn sur le trajet total.*

*À noter néanmoins que les arrêts de bus actuels ne sont pas protégés car situés pour la plupart en bord de RN126 impliquant notamment le stationnement des Bus en empiètement des voies de circulation. En coordination avec la Région et le département, la configuration de ces arrêts pourra certainement être améliorée et sécurisée notamment au droit des nouveaux carrefour giratoires.*

*Enfin la création de l'A69 offre à la région Occitanie, la possibilité de développer des liaisons bus rapides entre l'agglomération Castraise et Toulouse afin de développer la multimodalité sur cet itinéraire en cohérence avec la politique régionale en la matière.*

7a - de même quel temps perdront les habitants de certaines communes dans leurs déplacements (Saint-Germain-des-Près, notamment).

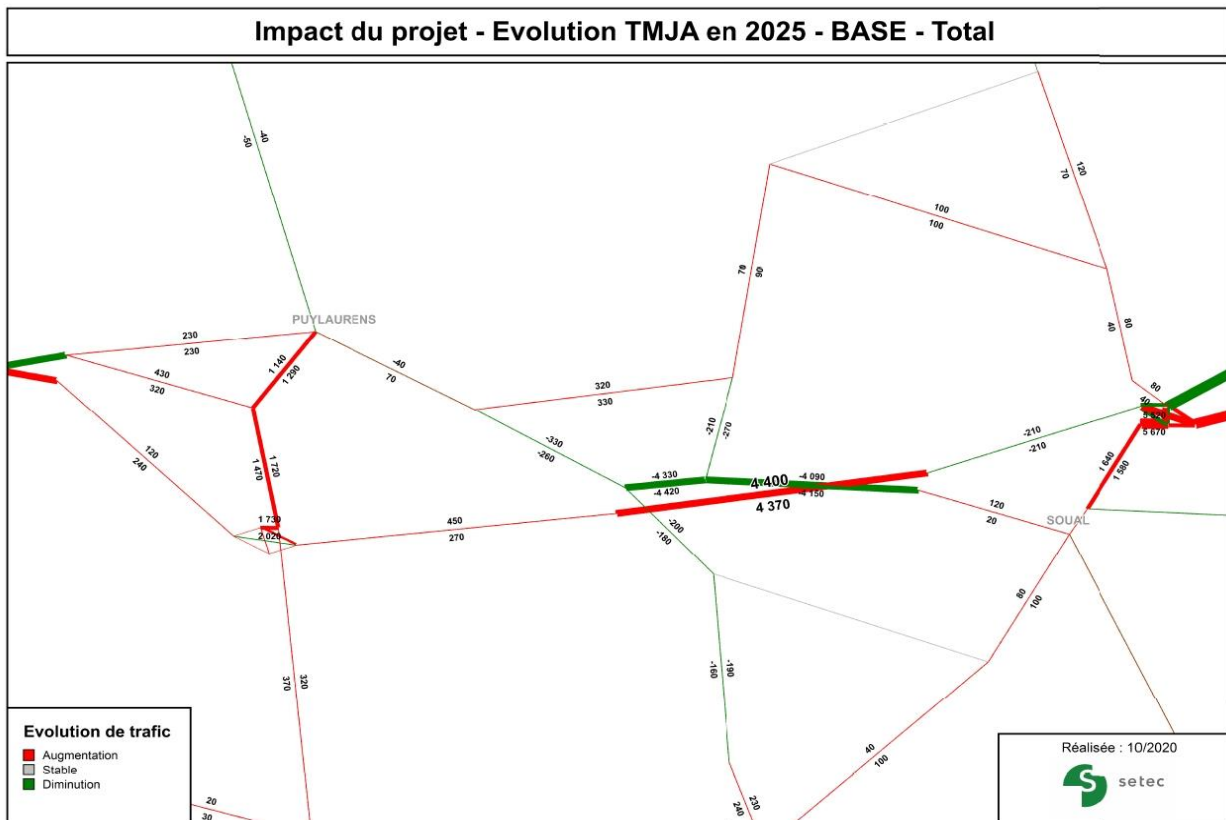
### Réponse ATOSCA

Les habitants de St Germain des Près souhaitant se rendre à Saïx verront leur trajet allongé de 4mn par la traversée de Soual du fait de l'intégration de la déviation de Soual à l'A69 (+700m). Réponse plus détaillée à la question n°16.

7b - quel impact sonore supplémentaire (et autres pollutions) subiront les riverains de la RN126 du fait du report de trafic par SOUAL et PUYLAURENS ?

### Réponse ATOSCA

Les études de trafic ne prévoient pas de report significatif de trafic de transit supplémentaire dans les traversées de Soual et Puylaurens du fait de la création de l'A69. Globalement, l'augmentation des flux de déplacements locaux et de transit complémentaires qui seront amenés à retraverser Soual et Puylaurens sont compensés par la baisse des trafics inter-agglomération avec une augmentation néanmoins sensible des flux des usagers locaux entre les centres-villes et les diffuseurs de l'A69 (cf. extrait dossier CNPN E3 illustration 38 page 78 reprise ci-dessous).



Ainsi le trafic sur la RD84 entre la partie sud du Bourg de Puylaurens et le diffuseur de Puylaurens devrait augmenter de 60% environ (+ 2500 vh/jour).

De même le trafic sur la RD926 entre le centre Bourg de Soual et le futur diffuseur de Soual devrait augmenter de 30% environ (+ 3220 vh/jour).

Les augmentations de trafic sur ces secteurs en agglomération bien que non négligeables conduisent à des augmentations d'émissions sonores inférieures à 1,1 dB(A) dans Soual et à 2 dB(A) à Puylaurens.

À contrario le trafic dans traversées d'agglomération de Cuq-Toulza et de Saïx et ceux du Hameau de Plaisance et Lacrouzette sur St Germain va baisser d'environ 70% (7000 à 12000 vh/j en moins) sur la RN126 à horizon de la mise en service en 2025. Cela représente une diminution du niveau sonore lié à la RN126 d'environ 4,5 à 6 dB(A).

Concernant la pollution de l'air, l'étude établie préalablement à la DUP et son actualisation pour donner suite à la demande de l'Ae (cf. Mémoire en réponse à l'Ae pièce F5 annexe) montre que la



part liée au projet sur les émissions de polluants atmosphérique est non significative notamment vis-à-vis des valeurs guides fixées par l'OMS.

10 - en cas d'abandon du projet par l'Etat, est-il prévu une indemnisation des concessionnaires pour les études et travaux déjà réalisés ?

### Réponse ATOSCA

Une indemnisation du concessionnaire est bien prévue en cas d'abandon du projet au titre de l'article 37.4 du contrat de concession publié au JO le 22 avril 2022.

11 - que répondez-vous à ceux qui mettent en avant le coût élevé du péage CASTRES/TOULOUSE par rapport à celui acquitté par les autres villes moyennes autour de TOULOUSE (ALBI notamment avec un péage de 1,6 euros) ?

### Réponse ATOSCA

**L'autoroute A68 entre Montastruc la Conseillère et Albi ainsi que l'A64 entre Saint Martory et Muret sont des autoroutes gratuites appartenant au réseau non concédé.**

Elles ont été construites et sont entretenues sur les deniers de l'État.

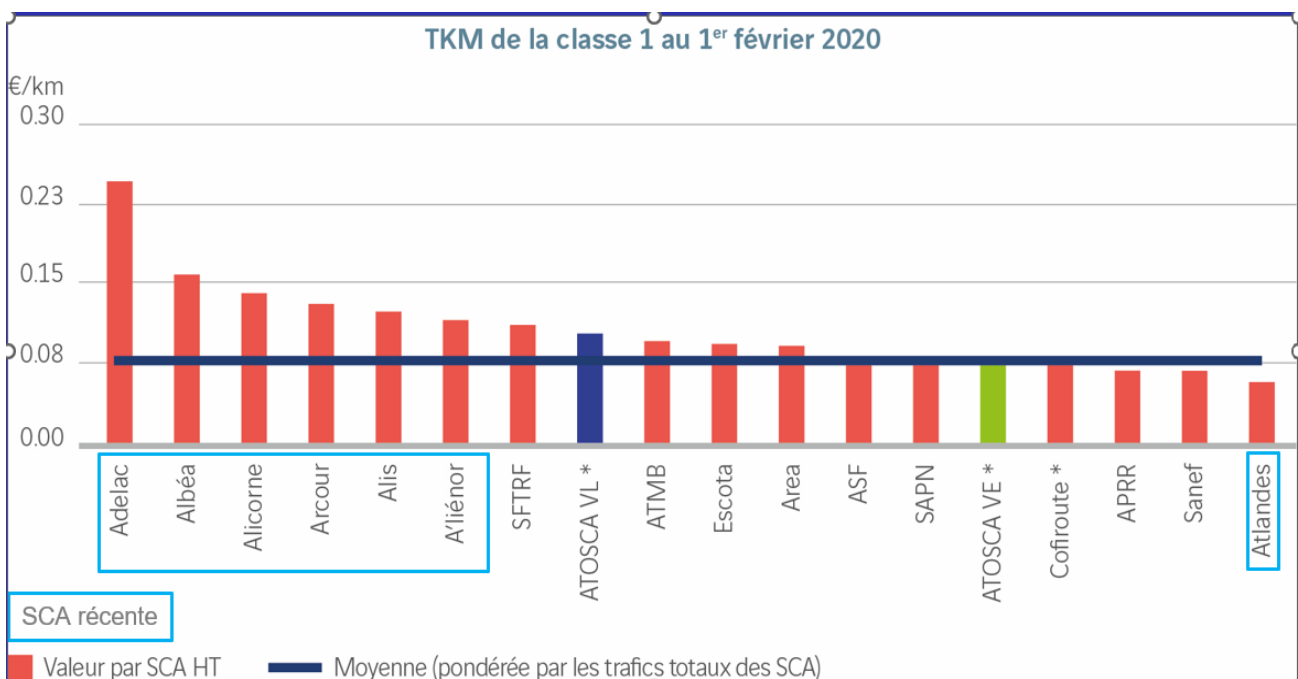
Certains tronçons d'autoroutes existantes initialement construites par l'État (A61/A62 par exemple) ont été concédés ultérieurement afin d'en assurer l'entretien et le pilotage et financement des travaux d'aménagements nécessaire à la croissance du trafic (mise à 2x3 voies, création de nouveaux diffuseurs, gros travaux d'entretien).

Le réseau d'autoroutes concédées autour de Toulouse présente des coûts de péage très variables en fonction de l'historique et des clauses des contrats de concession pour chaque tronçon à péage.

Le coût du péage pour des déplacements domicile travail journalier avec abonnement entre Castres et Toulouse sera dans la moyenne des coûts de péage en Occitanie pour les mêmes types de déplacements

Les coûts de péage de l'A69 (tarif plein) seront parmi les moins chers des concessions récentes créées en France dans les 20 dernières années en France.

Des tableaux comparatifs sont présentés ci-dessous (TKM = Tarif Kilométrique Moyen en € HT)



12 - disposez-vous d'études montrant qu'une infrastructure routière aurait un impact économique favorable pour le bassin CASTRES/MAZAMET ?

### **Réponse ATOSCA**

*Le projet d'ATOSCA s'inscrit dans un périmètre défini contractuellement et relevant de processus décisionnels préalables à la désignation du concessionnaire. ATOSCA n'a pas réalisé de nouvelles études d'opportunité économique de l'A69 par rapport aux études préalables au débat public et à l'enquête qui ont conduit aux décrets de DUP de 2017 et 2018.*

*Les études existantes sur le sujet montrent toutes que l'absence d'infrastructures de qualité au premier rang desquelles les infrastructures de transport rapide, ne permet pas le développement économique des territoires.*

*À ce titre la disparité de dynamisme économique entre l'agglomération de Castres/Mazamet et les autres pôles régionaux exposée dans les dossiers d'étude d'impact (F2 chapitre état initial) et la pièce E3 (raison d'intérêt public majeur) est notable.*

*Le différentiel d'attractivité économique est flagrant entre Castres/Mazamet et les autres pôles régionaux situés autour de Toulouse. Cette analyse est confortée par une étude statistique réalisée par la CCI du Tarn (cf. contribution n°5754) qui confirme clairement ce déficit d'attractivité.*

*Si l'on analyse les atouts économiques de ces différents pôles (bassin d'emploi, infrastructures, compétences), on constate que seule l'absence de liaison rapide est en mesure d'expliquer le différentiel d'attractivité constaté.*

*Les infrastructures de transports rapides ne sont pas en soit à l'origine du développement économique mais en sont des catalyseurs.*

*Les études à l'échelle nationale sur le sujet de l'impact économique apportés par les autoroutes, affirment toutes que la réalisation d'une liaison rapide avec une métropole bien qu'étant un atout indispensable, n'est pas en soi la condition unique au développement économique de ces pôles régionaux (Quinet 1998, CEREMA 2018 chapitre 2...).*

*Afin d'être pleinement efficiente l'implantation d'une nouvelle infrastructure rapide doit impérativement être accompagnée par une politique de développement local coordonnée, incitative et dynamique ce qui en l'occurrence a été mis en place entre l'État, les collectivités locales, les chambres consulaires et les entreprises.*

13 - comment se situe la mortalité de la RN126 par rapport à la moyenne nationale. Cette voie est-elle sensiblement plus dangereuse que les nationales (et départementales équivalentes) en général ?

### **Réponse ATOSCA :**

*La RN126 voit en moyenne la survenance d'1 à 2 accidents mortels par an. Cette statistique est relativement constante depuis 20 ans bien que certains carrefours aient été aménagés (Saix, Cambon les Lavaur) et que la déviation de Puylaurens ait été réalisée en 2008 (cf. étude Claude GOT 2018 [http://www.securite-routiere.org/infrastructure/accidentalite\\_departementale.html](http://www.securite-routiere.org/infrastructure/accidentalite_departementale.html) , étude d'accidentologie DREAL 2009 jointe, et pages 101,102 dossier étude d'impact actualisée F2). L'accidentologie sur les routes du Tarn (0,06 tués/km) est relativement proche de la moyenne de l'accidentologie nationale (0,07 tués/km en 2018) pour des routes de catégorie similaire de catégorie 1 (cf. bilan accidentalité 2018).*

*Avec un indicateur de 0,27 tués/km la RN126 est donc parmi les routes hors agglomération les plus dangereuses du département du Tarn (cf. étude Claude GOT 2018).*

*Elle se situe également dans le premier quartile des routes les plus dangereuses en Midi-Pyrénées si l'on compare avec l'accidentologie des routes des départements voisins présentant des caractéristiques similaires (réseau routier, densité de population, cf. extrait synthèse d'après étude Claude GOT).*

*La RN126 est donc sensiblement plus dangereuse que les nationales et départementales de catégories similaires dans la région et en France métropolitaine.*

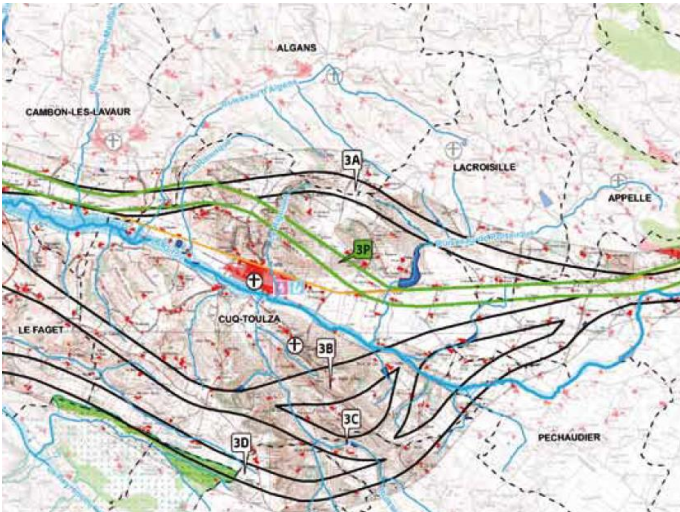
*À noter que les routes à 2x1 voies encore plus accidentogènes que la RN126 dans Le Tarn, présentent soit des alternances d'agglomérations denses (accidentologie plus forte) avec des*

*sections en rase campagne (RD988 entre Graulhet et Albi) soit un tracé très confortable incitant aux dépassements et à la vitesse (RN112 entre Castres et Mazamet).*

*À noter également que l'aménagement sur place de la RN126 en route express sur le même modèle que la RN112/RD1012 dans le Tarn (carrefours dénivelés, succession de tronçons à 2x1 voies avec des tronçons à 2x2 voies et des créneaux de dépassement) conduirait à un itinéraire qui présenterait de grandes similitudes avec la RN79 dans l'Allier (RCEA avant sa transformation en autoroute). Pour mémoire cette route était, avant sa transformation en autoroute, la route express la plus dangereuse de France.*

14 - Pouvez-vous nous justifier le contournement très large de CUQ-TOULZA (plus de 6 Km) qui impacte assez fortement des coteaux très préservés. Une solution plus proche n'était-elle pas envisageable ?

**Réponse ATOSCA :**



*Le tracé proposé par ATOSCA ainsi que le positionnement des diffuseurs s'inscrivent dans le fuseau déclaré d'utilité publique qui s'impose contractuellement au concessionnaire. Le calage fin du tracé par ATOSCA au sein de ce fuseau répond à une analyse multicritère visant à proposer le tracé de moindre impact à l'intérieur de cette bande DUP. Le choix de ce fuseau a été arrêté à l'issue de la procédure de déclaration d'Utilité Publique. La désignation d'ATOSCA étant quant à elle survenue postérieurement à l'issue d'un appel d'offres dont le cahier des charges imposait la réalisation d'une autoroute à 2x2 voies avec des diffuseurs précisément localisés au sein du fuseau DUP, transcrit dans les documents d'urbanisme mis en compatibilité à cet effet.*

*Le choix du tracé à Cuq-Toulza est issu de la concertation menée en 2011 par l'État, dont l'historique peut être consultée sur le site de la DREAL (<https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/la-concertation-sur-les-fuseaux-a23530.html>).*

*Dans cette note il ressort que parmi les fuseaux proposés, celui passant plus proche au Nord de la commune, dit 3P, avait été retenu à l'issue d'une analyse multicritère.*

*La commune a exprimé des inquiétudes sur ce choix, ce qui a conduit l'État à proposer le fuseau 3A dans lequel s'inscrit le projet actuel.*

*Si on analyse le sujet sous l'aspect de l'application de la démarche ERC.*

*L'essentiel des milieux sensibles et préservés (Enjeux fort à très fort en termes de biodiversité et d'espèces protégées) se situent au niveau des flancs de coteaux qui dominent le bourg de Cuq-Toulza et au niveau du vallon du Rigoulet.*

*La bande de DUP telle que retenue à l'issue de l'enquête d'utilité publique et des études préalables environnementales de la DREAL et le tracé tel qu'il a été affiné dans la Bande de DUP par le concessionnaire suite aux études complémentaires environnementales évitent au maximum les zones environnementalement sensibles (flancs de coteaux secs) et évitent intégralement le vallon préservé du Rigoulet.*

*Son impact paysager est également beaucoup plus réduit du fait d'une intégration sur le plateau plutôt qu'à flanc de coteaux au-dessus de Cuq Toulza.*

*Le projet actuel de déviation de Cuq Toulza soumis à l'enquête est celui de moindre impact à la fois sur les enjeux Humains (Bruit, Paysage, Qualité de l'air), Hydraulique (évitement cours d'eau et zone humide) et de biodiversité (évitement et réduction d'impact sur les milieux à enjeux fort et très fort de biodiversité dans le secteur).*

15 - Connaissez-vous le coût des travaux et expropriations réalisées le long de la RN126 au niveau de DICOSA en prévision de son élargissement à 4 voies ?

**Réponse ATOSCA :**

*La création de réserves foncières en bord de RN126, au droit de la traversée du Hameau d'En Toulze et du Dicosa remonte à la fin des années 1980 (1988/1989). Aucune archive ne permet d'obtenir le coût des expropriations et des travaux de l'époque. Néanmoins, en étudiant les photos aériennes du secteur sur les années 1988 à 1991, on peut constater que :*

- la bande de terrain d'une dizaine de m préemptée côté sud n'impacte que très peu de propriétés bâties à l'époque (1 seul bâti démoli à priori)*
- les travaux ont, pour l'essentiel, consisté en l'abattage de la haie de platanes située côté sud de la RN126 à l'époque et de quelques arbres d'agrément.*

*En conséquence, le coût de cette « servitude d'alignement » en vue d'un aménagement éventuel ultérieur ne paraît pas avoir été très conséquent pour les services de l'État.*

*A noter que les collectivités locales entendent se saisir de l'opportunité offerte par ces réserves foncières pour proposer des aménagements multimodaux entre Soual et Castres (voies douces et/ou transports en commun) après mise en service de l'A69.*

16 - Certains déplacements locaux seront-ils rallongés (comme à Saint-Germain-des-Près, par exemple) ? Si oui, lesquels (notamment accès à la RN126). Toutes les liaisons Nord/Sud (c'est-à-dire franchissant la RN126) sont-elles maintenues sans allongement de parcours ?

**Réponse ATOSCA :**

*Les habitants de St Germain des Près souhaitant se rendre à Saïx verront effectivement leur trajet allongé de 4mn par la traversée de Soual du fait de l'intégration de la déviation de Soual à l'A69 (+700m).*

*Les liaisons Nord Sud structurantes de part et d'autre de la RN126 sont maintenues sans allongement notable de parcours.*

*Au droit du diffuseur de Soual la RD14 à Cambounet est rabattue vers les carrefours giratoires des diffuseurs avec un allongement de 1,3km (+2mn).*

*Certaines voiries de dessertes rurales et d'accès riverain de moindre trafic voient leurs rétablissements allongés latéralement à l'A69 pour rejoindre la RN126 (RD20g à Verfeil, RD142 et chemin des Serres à Villeneuve, Chemin du Pin Parasol à Maurens Scopont, chemin d'En Buc et de la Gariguette à Cuq Toulza, chemin d'En Roucal à Puylaurens, voies communales et accès riverains directs à la RN126 dans la ligne droite de St Germain (Plaisance, le Juge, La Bourrelié, En Sarrat, La Planche), accès à la Gascarié à Saïx, Accès à Camaillegues à Castres).*

*Ces allongements sont pour la plupart inférieurs à 1km. L'allongement le plus long est celui de l'accès au Hameau d'En Sarrat à Saint Germain (+ 2,5 km).*

17 - La RN126 va subir de nombreuses discontinuités n'existant pas actuellement qui nécessitant 2 giratoires à franchir à chaque fois (VERFEIL, BOURG SAINT BERNARD, VILLENEUVE-LES-LAVAUUR, MAURENS-SCOPONT, APPELLE, SAINT-GERMAIN-DES-PRES) ou une augmentation du nombre de giratoire à franchir comme à SOUAL.

Pouvez-vous nous confirmer le nombre total de ces giratoires supplémentaires (et leur localisation) à franchir par ceux qui emprunteront l'itinéraire de substitution par la RN126 ? Quelle perte de temps cela entraînera-t-il en plus des traversées de SOUAL et PUYLAURENS ?

**Réponse ATOSCA :**

*Le tableau ci-dessous récapitule les 11 carrefours giratoires qui vont être ajoutés sur l'itinéraire RD20 (Haute Garonne), et future RD926 (RN126 déclassée en RD dans le Tarn)*

Carrefours giratoires supplémentaires sur l'itinéraire de substitution	
Giratoire supplémentaire 1 (Verfeil)	1/2 Diffuseur de Verfeil carrefour / VC20 /RD20g
Giratoire supplémentaire 2 (Montcabrier)	carrefour RD66 vers Bourg Saint Bernard
Giratoire supplémentaire 3 (Montcabrier)	carrefour RD39 vers Montcabrier
Giratoire supplémentaire 4 (Maurens Scopont)	carrefour RD826 vers Drémil-Lafage > Toulouse
Giratoire supplémentaire 5 (Appelle)	carrefour RD44 vers Péchaudier /VC ST Clète
Giratoire supplémentaire 6 (Appelle)	carrefour RD44 vers Lacroisille / accès Puech méridou et En Chamayou
Giratoire supplémentaire 7 Barreau Puylaurens	carrefour RD12 vers Bertre
Giratoire supplémentaire 8 (Puylaurens)	carrefour RD12 vers Lempaut
Giratoire supplémentaire 9 (St Germain)	carrefour VC7 vers St Germain
Giratoire supplémentaire 10 (Soual)	Diffuseur de Soual carrefour VC de l'Estep / accès Donadieu
Giratoire supplémentaire 11 (Soual)	Diffuseur de Soual carrefour RD14 vers Cambounet

*Le temps de franchissement supplémentaire estimé au droit de ces carrefours est en moyenne de 30 secondes.*

*Pour un usager effectuant le trajet de transit complet de Castres vers Toulouse le temps de parcours sera ainsi allongé d'environ 5mn.*

*Pour mémoire, l'allongement de temps de parcours calculé dans les traversées de Soual et Puylaurens est de 7mn.*

*Soit pour un usager effectuant le trajet de transit complet de la rocade de Castres vers la rocade de Toulouse, un temps de parcours allongé de 12 mn (68mn au lieu de 56 mn).*

*À noter que ces nouveaux carrefours giratoires situés au droit de carrefours existants permettent d'améliorer substantiellement la sécurité de ces carrefours plans ce qui est une demande forte exprimée par les collectivités au vu du niveau de sécurité de cet itinéraire.*

18 - comment ferez-vous payer les véhicules étrangers ?

**Réponse ATOSCA :**

*Les véhicules étrangers seront informés de la même façon des modalités de paiement (badge, internet, borne).*

*La réglementation européenne conduit progressivement à une interconnexion des systèmes de badges, ce qui les rendra opérant aussi en France et à une interconnexion des identifications des Numéros d'immatriculation des véhicules (ce qui permettra de les contacter de manière coercitive de la même manière que les véhicules français).*

*Cet axe n'étant pas un axe de transit, la part de véhicules étrangers est relativement faible.*

19 - le planning PERT de la page 58 de la pièce F2 fait état de travaux débutant en 2022 (clôtures, mesures compensatoires, déviations de réseaux) et en janvier 2023

(défrichements, ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques). Pouvez-vous nous confirmer que tous ces travaux sont bien reportés en attente de l'autorisation environnementale ?

**Réponse ATOSCA :**

*Nous vous confirmons que le démarrage des travaux de construction impliquant des défrichements, et impacts définitifs sur les cours d'eau et les milieux agricoles et naturels est bien conditionné à l'obtention de l'autorisation environnementale.*

*Le planning PERT de la page 58 de la pièce F2 est uniquement un calendrier indicatif de l'enchaînement des opérations de construction, sur lequel la date de délivrance de l'arrêté d'autorisation environnementale n'est pas reportée, n'étant pas connue à la date de dépôt du dossier auprès des services instructeurs le 19 janvier 2022.*

*Certaines opérations préliminaires n'impliquant aucun défrichement ni impact environnemental définitif comme par exemple les sondages de reconnaissances archéologiques et géotechniques,*

*peuvent néanmoins être réalisées avant obtention des différentes autorisations sollicitées au titre du dossier de demande d'autorisations environnementale (loi sur l'eau, Espèces protégées, ICPE ...).*

20 - combien de km le projet d'autoroute fait-il de plus que la RN126 actuelle ?

**Réponse ATOSCA :**

*Ci-dessous les différentes longueurs d'itinéraires actuels et futur*

Longueur de l'itinéraire rocade Toulouse <> rocade de Castres par la vallée du Girou (en km)	
itinéraire actuel A68/A680/RD20/RN126	69,7
itinéraire A68/A680/A69	71,4
itinéraire de substitution A68/A680/RD20/RD926	70,2
itinéraire de substitution poids lourds A68/RD630/RD112	73,4

21 - il semble que le contournement de SOUAL par la D926 qui permet aux camions de prendre la RD622 en direction DE REVEL sans traverser le centre de SOUAL (interdit) va être supprimé lorsque l'autoroute sera en service. Pouvez-vous nous confirmer ce fait et le justifier éventuellement ? Ses conséquences sur les départementales RD84 et 85 semblent importantes. N'est-ce pas un moyen d'obliger les camions à emprunter l'autoroute ?

**Réponse ATOSCA :**

*Le tracé proposé par ATOSCA ainsi que le positionnement des diffuseurs s'inscrivent dans le fuseau déclaré d'utilité publique qui s'impose contractuellement au concessionnaire. Le calage fin du tracé par ATOSCA au sein de ce fuseau répond à une analyse multicritère visant à proposer le tracé de moindre impact à l'intérieur de cette bande DUP. Le choix de ce fuseau a été arrêté à l'issue de la procédure de déclaration d'Utilité Publique. La désignation d'ATOSCA étant quant à elle survenue postérieurement à l'issue d'un appel d'offres dont le cahier des charges imposait la réalisation d'une autoroute à 2x2 voies avec des diffuseurs précisément localisés au sein du fuseau DUP, transcrit dans les documents d'urbanisme mis en compatibilité à cet effet.*

*L'intégration de la déviation de Soual à l'A69 va effectivement contraindre les poids lourds à ne plus emprunter la RD622 en venant de Revel ou la RD14 en venant de Dourgne.*

*Cette disposition va grandement soulager le carrefour à feux entre la RD622 et la RD926 dans l'agglomération de Soual qui supporte aujourd'hui un trafic de 600 poids lourds par jours (cf. photo ci-dessous).*



*À noter qu'une partie de ces 600 poids lourds empruntent la RD14 (100 PL/jour) en passant devant l'église et sur le pont du Sor dans le centre de Soual afin de rejoindre la déviation par la RD926.*



*Pour la RD85, nos études de trafic ne montrent pas d'augmentation considérable du trafic poids lourd.*

*L'augmentation calculée est négligeable sur le tronçon entre Revel et St Amancet.*

*Sur le tronçon de RD85 entre St Amancet et St Affrique l'augmentation est de 100 PL par jour soit un total de 260 PL par jour sur ce tronçon en 2025 (8% de poids lourds).*

*Pour la RD84, nos études de trafic montrent effectivement un report d'une partie du trafic PL de la RD622 sur le tronçon entre Revel et le Diffuseur de Puylaurens.*

*L'augmentation calculée reste limitée à moins de 200PL/jour soit au total 500 PL/jour sur cet axe (15% de poids lourds au lieu de 10% aujourd'hui).*

*Il est à noter que le département du Tarn a programmé depuis de nombreuses années le projet de déviation du village de Blan situé sur cette RD84 et que le département de la haute Garonne a également programmé un projet de déviation de Revel.*

*Les projets de création de nouveaux aménagements autoroutiers ont notamment pour fonction de rabattre le trafic poids lourds afin notamment d'éviter que ceux-ci n'empruntent les routes secondaires et traversent les agglomérations.*

*Ainsi, si les trafics PL augmentent significativement sur la RD84 (+200 PL), et dans une moindre mesure sur un tronçon de la RD85 (+100PL), une baisse de trafic PL significative est prévue dans les agglomérations de Soual (-500 PL), de Lescout (-300 PL), de Cuq Toulza (-700 PL), et de Saix/Castres (-1000 PL).*

22 - la contribution de R3059 critique l'étude de trafic et sa non actualisation. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est ?

### **Réponse ATOSCA :**

*Dans le dossier d'étude d'impact, le Concessionnaire a repris les chiffres de trafic de l'étude d'impact de 2016 en expliquant que les chiffres de son étude actualisée dans le cadre de l'offre de Concession était proches de ceux de 2016.*

*Dans son avis l'Ae a recommandé au concessionnaire de justifier cette explication en fournissant cette étude d'impact actualisée à la connaissance du public.*

*L'étude de trafic actualisée réalisée par le Concessionnaire a donc été jointe au Mémoire en réponse à l'avis de l'Ae (pièce F5).*

23 - quel impact aura le projet sur les temps de trajet des bus ?

### **Réponse ATOSCA :**

*Les lignes de Bus actuelles empruntent déjà le futur itinéraire de substitution de l'A69.*

*L'allongement de temps de parcours généré par l'ajout des 11 nouveaux giratoires est estimé à moins de 5mn sur le trajet total.*

*À noter néanmoins que les arrêts de bus actuels ne sont pas protégés car situés pour la plupart en bord de RN126 impliquant notamment le stationnement des Bus en empiètement des voies de circulation. En coordination avec la Région et le département, la configuration de ces arrêts pourra certainement être améliorée et sécurisée notamment au droit des nouveaux carrefours giratoires.*

*Enfin, la création de l'A69 offre à la région Occitanie, la possibilité de développer des liaisons bus rapides entre l'agglomération Castraise et Toulouse afin de développer la multimodalité sur cet itinéraire en cohérence avec la politique régionale en la matière.*

24 - Pour quelles raisons l'A69 ne comporte pas d'échangeur à l'ouest de PUYLAURENS ? Pourquoi lui avoir préféré un barreau routier ?

### **Réponse ATOSCA :**

*Le tracé proposé par ATOSCA ainsi que le positionnement des diffuseurs et du barreau routier départemental de contournement de Puylaurens s'inscrivent dans le fuseau déclaré d'utilité publique qui s'impose contractuellement au concessionnaire.*

*Le calage fin du tracé par ATOSCA au sein de ce fuseau répond à une analyse multicritère visant à proposer le tracé de moindre impact à l'intérieur de cette bande DUP. Le choix de ce fuseau a été arrêté à l'issue de la procédure de déclaration d'Utilité Publique. La désignation d'ATOSCA étant quant à elle survenue postérieurement à l'issue d'un appel d'offres dont le cahier des charges imposait la réalisation d'une autoroute à 2x2 voies avec des diffuseurs précisément localisés au sein du fuseau DUP, transcrit dans les documents d'urbanisme mis en compatibilité à cet effet.*

*Si l'on analyse néanmoins la question posée :*

*L'implantation de diffuseurs sur un tracé autoroutier doit se justifier par plusieurs critères et notamment celui du trafic apporté au diffuseur et celui de la desserte du territoire apportée par celui-ci. En règle générale, sur les autoroutes en zone rurale, le pas moyen entre diffuseurs est de 15 à 20km (voir par exemple l'A61 entre Narbonne et Toulouse). Cet espacement se réduit dans les zones urbaines et péri-urbaines suivant la densité de population et le trafic. L'agglomération de Carcassonne (46000 hab) par exemple est desservie par deux diffuseurs situés à 10km l'un de l'autre. À l'issue du débat public, aucun diffuseur n'était retenu entre Verfeil (pk 9+250) et le diffuseur existant qui est conservé sur la route de Revel (PK 41). Ce choix était expliqué par le fait que le secteur traversé présente une densité de population très faible.*

*Un barreau routier de contournement d'1km de type RD était retenu au projet afin de permettre au flux Nord -Sud (Graulhet-Revel) notamment poids lourds (200 PL jours environ), de s'écouler sans devoir repasser dans le centre de Puylaurens interdit aux poids lourds.*

*Néanmoins, suite à l'enquête publique préalable à la DUP du projet, la commission d'enquête a requis la création d'un diffuseur vers Vendine afin de desservir le territoire traversé et l'interconnexion avec la RD826 notamment. Ce diffuseur supplémentaire a été acté dans la déclaration d'utilité publique.*

*Sur le tracé l'inter-distance entre diffuseurs est donc au maximum de 18km (entre les diffuseurs de Puylaurens et Villeneuve les Lavaur).*

*La création d'un diffuseur supplémentaire à l'Ouest de Puylaurens à moins de 2km du diffuseur existant n'est donc pas justifiée en termes de besoin de desserte au vu du nombre d'habitants concernés dans un périmètre proche.*

*La création d'un diffuseur à l'Ouest au lieu du barreau de Puylaurens en lien avec le diffuseur actuel, ne serait pas pertinente en termes de positionnement routier (diffuseur qui ne desservirait que l'axe RN126 et aucune voirie départementale).*

*Le diffuseur existant qui dessert la RD84 l'axe structurant Nord Sud de part et d'autre de Puylaurens est lui idéalement positionné en termes de desserte locale.*

*En termes d'impact environnemental celui-ci serait beaucoup plus important que l'impact du barreau retenu car le cours du Girou et des boisements humides associés sont proches du tracé au niveau du début de la déviation de Puylaurens. ATOSCA a par ailleurs optimisé le tracé à ce niveau afin d'éviter au maximum ce secteur à enjeu environnemental.*

*Le positionnement d'un diffuseur à cheval sur un corridor écologique avec des enjeux très forts de biodiversité n'irait pas dans la recherche d'alternatives de moindre impact demandée au titre de la dérogation aux espèces protégées et serait incohérent avec l'application de la démarche ERC exigée pour ce type de projet (voir par ailleurs l'avis de l'Ae et réponse associée dans mémoire F5).*



25 - combien de km de voiries de rétablissement et autres sont indispensables dans le projet en plus des voies de l'autoroute ? Quel est leur coût et qui les financent ? (cas du barreau de Puylaurens, par exemple).

**Réponse ATOSCA :**

*Il est prévu au projet le rétablissement de 36km de voiries locales (y compris RN126).  
Le coût de construction de ces rétablissements (y compris ouvrages de franchissement) est de l'ordre de 66 millions d'euros TTC.  
L'ensemble des travaux de rétablissement de voiries nécessaires au bon fonctionnement routier y compris les travaux du barreau de Puylaurens et les travaux d'aménagement de sécurisation des traversées de Soual et Puylaurens sont financés par le Concessionnaire conformément au contrat de concession.*

26 - Pouvez-vous nous confirmer la gratuité des 700 premiers mètres d'autoroute côté CASTRES ?

**Réponse ATOSCA :**

*Le tronçon de 700m entre le diffuseur de la rocade Castres et le diffuseur de St Palais à l'extrémité Est du tracé est exempt de Péage.  
Il en est de même pour le tronçon de 2,7 km de la déviation de Verfeil au raccordement avec le diffuseur ASF à l'extrémité Ouest du tracé.*

39 - des compensations de zones inondables sont-elles prévues dans des décaissements du projet ?

**Réponse ASF**

*Des compensations de zones inondables sont bien prévues dans le projet pour garantir qu'il n'a pas d'impact sur les inondations.  
Une étude hydraulique produite sur l'ensemble du projet (y compris A69) est intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale d'A680 et figure dans la pièce intitulée « LIVRE 6\_Annexes Livre 3 ».  
Elle présente notamment les aménagements et mesures intégrés au projet en matière :  
- de transparence hydraulique (dimensionnement adapté et conséquent d'ouvrages de franchissements des cours d'eau et d'ouvrage hydrauliques dédiés) ;  
- de compensation des volumes soustraits à l'inondation par décaissement des terrains adjacents, le plus en amont possible du projet (majoritairement sur la commune de Verfeil).  
Les zones de décaissement correspondant à ces compensations sont illustrées sur la cartographie intitulée « figure 52 – localisation des décaissements proposés », située en p.49/197 du rapport d'étude.*

**Réponse ATOSCA**

*L'ensemble des études hydrauliques relatives à la maîtrise de l'expansion des crues sont détaillées et présentées dans le dossier E1 (IOTA) et ses annexes.  
Conformément au décret de DUP et au dossier des engagements de l'État, ce dossier présente les différents aménagements prévus en matière de :  
• transparence hydraulique (dimensionnement adapté et conséquent d'ouvrages de franchissements des cours d'eau, ouvrage hydrauliques dédiés, chenaux d'évacuation des crues);  
• compensation des volumes soustraits à l'expansion des crues par l'assiette du projet pour un minimum de 1m3 restitué pour 1m3 soustrait.  
Pour réaliser cette compensation, des décaissements sont donc prévus soit pour étendre les champs d'expansion soit pour les approfondir dans des secteurs exempts d'enjeux humains.*

**2.4.3.3 L'analyse de la commission d'enquête**

**Sur les conséquences environnementales en général**

Il est indiscutable que le projet autoroutier TOULOUSE/CASTRES, s'il n'enfreint aucune réglementation, ne va pas dans le sens de l'esprit général qu'elle sous-tend ni dans celui des engagements de la France en matière d'émission de CO2 et de préservation de la nature en général.

A titre d'exemple, la commission peut citer la loi mobilités de 2019 qui fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037. Le projet LACT est concerné par 3 des 5 cinq types d'investissement identifiés comme prioritaires par cette loi :

- L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants.
- Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par **des aménagements des linéaires existants.**
- Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, **les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité.**

Le projet ne répond pas aux priorités de cette loi notamment en ce qui concerne l'aménagement des linéaires existants mais aussi parce qu'il privilégie la voiture pour des trajets domicile-travail qui seront nombreux entre CASTRES et TOULOUSE.

Plus récemment, avec la loi de finances rectificative pour 2022, l'État souhaite améliorer le pouvoir d'achat des Français et encourager le recours à des transports plus propres pour les trajets entre le domicile et le travail avec le forfait mobilités durable.

Mais peut-on s'en tenir à ce constat et en déduire qu'il faut renoncer au projet ? La commission observe que ceux qui dénoncent les impacts qu'aura l'autoroute admettent cependant qu'il faut améliorer la liaison routière TOULOUSE/CASTRES et ne s'opposent pas à un aménagement de la RN126 qui aurait aussi des conséquences environnementales même si elles sont estimées moindres. Il n'est pas envisageable de ne rien faire. Si nos ancêtres n'avaient pas réalisé des routes, des voies de chemin de fer, des barrages... Quelle qualité de vie aurions-nous aujourd'hui? Certains souhaitent le développement du train, mais les voies de chemin de fer nécessitent aussi d'artificialiser des sols.

La commission ne peut répondre précisément à ceux qui contestent la qualité de l'étude d'impact ou critiquent l'efficacité des mesures ERC. Il est évident qu'une étude d'impact n'a pas de limite : il est toujours possible d'aller plus loin, plus dans le détail. A cet égard, il est probable que l'étude ne recense pas tout. La commission estime cependant que le travail effectué est considérable et respecte la réglementation actuelle. Les avis de l'Ae et du CNPN critiquent peu la qualité de l'étude des impacts du projet, même s'ils dénoncent quelques lacunes et demandent plus de mesures de compensation. Leurs critiques portent surtout sur l'insuffisance de l'étude de solutions alternatives, sur l'anachronisme du projet, les gains de temps, les retombées économiques. Elles ne disent pas que l'étude est bâclée.

Sur l'inefficacité des mesures de compensation, la commission n'a pas l'expertise lui permettant de donner son avis. Il est probable que toutes les mesures ne seront pas efficaces à 100% et que certaines pourront ne produire pleinement leurs effets qu'après de nombreuses années. La résilience de la nature est grande. La compensation du projet atteint de l'ordre de 15 à 20% du coût. Aller plus loin encore, grèverait le prix de revient de l'infrastructure finissant par la rendre économiquement inenvisageable.

A la lecture des contributions individuelles et des communes, La commission souligne que de nombreuses améliorations de détail restent encore à préciser (murs anti-bruit, chemin d'accès, protections paysagères...) et devront faire l'objet d'aménagements ou de travaux complémentaires à l'initiative des concessionnaires ou des collectivités territoriales compétentes.

ATOSCA apporte, par ailleurs, des réponses satisfaisantes aux critiques soulevées.

### *Sur l'utilité publique du projet*

*Beaucoup de contributions expriment une opposition au projet et une préférence pour la solution d'un aménagement de la RN126 et parfois aussi pour le développement des transports en commun : train et bus. Elles estiment que le gain de temps et de sécurité d'un aménagement seraient suffisants et à peine inférieurs à la solution autoroutière avec un impact environnemental bien plus faible.*

*Nombre d'autres observations sont, au contraire, favorables à l'autoroute, attendue depuis longtemps, dont il est espéré un désenclavement de CASTRES/MAZAMET et des retombées économiques et sociales favorables. Certaines font état de la dangerosité de la RN126.*

Ces contributions sont « hors sujet » dans le cadre de la présente enquête dont l'objet n'est pas de savoir si l'on fait ou non l'autoroute mais comment on la fait pour minimiser ses impacts environnementaux.

Toutefois, en raison du nombre élevé de ces contributions, la commission tient à y répondre en observant que toutes les observations émises partagent la conviction qu'il faut faire quelque chose.

Que le choix de la solution autoroutière soit indiscutable est d'autant moins évident que :

- L'Etat et les collectivités territoriales ont longtemps cherché à résoudre l'enclavement de CASTRES/MAZAMET par un aménagement de la RN126 qui s'est en partie réalisé.
- l'AE et le CNPN le remettent en cause dans leurs avis comme l'avait fait aussi en 2016 le Conseil National de l'Investissement (CNI).
- l'impact économique n'est en rien démontré. Les études à posteriori (celle du CEREMA notamment) concluent à des résultats mitigés. L'exemple de plusieurs de nos voisins européens ou des Etats Unis, du CANADA ou encore du JAPON , qui ont des vitesses autorisées inférieures à 130 km/h, montrent que la vitesse et donc le temps gagné ne sont pas toujours considérés comme vitaux pour l'activité économique.
- L'étude d'une solution routière alternative à l'A69 est insuffisante notamment parce qu'elle écarte la solution dite AAE présentée par un groupement d'associations et de collectivités concernées qui propose des améliorations limitées de la RN126 existante. Cette proposition, qui n'était qu'une pré-étude, n'est pas comparable à la solution autoroutière en raison de son coût de l'ordre de 2 à 3 fois moindre. A budget égal, il est probable que l'amélioration de la RN126 permettrait de parvenir à une solution compétitive par rapport à la solution autoroutière. Rien n'a été étudié en ce sens. La seule autre solution évoquée par ATOSCA est une mise à 2x2 voies permettant une vitesse de 110 km sur l'ensemble du trajet. Solution rapidement écartée en affirmant qu'elle nécessiterait la démolition d'une grande partie de l'infrastructure actuelle. D'autres solutions, légèrement moins performantes sans doute mais suffisantes toutefois, étaient envisageables comme :

- ne rendre autoroutier à péage qu'une partie du trajet (côté CASTRES à partir de SOUAL et A680 coté TOULOUSE), le reste faisant l'objet d'un aménagement de la RN126 financé sur fonds publics. Le coût pour les usagers aurait été sensiblement plus faible pour une performance proche.

- faire des aménagements limités sur la RN126 en s'en tenant à des sections de dépassement supplémentaires, au contournement de CUQ-TOULZA et à la sécurisation du parcours...

ATOSCA va jusqu'à affirmer que « *les impacts d'un Aménagement Sur Place seraient beaucoup plus importants* (qu'une autoroute) ». (page 386 de l'étude d'impact). Plus généralement, le futur concessionnaire a-t-il l'objectivité nécessaire pour comparer des solutions concurrentes à la sienne ? Cet argument oublie que l'autoroute a des inconvénients non compensables que n'aurait pas un aménagement de la RN126 : consommation d'espaces, coupure supplémentaire du territoire, impact paysager plus fort...

- le tableau comparatif autoroute/AAE/ASP de la page 90 de la pièce E3 CNPN est trompeur lorsqu'il limite à 23 millions (subvention d'équilibre) le coût de la solution autoroutière : le coût à prendre en considération est le coût total de réalisation de l'A69 y compris la valeur des 2 déviations de SOUAL et PUYLAURENS et au minimum le coût du barreau de PUYLAURENS et les travaux de sécurisation des traversées de PUYLAURENS et SOUAL. Certains aménagements induits par l'autoroute sont aussi à prendre en compte éventuellement (aménagements des RD84 et RD85 avec contournement de BLAN, par exemple).

➤ l'étude des temps omet les temps perdus par ceux qui ne prendront pas l'autoroute ou effectueront des déplacements locaux et ne compare pas les gains de temps annoncés avec ceux qu'offrirait un aménagement de la RN126 (à budget comparable) ;

➤ le choix fait a pour conséquence que l'on privative des voies (les contournements de SOUAL et de PUYLAURENS) qui ont été financées sur fonds publics, c'est-à-dire par tous les citoyens

auxquels ils appartiennent donc. Les usagers de ces contournements, lorsqu'ils voudront emprunter une voie qu'ils ont participé à financer, devront acquitter un péage. Il y a là quelque chose qui heurte l'équité.

- le trajet de substitution par la RN126, que devront emprunter ceux qui ne voudront pas payer le péage, sera moins sur et fera perdre 12 minutes par rapport au trajet actuel (traversée de SOUAL et PUYLAURENS environ 7 minutes auxquelles s'ajoutent les temps de franchissement des 11 giratoires supplémentaires créés sur la RN126 soit au moins 5 minutes de plus). Cette perte de temps sera sans doute supérieure aux heures de pointes. Ceux qui voudront passer par LAVAUUR (via la RD 112) devront faire 10 km de plus ce qui a un coût non négligeable outre les inconvénients pour les riverains, particulièrement à LAVAUUR. Il est d'ailleurs surprenant de constater que les améliorations portant sur la sécurité de la solution de substitution par la RN126 auxquelles l'Etat s'est engagé (en réponse à la réserve 3 de la commission d'enquête DUP) n'ont toujours pas été arrêtées et ne sont donc pas présentées à l'enquête.
- le trajet de substitution pour les voitures pour se rendre à REVEL sans autoroute obligera à traverser le centre de SOUAL. Quant aux camions, ils devront passer par l'autoroute jusqu'à PUYLAURENS puis emprunter la RD84 (avec péage supplémentaire, traversée de BLAN et 3 km de trajet en plus) ou contourner CASTRES par la D85.
- l'évolution de la réglementation (zéro artificialisation nette, limitation des gaz à effet de serre, arrêt de la perte de biodiversité...) et les nombreux engagements pris par l'Etat français ne vont pas dans le sens de la création d'une autoroute et l'on peut comprendre ceux qui s'insurgent. La commission rappelle que la réglementation s'applique avec fermeté dans les documents d'urbanisme (pas de construction de maisons sur des terres agricoles).
- TOULOUSE/CASTRES bénéficiera avec l'autoroute de 2 infrastructures routières sous-utilisées (moins de 25% de la capacité de l'ensemble à un horizon lointain).
- à l'heure où le « zéro artificialisation nette » devient le credo de la réglementation des documents d'urbanisme, aucune compensation ne peut être proposée en ce qui concerne la consommation d'espaces qui est de l'ordre de 354 hectares, soit la surface nécessaire à la réalisation de 3500 maisons individuelles, voire sensiblement plus. On peut comprendre ce qui jugent qu'il y a « deux poids, deux mesures ».
- en raison des tendances observées ces dernières décennies, il est possible que les vitesses maximales soient abaissées dans les années à venir à 110 km/heure sur les autoroutes comme c'est déjà le cas chez certains pays voisins et à l'approche de TOULOUSE sur ses autres accès.
- d'eux même, certains conducteurs ont commencé à réduire leur vitesse pour consommer moins un carburant devenu plus cher (probablement durablement).
- les gains de temps, s'ils sont significatifs pour les habitants de l'Est du projet sont insignifiants pour ceux de l'Ouest : à VERFEIL et à TEULAT, par exemple, l'écart pour se rendre à TOULOUSE sera de 1,8 minutes (à 130 km/h au lieu de 90km/h sur les 9km de l'A680). Même à PUYLAURENS, l'écart de temps sera faible.
- il est indéniable que deux infrastructures ont plus d'incidence environnementale, notamment sur les paysages et la consommation d'espace, qu'une seule.
- Pour les communes rurales de l'ouest du projet, ils auront tous les inconvénients sans en avoir le moindre bénéfice.
- Le projet ne présente aucune vision d'ensemble, l'autoroute est plaquée sur le territoire sans projet d'aménagement global et d'urbanisation (du moins dans le dossier d'enquête).

Finalement, la commission considère que la solution autoroutière, qui n'était pas envisagée initialement, n'est retenue et défendue comme l'unique solution essentiellement parce que l'Etat et les collectivités ne veulent pas mettre la main à la poche et secondairement en raison de l'amélioration de la sécurité routière plus élevée que celle obtenue par un aménagement de la RN126.

Pour toutes ces raisons, la commission comprend les interrogations des opposants sur le choix du projet autoroutier dont elle partage nombre d'arguments.

Elle considère, pour autant, qu'il n'entre pas dans ses attributions, au titre de la présente enquête, de remettre en cause l'opportunité de réaliser une autoroute étant donné qu'une déclaration d'utilité

publique de la solution autoroutière a été prononcée en 2017/2018 et a donc tranché le débat du « quoi faire ». Cette utilité publique a été confirmée par la justice administrative.

### Sur les gains de temps de la solution autoroutière

*De nombreuses observations estiment que les gains de temps avancés dans le dossier entre l'autoroute et la RN126 actuelle sont excessifs. D'autres dénoncent que les pertes de temps par l'itinéraire de substitution proposé par la RN 126 ne sont pas évalués (traversées de SOUAL et PUYLAURENS), 11 ronds-points supplémentaires à franchir.*

La commission s'est interrogée sur l'exagération des gains de temps mise en avant par l'Ae notamment et de nombreuses contributions.

Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier, la vitesse moyenne sur l'autoroute ne peut-être de 128 km/h car une partie non négligeable du parcours est limité à 110 km/h : sur le dernier kilomètre avant l'accès à la rocade de CASTRES, sur les 3 km du contournement de Soual et sur les 16 km de GRAGNAGUE au périphérique de TOULOUSE et même à 90 sur les 2Km entre le péage de l'UNION et le périphérique de TOULOUSE. De plus, le trajet autoroutier est plus long de l'ordre de 2 km.

La commission a demandé à ATOSCA d'effectuer une comparaison des 2 itinéraires en considérant les vitesses de circulation maximum autorisées et en tenant compte les obstacles éventuels (feu rouge, giratoire...).

ATOSCA a établi un tableau comparatif (confer annexe 6) qui montre que le gain de temps théorique est de 23 minutes sur l'ensemble du trajet de la rocade de CASTRES à celle de TOULOUSE, soit un temps proche du chiffre avancé par le dossier (25 minutes) bien qu'il soit regrettable que des temps supérieurs aient été parfois avancés.

Il est vrai que la sortie de CASTRES peut accroître ce temps théorique de quelques minutes aux heures de pointe mais à l'inverse il est probable que la vitesse autorisée sur la future autoroute sera limitée à 110 k/h sur plusieurs kilomètres à l'entrée de CASTRES et peut-être sur la totalité du trajet dans le futur à l'image de ce qui se pratique dans plusieurs pays européens, aux Etats Unis, au Canada, au Japon... Il n'est pas exclu, à l'inverse, que la vitesse maximum sur la RN 126 soit remontée à 90 km/h comme c'est le cas de beaucoup de routes similaires en France.

La commission ajoute qu'un aménagement modéré de la RN126 (ajout de zones de dépassement, sécurisation des carrefours...) aurait permis de réduire sensiblement cet écart de temps avec l'A69 tout en se rapprochant de son niveau de sécurité.

### Sur les volumes de trafic actuels et prévisionnels

*Le public conteste les volumes de trafic avancés et observe notamment que le trafic est toujours fluide en dehors de la partie située entre CASTRES et le contournement de SOUAL aux heures de pointe. Plusieurs contributions estiment que les reports sur la RN126 seront importants et accompagnés de nuisances pour les riverains de SOUAL et PUYLAURENS qu'il faudra traverser.*

Dans son avis en date du 25/01/2022 sur le contrat de concession consenti à ATOSCA, l'Autorité Régulatrice des transports (ART) dit: « les analyses menées par l'Autorité montrent que les hypothèses de trafic sont optimistes sur deux paramètres : le trafic à la mise en service et la croissance annuelle du trafic de véhicules légers ».

La commission trouve l'étude de trafic embrouillée et peu convaincante en raison d'une absence totale de pédagogie. Telle qu'elle est présentée, le public peut difficilement comprendre que l'autoroute ne sera pas empruntée seulement par une partie des véhicules qui circulent actuellement sur la RN126, mais aussi par une fraction de ceux qui utilisent actuellement d'autres solutions pour se rendre de CASTRES à TOULOUSE (RD 112, RD622, ancienne RN126 à MAURENS-SCOPONT). Ce volume est estimé à 3000 véhicules/jour qui soulageraient d'autant les autres parcours.

Elle permet difficilement de distinguer le trafic se rendant à TOULOUSE ou inversement (qui seul peut justifier l'autoroute) du trafic local de point à point du territoire (qui n'a aucun besoin

d'autoroute). L'étude indique qu'actuellement un volume de 6400 à 8600 véhicules se rendent de CASTRES à TOULOUSE via la RN126 (la commission s'étonne d'une fourchette aussi large).

Le chiffre communiqué par la DREAL (5 640 véhicules sur l'A680) apparaît comme un maximum actuellement (reconnu comme exact par ATOSCA) dont il faut déduire tous les véhicules arrivant de l'ouest du projet pour lesquels l'autoroute n'a aucune utilité. Si l'on estime ce volume à environ 1000 véhicules/jour, le volume actuel faisant un trajet depuis la partie Est du projet (c'est-à-dire ceux pour lesquels l'A69 fera gagner un temps significatif) peut être estimé à 4500 véhicules par jour.

Sachant qu'une partie des utilisateurs de la RN126 ne se reportera pas sur l'A69, on peut estimer que le nombre de véhicules pour lesquels l'autoroute A69 aura une utilité sera de l'ordre de 6500 la première année d'exploitation (3500 pour les anciens utilisateurs de la RN126 et 3000 pour ceux qui se reporteront d'autres solutions). Soit du même ordre que ce qu'indique ATOSCA dans sa réponse. Les volumes plus importants à l'approche de CASTRES montrent qu'une part significative du trafic de la RN126 est local et ne concerne donc pas la liaison TOULOUSE/CASTRES.

L'étude prévoit, par ailleurs, qu'en 2044 le trafic à VERFEIL sera de l'ordre de 10000 véhicules/jour sur la future autoroute auquel il faut ajouter le trafic se rendant à TOULOUSE par la RN126 (environ 2000 ?). Soit des volumes de trafic et des progressions qui paraissent optimistes et semblent donner raison à nombre de contributions du public et à l'avis de l'Ae. Une croissance de 2,5% par an semble, en tout état de cause, anormale puisque largement supérieure à l'évolution de la population et du PIB probable. Elle signifie, au demeurant, un échec total du rapprochement, pourtant recherché, des lieux de travail et de résidence.

Quoi qu'il en soit, ces études montrent que ces deux infrastructures seront très sous-utilisées, moins de 25% seulement à long terme.

### *Critiques des mesures ERC*

*Certaines contributions mettent en doute l'efficacité ou la pertinence de tout ou partie des mesures de compensation proposées par les concessionnaires.*

La commission répond à ces arguments dans ses thèmes 1 et 2. Sur un plan plus général, elle estime que les concessionnaires les ont traitées avec sérieux et en respectant la réglementation la plus récente. Les études complémentaires réclamées paraissent excessives et sans fin (recommandations de l'AE notamment). Tout projet a nécessairement des inconvénients résiduels qu'il faut accepter en contrepartie des avantages qu'il apporte. « On a rien sans rien » dit le dicton. Par analogie, aucun médicament efficace n'est exempt d'effets secondaires (y compris mortels) et l'ANSM en évalue le rapport bénéfice/risque. Il en va de même pour ce projet autoroutier : les inconvénients résiduels semblent acceptables à la CE dès lors que le principe du projet n'est plus à comparer à des solutions alternatives.

Pour autant, il est indéniable que cette autoroute aura des conséquences lourdes et définitives : impossibilité de compenser les espaces consommés, impacts sur le paysage et la qualité de vie (particulièrement forts dans les coteaux au nord de CUQ-TOULZA ou au droit de plusieurs villages dont TEULAT et SAINT-GERMAIN-DES-PRES notamment), coupure du territoire, disparition pour plusieurs décennies de grands arbres.

La commission estime aussi que les mesures ERC permettent, si elles sont à l'évidence utiles, de se donner bonne conscience induisant le sentiment que le projet n'a finalement pas d'impact négatif. Pourtant, beaucoup de compensations comme replanter des arbres, créer des zones humides de remplacement... ne répareront pas exactement ce qui a été perdu ou au minimum cela demandera plusieurs dizaines d'années.

### *Critiques du dossier d'enquête*

Les concessionnaires ont respecté la réglementation et ne peuvent être critiqués à ce titre. La commission partage cependant l'avis exprimé par de nombreuses contributions. L'énormité du dossier, la complexité de son organisation (A680, A69 et A680 + A69) et la redondance de nombreuses informations ne peuvent que laisser perplexes des lecteurs non avertis et les perdre dans le fouillis des documents. La commission renvoie à ce qu'elle a dit à ce sujet au point 1.2.5 de son rapport.

### *Critiques de la composition de la commission d'enquête*

Commission d'enquête désignée par décision du T.A. de TOULOUSE en date du 18/10/2022  
Dossier N° E22000155/31 - Liaison autoroutière Toulouse-Castres

Les observations sur l'âge des membres de la commission et leur manque de représentativité de la société en général, sont compréhensibles. Toutefois la commission rappelle que les commissaires enquêteurs sont, par nécessité, essentiellement des personnes qui n'ont plus d'activité professionnelle tant il est vrai que la bonne conduite d'une enquête publique requiert d'y consacrer beaucoup de temps. Les enquêtes exigent aussi une assez grande expérience. L'absence de femmes résulte du fait que leur nombre reste faible (il progresse cependant) dans les candidats qui se manifestent pour devenir commissaire enquêteur. Pour la présente enquête, une femme était pressentie mais n'a pas accepté en raison de son manque ponctuel de disponibilité.

### *Critique de l'organisation de l'enquête*

L'organisation de l'enquête a respecté la réglementation et a été au-delà dans certaines dispositions retenues. La mise à disposition du dossier physique dans toutes les mairies concernées n'est plus exigée par la réglementation en raison de son coût important et de la masse de papier nécessaire. L'accès au dossier via internet permet à tous les citoyens disposant d'un ordinateur de prendre connaissance du dossier sans se déplacer. Les autres, même si cela exigeait un effort supplémentaire, pouvaient consulter le dossier dans les mairies lieux de permanence. Le report des contributions des registres papier et des courriers n'est pas une obligation réglementaire. Leur transfert s'est fait dans les meilleurs délais compte tenu du travail de collecte et de scan à réaliser.

### *Critique de la publicité de l'enquête*

La commission partage la critique formulée sur la publicité de l'enquête en ce qui concerne les formalités réglementaires : annonces dans la presse et affichage. Très peu de personnes lisent les avis d'enquête et les affichages, même au format A2 sont illisibles en raison de la masse d'informations qui y figurent, surtout s'il s'agit d'automobilistes. Ceci est particulièrement vrai pour ce projet d'autoroute qui comportait un affichage le long du tracé envisagé. Pour compenser ces insuffisances, la commission a demandé plusieurs mesures complémentaires : affichages simplifiés au format A0 parfaitement lisibles en voiture, flyer dans les mairies, articles rédactionnels dans la presse. Cependant, la tenue de l'enquête ayant été largement relayée dans la presse écrite, la radio et la télévision, le public a en pratique été bien informé. Le nombre de contributions reçues au cours de l'enquête en est la démonstration.

### *Demande de tenue de réunions publiques et de prolongation de l'enquête*

En cours d'enquête, plusieurs contributions, émanant notamment d'associations, ont réclamé sa prolongation et/ou la tenue de réunions publiques. La commission n'a pas estimé que ces mesures seraient utiles à l'information et à la participation du public pour plusieurs raisons :

- l'enquête avait une durée de 45 jours sensiblement plus longue que le minimum réglementaire de 30 jours. La période des fêtes n'empêchait nullement de prendre connaissance du dossier. et les contributions reçues depuis le 24 décembre tendent à le confirmer. Deux permanences étaient proposées durant cette période.
- la commission a constaté, dès ses premières permanences, qu'elle n'avait pas de difficulté particulière pour gérer l'affluence du public.
- le résumé non technique de l'ensemble du projet (A680 + A69), même si son volume de 164 pages est important, permettait au public d'appréhender l'essentiel du projet qui lui était soumis pour avis dans le délai de 45 jours d'ouverture de l'enquête.
- des réunions d'échange et d'information n'auraient apporter rien de nouveau au plan de l'information du public en raison des nombreuses réunions sectorielles déjà organisées par les concessionnaires en amont de l'enquête.
- le nombre et la variété des contributions exprimées dans les différents registres dès les premiers jours de l'enquête montrent que le public pouvait comprendre l'essentiel des enjeux du projet.

### *Le contrat de concession d'ATOSCA*

La commission comprend que certains éléments du contrat d'ATOSCA (notamment liés à son organisation) ne soient pas publics en raison de son environnement concurrentiel. Elle partage, toutefois, l'avis de certaines contributions qui s'étonnent de la censure d'informations environnementales directement utiles à la compréhension du projet.

**Conformément à l'article 18 de l'arrêté inter-préfectoral portant ouverture de l'enquête publique, le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (11/01/2023) dans les 33 mairies concernées, dans les Préfectures de la HAUTE-GARONNE et du TARN et à la sous-préfecture du TARN . Ils seront également consultables pendant la même durée sur les sites internet des Préfectures de la Haute-Garonne : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) et du TARN [www.tarn.gouv.fr](http://www.tarn.gouv.fr)**

Fait à TOULOUSE, le 09 février 2023, la Commission d'enquête,

Christian LASSERRE



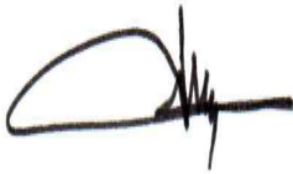
Bernard CHABBAL



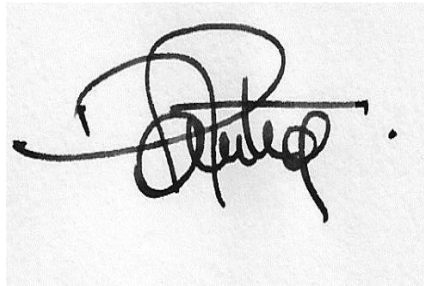
Prosper EKODO



Albert NADAL



François MANTEAU



Michel JONES



Henri PUJOL





# **B - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

## **2.0 - Conclusions générales communes aux deux objets de l'enquête unique**

## 2.0 - Conclusions générales communes aux deux objets de l'enquête unique

### 2.0.1 - Rappel des deux objets de l'enquête unique et de son déroulement

La présente enquête publique unique comporte 2 objets. Elle constitue un préalable obligatoire aux autorisations nécessaires aux travaux de réalisation d'un projet de construction d'une liaison autoroutière à péage entre CASTRES et TOULOUSE traversant les départements de la HAUTE-GARONNE et du TARN.

Ces deux objets sont :

- 1) l'autorisation environnementale accordée à la société ASF préalablement au lancement des travaux de la réalisation du doublement des voies de circulation entre CASTELMAUROU et VERFEIL dans la HAUTE GARONNE (passage de 1 à 2 voies par sens de circulation).
- 2) l'autorisation environnementale préalable accordée à la société ATOSCA préalablement au lancement des travaux de réalisation d'une liaison autoroutière à péage à 2 fois 2 voies entre VERFEIL (HAUTE GARONNE) et CASTRES (TARN)

La présente enquête n'a pas vocation à remettre en cause l'utilité publique prononcée en 2018 qui est définitivement acquise. Elle a pour objet d'apprécier le bilan des incidences positives et négatives de l'étude d'impact complétée et actualisée depuis la DUP. Elle n'a pas pour objet de savoir « quoi faire » mais seulement de voir « comment le faire ».

A son issue, les préfets de la Haute Garonne et du Tarn prendront la décision ou non d'autoriser les travaux de réalisation de ces deux projets. Ces autorisations environnementales uniques, si elles sont accordées, entraîneront les autorisations suivantes :

- Relatives à la création d'une liaison à 2X2 voies A69 entre VERFEIL et CASTRES :
  - Une autorisation d'Installations, Ouvrages, Travaux et Activités ayant une incidence sur l'eau (IOTA) ;
  - Une dérogation à la destruction d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leur milieu ;
  - Les conclusions sur les incidences sur les sites Natura 2000 ;
  - Une autorisation de défrichement ;
  - Une autorisation de travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques ;
  - Une demande d'enregistrement d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.
- relatives à l'élargissement à 2X2 voies de l'A680 entre CASTELMAUROU et VERFEIL:
  - Une autorisation d'Installations, Ouvrages, Travaux et Activités ayant une incidence sur l'eau (IOTA) ;
  - Une dérogation à la destruction d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leur milieu ;
  - Les conclusions sur les incidences sur les sites Natura 2000.
  - autorisation environnementale au titre des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) relevant de de l'article L214-3 en application de l'article L.181-1 du code de l'environnement ;
  - dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégées au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement ;
  - absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L414-4 du code de l'environnement.

### **Autorité organisatrice de l'enquête et porteur de projet**

Les autorités organisatrices de la présente enquête publique unique sont :

- la Préfecture de la Haute-Garonne, place saint Etienne à Toulouse,
  - la Préfecture du Tarn, Place de la Préfecture à ALBI,
- auprès desquelles les responsables de projet (concessionnaires) ont formulé leur demande.

Les préfets des deux départements sont convenus que la Préfecture du Tarn assurerait la coordination de l'enquête publique.

Les sociétés AUTOROUTES DU SUD DE LA France (ASF) et ATOSCA (filiale du groupe NGE) sont les responsables de projet chacune pour la partie du projet qui lui est concédée.

### **Déclaration d'Utilité Publique**

Une enquête publique communes aux deux projets ayant pour objet leur Déclaration d'Utilité Publique (DUP) s'est conclue par un avis favorable de la commission d'enquête en 2017 assorti de 3 réserves :

- aménagement de l'échangeur prévu à VERFEIL,
- réalisation d'un échangeur non prévu au projet au niveau de MAURENS-SCOPONT,
- révision de l'aménagement de l'itinéraire de substitution prévu pour les usagers de la RN126.

Les aménagements, objets de ses 3 réserves, ont été pris en compte par l'Etat et intégrés aux projets des concessionnaires.

Le projet a, par la suite, été qualifié de « Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur » (RIPM). C'est d'ailleurs à ce titre qu'il a été reconnu comme nécessaire par différentes instances nationales et inscrite comme l'une des priorités nationales dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019.

### **Présentation du projet**

Le projet de liaison autoroutière CASTRES-TOULOUSE (LACT) s'étend sur 62 km et traverse 24 communes dont 17 dans le Tarn (81) et 7 dans la Haute-Garonne. Il se décompose en deux opérations concédées à de 2 concessionnaires différents :

- **Élargissement à deux fois deux voies de l'A 680** entre CASTELMAUROU et VERFEIL sur 9,2 Km (concedé à ASF dans le cadre de la concession déjà accordée jusqu'en 2036).

Cet élargissement nécessite une modification du tracé actuel sur environ 1,6 km comportant la création d'un échangeur côté VERFEIL. L'ancien tracé sera entièrement détruit et fera l'objet d'une remise en l'état.

L'opération sera réalisée à l'intérieur de terrains dont ASF est propriétaire sauf à l'extrémité est (nouveau tracé) qui nécessite des acquisitions foncières.

Le projet consommera définitivement 11 hectares auxquels s'ajouteront provisoirement quelques hectares d'emprises temporaires pour la conduite des travaux.

- **Création d'une liaison autoroutière A69 à deux fois deux voies entre Verfeil (31) et Castres (81)** d'une longueur de 53 km (concedé à ATOSCA pour une durée de 55 ans).

L'A69 partira de la rocade sud de CASTRES pour rejoindre l'A680. Elle intégrera les deux sections actuellement à 4 voies que sont les déviations de SOUAL (3km) et de PUYLAURENS (10 km). Ces sections, actuellement gratuites, deviendront payantes. Les automobilistes pourront éviter l'autoroute en empruntant un itinéraire de substitution par la RN126 qui traversera SOUAL et PUYLAURENS. Le plein tarif pour une voiture particulière sera de 8,7 euros pour un trajet CASTRES/TOULOUSE. Des réductions sont proposées pour les abonnements et les voitures électriques. L'A69 consommera définitivement 343 hectares auxquels s'ajouteront provisoirement 87 hectares d'emprises temporaires pour la conduite des travaux.

Ainsi le projet permettra aux usagers d'aller de la rocade de CASTRES au périphérique de TOULOUSE par liaison autoroutière. Il consommera définitivement 354 hectares.

Il est motivé principalement par la nécessité de désenclaver le bassin CASTRES/MAZAMET (en raccourcissant le trajet TOULOUSE/CASTRES de 25 minutes en moyenne selon les affirmations du dossier) afin de permettre son développement économique considéré comme bridé par l'absence de cette liaison rapide. Il vise aussi une amélioration de la sécurité routière par rapport à la RN126.

Les expropriations et indemnités pour occupation temporaire ont fait l'objet de protocoles signés par ATOSCA et les chambres d'agriculture de la Haute Garonne et du Tarn. De nombreux propriétaires ont déjà signé des accords de vente avec ATOSCA et ASF.

### **Les impacts du projet**

Outre la fragmentation du territoire qu'il génère, la consommation d'espaces agricoles et naturels (dont des zones humides) et les impacts habituels d'une infrastructure routière (modification du paysage, bruit, perturbation et destruction de la faune, abattage d'arbres, suppression de haies, besoins en eau, expropriations...), les principaux impacts négatifs pour les humains peuvent se résumer ainsi :

- coût du péage.
- contournements de PUYLAURENS et SOUAL devenant payants.
- perte de temps et de sécurité pour les usagers ne souhaitant pas ou ne pouvant pas emprunter l'autoroute (automobilistes, poids lourds, engins agricoles, vélos, piétons).
- traumatisme important (paysager, bruit et pollutions) pour certains villages et maisons isolées riverains.
- destruction et /ou perturbation d'activités agricoles.
- perturbations du trafic routier pendant le chantier.
- réduction des surfaces d'expansion des crues (notamment au droit du Girou).
- perturbations de zones d'activités et autres (crèche, zones de loisir...).

Tous les impacts négatifs recensés font l'objet de mesures ERC.

### ***Les avis émis***

L'Ae et le CNPN estiment que le projet est à rejeter au regard des enjeux et ambitions actuels (sobriété, réduction des émissions GES, moindre pollution de l'air, arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire). L'Ae estime le projet anachronique et le CNPN demande que l'on s'en tienne à l'aménagement de la RN126.

Les autres avis sollicités sont techniques et demandent diverses améliorations ponctuelles.

Les conseils municipaux des communes concernées sont partagés : plutôt contre quand la commune est située à l'ouest (proche de TOULOUSE) et pour lorsqu'elle est située à l'Est (proche de CASTRES).

### ***Le dossier d'enquête***

Le dossier d'enquête publique était conforme aux dispositions légales et a été mis à la disposition de la Commission d'enquête suffisamment en amont de l'ouverture de l'enquête. ASF et ATOSCA ont présenté en détail leur projet à la Commission d'enquête, ont répondu à toutes ses demandes de compléments d'information. Le dossier soumis au public, quoique d'une mise en page agréable, était énorme et très touffu rendant sa compréhension difficile et sa lecture complète impossible, particulièrement pour des personnes non initiées. Même le résumé de l'étude d'impact était trop volumineux.

Ce dossier ne recherchait aucune pédagogie à l'attention d'un public non spécialiste. Les différentes pièces sont directement celles destinées aux services instructeurs.

Cet avis comportait :

- l'avis de l'Autorité Environnementale (CGEDD) et du CNPN.
- les avis des conseils municipaux des collectivités concernées et de différentes autorités consultées sur le projet.

### ***Désignation de la Commission d'enquête et arrêté de mise à l'enquête publique***

La Présidente du Tribunal Administratif de TOULOUSE, par décision en date du 18/10/2022 et portant le numéro E22000155/31 (confer annexe 1), a désigné la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique unique sur les demandes d'autorisation environnementale de création d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse. Cette commission est composée des sept Commissaires Enquêteurs suivants :

- Christian LASSERRE, président
- Bernard CHABBAL, membre titulaire
- Prosper EKODO, membre titulaire
- Michel JONES, membre titulaire
- François MANTEAU, membre titulaire
- Albert NADAL, membre titulaire
- Henri PUJOL, membre titulaire

Cette désignation acquise, Etienne GUYOT, Préfet de la Haute-Garonne et François-Xavier LAUCH, Préfet du TARN, ont prescrit par arrêté du 07/11/2022 la présente enquête ouverte du lundi 28 novembre 2022 au mercredi 11 janvier 2023, soit pour une durée de 45 jours. Cet arrêté a été pris en concertation avec la commission d'enquête et a tenu compte de ses observations.

### **Déroulement de l'enquête**

Malgré les critiques exprimées sur l'organisation de l'enquête, la participation du public a été forte sur les supports numériques principalement, la fréquentation des permanences ayant été relativement moyenne, mais ayant généré des échanges importants notamment avec les associations.

L'enquête s'est déroulée dans un contexte calme au niveau des permanences pour un sujet qui a généré beaucoup de réactions négatives ces derniers mois notamment par des associations opposées au projet d'autoroute. Très présentes lors des permanences, les échanges avec les associations ont toujours été cordiaux.

Le nombre d'observations exprimées sur les 34 registres physiques mis à la disposition du public dans les 33 mairies du territoire et à la Sous-préfecture de CASTRES, s'établit ainsi :

SOUS-PREFECTURE DE CASTRES : 34	LACROISILLE : 2
AGUTS : 3	LOUBENS : 2
ALGANS : 1	MAURENS-SCOPONT : 1
APPELLE : 1	PUYLAURENS : 22
BONREPOS-RIQUET : 4	ROQUEVIDAL : 4
BOURG-SAINT-BERNARD : 3	SAINT-MARCEL PAULEL : 1
CAMBON-LES-LAVAUUR : 2	SAÏX : 4
CAMBOUNET-SUR-LE-SOR : 1	SEMALENS : 3
CASTELMAUROU : 7	SOUAL : 28
CASTRES : 14	TEULAT : 8
CUQ-TOULZA : 10	VENDINE : 1
FREFEVILLE : 1	VERFEIL : 11
GRAGNAGUE : 1	VIVIERS-LES-MONTAGNES : 1

Aucune contribution n'a été déposée dans les 8 autres registres.

- soit au total 171 observations écrites ou annexées dans les 34 registres ouverts.

Le nombre d'observations formulées par les autres moyens a été le suivant :

- 3780 observations sur le registre numérique,
- 2330 courriels,
- 30 courriers postaux.

A noter que personne ne s'est présenté à la permanence proposée en visioconférence.

Soit un total de **6311** observations. Compte tenu des contributions déposées plusieurs fois et de contributions identiques assimilables à une pétition (2203 contributions intitulées : Cyberacteurs > A69 à Contre-Sens), on peut estimer le nombre de contributions distinctes à environ **3800** ce qui constitue une participation élevée. Beaucoup de contributeurs étant des associations ou des organisations, le nombre de personnes s'étant exprimées directement et indirectement est sans doute beaucoup plus important.

Les observations les plus fréquentes ont porté sur les points suivants :

- la préférence pour un aménagement de la RN 126.
- la fin de la gratuité des contournements de PUYLAURENS et SOUAL.
- le coût du péage.

- la contradiction d'un tel projet avec la réglementation en vigueur et les engagements de l'Etat (limitation du CO2, zéro artificialisation nette...).
- l'insuffisance ou l'inefficacité des mesures ERC.
- les pertes de temps des itinéraires de substitution.
- les demandes de protections supplémentaires phoniques et paysagères.
- le dossier et l'organisation de l'enquête publique.

Le 20/01/2023, une réunion s'est tenue dans les locaux de ATOSCA à BALMA au cours de laquelle le président de la commission d'enquête a remis aux deux concessionnaires son procès-verbal de synthèse conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement.

ASF et ATOSCA ont répondu à ce procès-verbal par un mémoire en réponse adressé à la commission d'enquête par mail le 01/02/2023. Puis une réunion en visioconférence s'est tenue le 02/02/2023 au cours de laquelle les concessionnaires ont présenté leurs réponses au procès-verbal de synthèse de la commission.

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions à la Préfecture du TARN et au TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE TOULOUSE le 11/02/2023.

### ***2.0.2 - Considérations générales communes aux deux objets de l'enquête unique***

Préalablement à l'avis qu'elle porte sur l'ensemble du projet LACT, la commission considère :

- que l'enquête a été annoncée et s'est déroulée conformément aux dispositions prévues par la réglementation,
- que les dispositions complémentaires d'information du public convenues avant l'ouverture de l'enquête et complétées pendant son déroulement ont été mises en place par les concessionnaires,
- que les médias ont largement relayé l'annonce de l'enquête,
- que le dossier d'enquête, conforme aux exigences légales, était accessible au public dans de bonnes conditions tant dans les lieux physiques de dépôt que sur les sites internet,
- que tous les aspects imposés par le code de l'environnement, notamment en matière d'étude d'impact, ont bien été traités,
- que ASF et ATOSCA ont répondu avec diligence à toutes les demandes d'informations ou d'explications complémentaires de la commission,
- que la participation du public a été importante et s'est déroulée dans le calme malgré une forte opposition au projet exprimée par des élus, des associations et des particuliers,
- que le volume considérable du dossier et la durée de l'enquête n'ont pas empêché le public de s'exprimer,
- que les relations ont été excellentes avec ASF, ATOSCA, la Préfecture du TARN, les mairies, le personnel des lieux de permanences et PUBLILEGAL.

La commission précise également que les analyses par thème qu'elle a établies dans son rapport (pages 36 à 136) préparent et explicitent plus en détail les motivations de ses conclusions.

**Ses analyses par thème ayant contribué à nourrir et éclairer ses conclusions, la commission demande que son rapport et ses conclusions ne fassent pas l'objet de publication ou diffusion séparées.**

### ***2.0.3 - Conclusions communes aux deux objets de l'enquête***

Le contexte réglementaire de la présente enquête est significativement différent de celui qui prévalait lors de la DUP de 2016, tant les textes ont évolué rapidement ces dernières années en réponse aux inquiétudes liées au réchauffement climatique et à la perte de biodiversité. Cette prise de conscience est manifestement très présente dans les contributions déposées au cours de l'enquête.

La question qui s'est posée à la commission dès son installation a été de savoir quel était le périmètre de l'enquête publique, sur quoi devait s'exprimer le public, sur quoi devait porter son avis final ? Comment devait-elle lire l'article L221-1-1 du code de l'environnement ?

Fallait-il reconsidérer toute l'étude d'impact actualisée y compris la mise en balance avec les solutions alternatives, notamment l'aménagement de la RN126 ? Ou au contraire, fallait-il, admettant que la DUP a tranché le choix du « quoi faire », s'en tenir à n'émettre un avis que sur le traitement des impacts du projet d'autoroute à l'intérieur du périmètre de la DUP, c'est-à-dire « comment faire ».

La réponse n'a pas paru couler de source notamment parce que le CNPN et l'Ae ont considéré qu'ils pouvaient, dans leurs avis, revenir sur la solution alternative d'un aménagement de la RN126 qu'elles estiment plus pertinent au regard des enjeux environnementaux.

La commission a interrogé la Préfecture du TARN qui a indiqué que la DUP étant acquise, seuls les impacts de la solution autoroutière entraient dans le champ des autorisations environnementales objets de la présente enquête. Le préfet du Tarn, François-Xavier LAUCH, a confirmé cette interprétation quand il a dit (Dépêche du 04/11/2022) « *On n'en est plus à savoir si on fait une autoroute mais comment on la fait* ».

C'est donc cette interprétation que la commission a adopté dans la conduite de son enquête.

La commission tient à préciser que l'appréciation du « comment on la fait » porte sur toutes les conséquences environnementales du projet parmi lesquelles celles relatives aux milieux humains lui paraissent prioritaires. De ce point de vue, l'analyse peut porter sur des ajustements de l'infrastructure (à l'intérieur du fuseau DUP) dès lors qu'en l'état il pénalise trop de personnes ou sur le tarif du péage dans la mesure où il a des conséquences importantes sur le budget de nombreuses personnes ou encore sur la qualité des solutions de substitutions.

Cette difficulté à cerner à quoi servait l'enquête environnementale est patente dans les contributions du public qui ont fréquemment porté sur une remise en cause de l'utilité publique du projet d'autoroute par comparaison principalement avec un aménagement de la RN126, les arguments environnementaux avancés restant souvent très généraux. Manifestement, le public n'a pas toujours compris ce qu'on lui demandait. Une certaine pédagogie a manqué que la commission n'a pu rattraper que très partiellement lors de ses permanences et en demandant à la Préfecture de diffuser un communiqué de presse explicatif.

La commission s'est interrogée également sur l'évolution profonde de la réglementation qui a adopté le principe du zéro artificialisation nette et pris en compte bien davantage les conséquences du changement climatique (notamment les émissions de CO<sub>2</sub>). L'étude d'impact actualisée du projet doit-elle tenir compte de ces évolutions ou s'en tenir à celle de 2016 ? Le dossier montre que les concessionnaires se sont mis en conformité avec la réglementation en vigueur en 2021. La commission ne peut qu'approuver bien qu'elle se demande si cela pouvait leur être imposé dans la mesure où la DUP a été reconnue sur la base de la réglementation en vigueur en 2016. Imposer que l'actualisation tienne compte de réglementations postérieures à celle de 2016 n'est-ce pas une forme de rétroactivité des lois ? N'est-ce pas une course sans fin lorsque l'on voit la vitesse à laquelle évolue la réglementation ? Comment un opérateur privé peut-il faire un plan financier fiable s'il ignore ce qui risque de lui être imposé en plus par la suite ?

Aucune contribution ne conteste la nécessité d'une liaison rapide et sécurisée entre CASTRES et TOULOUSE. Cette nécessité fait l'unanimité. Cette attente des élus et de la population que le bassin CASTRES/MAZAMET soit relié à TOULOUSE par une liaison routière rapide à 4 voies est légitime et équitable pour différentes raisons :

- une telle liaison réduirait les temps de trajet et apporterait confort et sécurité. L'accidentologie de La RN126 dans son état actuel ne semble pas différer significativement de celle du réseau français équivalent. Mais on compte cependant : 62 accidents, 9 morts, 64 blessés hospitalisés entre 2010 et 2020. Actuellement, la RN 126 comporte entre CASTRES et TOULOUSE 253 accès directs, dont des habitations et des accès agricoles.
- Elle drainerait une partie des trafics des autres itinéraires permettant de se rendre de TOULOUSE à CASTRES (RD 112 via LAVAU, ancienne RN126 à partir de MAURENS-SCOPONT, itinéraire via REVEL par la RD 622).



- elle pourrait avoir, bien que rien ne le démontre dans le dossier d'enquête, une incidence positive sur l'économie de ce territoire, la réduction des temps de trajet étant supposée déterminante pour les acteurs économiques et pour les actifs.
- toutes les autres villes moyennes entourant TOULOUSE sont reliées à la métropole par une liaison à 4 voies et souvent depuis longtemps : FOIX/PAMIERS, SAINT GAUDENS, AUCH, MONTAUBAN, ALBI.
- Aucun autre mode de transport (notamment le train) ne semble pouvoir répondre au besoin à satisfaire dans un délai raisonnable et avec la même souplesse.
- d'une façon générale, la plupart des villes françaises entourant les métropoles bénéficient de liaisons routières rapides.

En ce qui concerne les retombées économiques, la commission observe que les retours d'expérience sont mitigés et montrent qu'une liaison rapide non accompagnée par d'autres mesures n'a pas nécessairement d'impact positif voire peut engendrer des effets négatifs. Le dossier ne démontre en rien que le projet générerait des retombées économiques et ne dit rien non plus sur des mesures d'accompagnement envisagées par les élus. A cet égard, une contribution du public (non vérifiée) rapporte que le Préfet aurait déclaré à la CCI du Tarn « *maintenant qu'on va avoir une autoroute, il faut voir comment on peut aménager le territoire pour en profiter* ». Imagine-t-on un chef d'entreprise attendre la livraison d'une machine pour se demander comment elle va lui permettre de développer son chiffre d'affaires ? La commission, au vu des arguments avancés de part et d'autre et de l'étude produite dans le dossier, estime que la preuve de ces retombées n'est pas apportée.

Il n'est pas évident (et même contre-intuitif à priori) que la liaison autoroutière à péage soit la solution unique et indiscutable. Un aménagement de la RN126, évitant de doubler les infrastructures routières et apparaissant à priori moins chère, donnerait un résultat sensiblement équivalent avec un écart de temps (de l'ordre de 10 minutes) et d'accidentologie peu déterminants.

Au demeurant, c'est bien la solution d'aménagement de la RN126 qui a été choisie au début des années 90 par l'Etat et les collectivités territoriales. Ce choix a conduit à la réalisation des contournements de SOUAL et PUYLAURENS et sans doute aussi de la bretelle d'accès à l'A68. Un projet à la sortie de CASTRES n'a pas été concrétisé. Des expropriations préparatoires ont aussi été réalisées à SAÏX.

En 2007, face à la lenteur de réalisation du projet et au manque de moyens financiers mis en avant, l'aménagement de la RN126 a été interrompu au profit de la solution plus rapide d'une liaison autoroutière à péage concédée au secteur privé. D'une certaine façon, on peut dire que l'Etat et les collectivités locales ont échoué dans leur projet initial : la concession était la voie du salut. Si le projet était à ce point vital pour sauver CASTRES et MAZAMET, comment expliquer qu'aucune solution sur fonds publics n'ait été possible sur un si grand nombre d'années? Au niveau des budgets de l'Etat et des collectivités, la somme en jeu était relativement modeste. Comment peut-on comprendre la présentation aussi stratégique d'un projet d'aménagement et le manque de persévérance dans sa réalisation ?

L'aménagement de la RN126 ayant été longtemps la solution retenue, la commission comprend la position des opposants au projet de liaison autoroutière. En réponse au recours engagé après la DUP, le Conseil d'Etat a dit que la solution d'aménagement de la RN126 était insuffisamment démontrée, mais cela ne veut pas dire qu'elle soit moins bonne. Symétriquement, d'ailleurs, la démonstration que l'autoroute est la meilleure solution n'est pas apportée non plus dans le dossier d'enquête. Il est, au demeurant, peu convaincant de comparer 2 solutions dont les budgets vont du simple au triple.

De nombreuses observations qui se sont exprimées au cours de l'enquête environnementale s'opposent au projet d'autoroute et réclament de s'en tenir à un aménagement de la RN126 et parfois aussi au développement des transports en commun : train et bus. Elles estiment que le gain de temps et de sécurité d'un aménagement seraient suffisants et à peine inférieurs à la solution autoroutière avec un impact environnemental bien plus faible.

Nombre d'autres observations sont, au contraire, favorables à l'autoroute, attendue depuis longtemps, dont il est espéré un désenclavement de CASTRES/MAZAMET et des retombées économiques et sociales favorables. Certaines font état de la dangerosité de la RN126.

Ces contributions sont « hors sujet » dans le cadre de la présente enquête dont l'objet n'est pas de savoir si l'on fait ou non l'autoroute mais comment on la fait pour minimiser ses impacts environnementaux.

Toutefois, en raison du nombre élevé de ces contributions, la commission tient à y répondre en observant que toutes les observations émises partagent la conviction qu'il faut faire quelque chose.

Que le choix de la solution autoroutière soit indiscutable est d'autant moins évident que :

- L'Etat et les collectivités territoriales ont longtemps cherché à résoudre l'enclavement de CASTRES/MAZAMET par un aménagement de la RN126 ce qui s'est en partie réalisé.
- l'Ae et le CNPN le remettent en cause dans leurs avis comme l'avait fait aussi en 2016 le Conseil National de l'Investissement (CNI).
- l'impact économique n'est en rien démontré. Les études à posteriori concluent à des résultats mitigés. L'exemple de plusieurs de nos voisins européens, des Etats Unis, du CANADA ou encore du JAPON qui ont des vitesses maximum inférieures sur autoroute montrent que la vitesse et donc le temps gagné n'est pas toujours considéré comme vital pour l'activité économique.
- L'étude d'une solution alternative à l'A69 est insuffisante notamment parce qu'elle écarte la solution dite AAE présentée par un groupement d'associations et de collectivités concernées qui propose des améliorations limitées de la RN126 existante. Cette proposition, qui n'était qu'une pré-étude, n'est pas comparable à la solution autoroutière en raison de son coût de l'ordre de 2 à 3 fois moindre. A budget égal, il est probable que l'amélioration de la RN126 permettrait de parvenir à une solution compétitive par rapport à la solution autoroutière. Rien n'a été étudié en ce sens. La seule autre solution évoquée par ATOSCA est une mise à 2x2 voies permettant une vitesse de 110 km sur l'ensemble du trajet. Solution rapidement écartée en affirmant qu'elle nécessiterait la démolition d'une grande partie de l'infrastructure actuelle. D'autres solutions, légèrement moins performantes sans doute mais suffisantes toutefois, étaient envisageables comme :
  - ne rendre autoroutier à péage qu'une partie du trajet (côté CASTRES à partir de SOUAL et A680 coté TOULOUSE), le reste faisant l'objet d'un aménagement de la RN126 financé sur fonds publics. Le coût pour les usagers aurait été sensiblement plus faible pour une performance proche.
  - faire des aménagements limités sur la RN126 en s'en tenant à des sections de dépassement supplémentaires, au contournement de CUQ-TOULZA et à la sécurisation du parcours... ATOSCA va jusqu'à affirmer que « *les impacts d'un Aménagement Sur Place seraient beaucoup plus importants* (qu'une autoroute) ». (page 386 de l'étude d'impact). Plus généralement, le futur concessionnaire a-t-il l'objectivité nécessaire pour comparer des solutions concurrentes à la sienne ? Cet argument oublie que l'autoroute a des inconvénients non compensables que n'aurait pas un aménagement de la RN126 : consommation d'espaces, coupure supplémentaire du territoire, impact paysager plus fort...
- Le tableau comparatif autoroute/AAE/ASP de la page 90 de la pièce E3 CNPN est trompeur lorsqu'il limite à 23 millions (subvention d'équilibre) le coût de la solution autoroutière : le coût à prendre en considération est le coût total de réalisation de l'A69 y compris la valeur des 2 déviations de SOUAL et PUYLAURENS et au minimum le coût du barreau de PUYLAURENS et les travaux de sécurisation des traversées de PUYLAURENS et SOUAL. Certains aménagements induits par l'autoroute sont aussi à prendre en compte éventuellement (aménagements des RD84 et RD85 avec contournement de BLAN, par exemple).
- l'étude des temps omet les temps perdus par ceux qui ne prendront pas l'autoroute ou effectueront des déplacements locaux et ne compare pas les gains de temps annoncés avec ceux qu'offrirait un aménagement de la RN126 (à budget comparable) ;
- le choix fait a pour conséquence que l'on privative des voies (les contournements de SOUAL et de PUYLAURENS) qui ont été financées sur fonds publics, c'est-à-dire par tous les citoyens auxquels ils appartiennent donc. Les usagers de ces contournements, lorsqu'ils voudront

emprunter une voie qu'ils ont participé à financer, devront acquitter un péage. Il y a là quelque chose qui heurte l'équité. Et s'ils ne veulent pas payer, ils devront emprunter une voie de substitution plus risquée et qui leur fera perdre beaucoup de temps par rapport à la situation actuelle (traversée de SOUAL et PUYLAURENS aux heures de pointe, passage par les RD84 et 85 notamment). Il est d'ailleurs surprenant de constater que les améliorations portant sur la sécurité de la solution de substitution par la RN126 auxquelles l'Etat s'est engagé (en réponse à la réserve 3 de la commission d'enquête DUP) n'ont toujours pas été arrêtées et ne sont donc pas présentées à l'enquête. La réserve est-elle réellement levée ?

- le trajet de substitution par la RN126 sera moins sûr et fera perdre environ 12 minutes à ceux qui la prendront (traversée de SOUAL et PUYLAURENS environ 7 minutes auxquelles s'ajoutent les temps de franchissement des 11 giratoires supplémentaires créés sur la RN126 soit au moins 5 minutes de plus). Cette perte de temps sera sans doute supérieure aux heures de pointes. Ceux qui voudront passer par LAVAUUR (via la RD 112) devront faire 10 km de plus ce qui a un coût non négligeable outre les inconvénients pour les riverains, particulièrement à LAVAUUR.
- le trajet de substitution pour les voitures pour se rendre à REVEL sans autoroute obligera à traverser le centre de SOUAL. Quant aux camions, ils devront passer par l'autoroute jusqu'à PUYLAURENS puis emprunter la RD84 (avec péage supplémentaire, traversée de BLAN et 3 km de trajet en plus) ou contourner CASTRES par la D85.
- l'évolution de la loi (zéro artificialisation nette, limitation des gaz à effet de serre, arrêt de la perte de biodiversité...) et les nombreux engagements pris par l'Etat français ne vont pas dans le sens de la création d'une autoroute et l'on peut comprendre ceux qui s'insurgent. La commission rappelle que la réglementation s'applique avec fermeté dans les documents d'urbanisme (pas de construction de maisons sur des terres agricoles).
- TOULOUSE/CASTRES bénéficiera avec l'autoroute de 2 infrastructures routières sous-utilisées (moins de 25% de la capacité de l'ensemble à un horizon lointain).
- à l'heure où le « zéro artificialisation nette » devient le credo de la réglementation des documents d'urbanisme, aucune compensation n'est proposée en ce qui concerne la consommation d'espaces qui est de l'ordre de 354 hectares, soit la surface nécessaire à la réalisation de 3500 maisons individuelles, voire sensiblement plus. On peut comprendre ceux qui jugent qu'il y a « deux poids, deux mesures ».
- en raison des tendances observées ces dernières décennies, il est possible que les vitesses maximales soient abaissées dans les années à venir à 110 km/heure sur les autoroutes comme c'est déjà le cas chez certains pays voisins et à l'approche de TOULOUSE sur ses autres accès ;
- d'eux même, certains conducteurs ont commencé à réduire leur vitesse pour consommer moins un carburant devenu très cher ;
- les gains de temps, s'ils sont significatifs pour les habitants de l'Est du projet sont insignifiants voire nuls pour ceux de l'Ouest : à VERFEIL et à TEULAT, par exemple, l'écart pour se rendre à TOULOUSE sera de 1,8 minutes (à 130 km/h au lieu de 90km/h sur les 9km de l'A680). Même à PUYLAURENS, l'écart de temps sera inférieur à 8 minutes.
- il est indéniable que deux infrastructures ont plus d'incidence environnementale, notamment sur les paysages, la consommation d'espace et la coupure du territoire, qu'une seule.
- les communes rurales de l'ouest du projet, auront tous les inconvénients sans en avoir le moindre bénéfice.
- Certains aménagements induits par l'autoroute ne sont pas pris en compte (aménagements de la RD84 avec contournement de BLAN, par exemple).
- Le projet ne présente aucune vision d'ensemble, l'autoroute est plaquée sur le territoire sans projet d'aménagement global du moins dans le dossier d'enquête.

Finalement, la commission considère que la solution autoroutière, qui n'était pas envisagée initialement, n'est retenue et défendue comme l'unique solution essentiellement parce que l'Etat et les collectivités ne veulent pas en supporter le financement et secondairement en raison de l'amélioration de la sécurité routière plus élevée que celle obtenue par un aménagement de la RN126.

Pour toutes ces raisons, la commission comprend les interrogations des opposants sur le choix du projet autoroutier dont elle partage nombre d'arguments.

Elle considère, pour autant, qu'il n'entre pas dans ses attributions, au titre de la présente enquête, de remettre en cause l'opportunité de réaliser une autoroute étant donné qu'une déclaration d'utilité publique de la solution autoroutière a été prononcée en 2017/2018 et a donc tranché le débat du « quoi faire ». Cette utilité publique a été confirmée par la justice administrative.

Il est évident, d'ailleurs, qu'un abandon du projet autoroutier reporterait encore de plusieurs années la réalisation d'une liaison attendue depuis des décennies. On peut observer également que la solution d'une infrastructure distincte de la route principale existante a souvent été retenue : TOULOUSE/ALBI, TOULOUSE/NARBONNE ; TOULOUSE/FOIX (mais l'inverse est vrai aussi : ALBI/RODEZ par exemple).

#### *Précisions sur les gains de temps*

La commission s'est interrogée sur l'exagération des gains de temps mise en avant par l'Ae notamment.

Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier, la vitesse moyenne sur l'autoroute ne peut-être de 128 km/h car une partie non négligeable du parcours est limité à 110 km/h : sur le dernier kilomètre avant l'accès à la rocade de CASTRES, sur les 3 km du contournement de Soual et sur les 16 km de GRAGNAGUE au périphérique de TOULOUSE et même à 90 sur les 2Km entre le péage de l'UNION et le périphérique de TOULOUSE. De plus, le trajet autoroutier est plus long de l'ordre de 2 km.

La commission a demandé à ATOSCA d'effectuer une comparaison des 2 itinéraires en considérant les vitesses de circulation maximum autorisées et en tenant compte des obstacles éventuels (feu rouge, giratoire...).

ATOSCA a établi un tableau comparatif (confer annexe 6) qui montre que le gain de temps théorique est de 23 minutes sur l'ensemble du trajet de la rocade de CASTRES à celle de TOULOUSE. Il est vrai que la sortie de CASTRES peut accroître ce temps théorique de quelques minutes aux heures de pointe, mais à l'inverse il est probable que la vitesse autorisée sur la future autoroute sera sans doute limitée à 110 km/h sur plusieurs kilomètres à l'entrée de CASTRES et peut-être sur la totalité du trajet dans le futur à l'image de ce qui s'est fait dans plusieurs pays européens, aux Etats Unis, au Canada ou encore au Japon. Il n'est pas exclu, également, que la vitesse maximum sur la RN 126 soit remontée à 90 km/h comme c'est le cas de beaucoup de routes similaires en France.

#### *Précisions concernant les trafics*

Dans son avis en date du 25/01/2022 sur le contrat de concession consenti à ATOSCA, l'Autorité Régulatrice des transports (ART) dit: « *les analyses menées par l'Autorité montrent que les hypothèses de trafic sont optimistes sur deux paramètres : le trafic à la mise en service et la croissance annuelle du trafic de véhicules légers* ».

La commission trouve l'étude de trafic embrouillée et peu convaincante en raison d'une absence totale de pédagogie. Telle qu'elle est présentée, le public peut difficilement comprendre que l'autoroute ne sera pas empruntée seulement par une partie des véhicules qui circulent actuellement sur la RN126, mais aussi par une fraction de ceux qui utilisent actuellement d'autres solutions pour se rendre de CASTRES à TOULOUSE (RD112, RD622, ancienne RN126 à MAURENS-SCOPONT). Ce volume est estimé à 3000 véhicules/jour qui soulagerait d'autant les autres parcours.

Elle permet difficilement de distinguer le trafic se rendant à TOULOUSE ou inversement (qui seul peut justifier l'autoroute) du trafic local de point à point du territoire (qui n'a aucun besoin d'autoroute). L'étude indique qu'actuellement un volume de 6400 à 8600 véhicules se rendent de CASTRES à TOULOUSE via la RN126 (la commission s'étonne d'une fourchette aussi large).

Le chiffre communiqué par la DREAL (5 640 véhicules sur l'A680) apparaît comme un maximum actuellement (reconnu comme exact par ATOSCA) dont il faut déduire tous les véhicules arrivant de l'ouest du projet pour lesquels l'autoroute n'a aucune utilité. Si l'on estime ce volume à environ 1000 véhicules/jour, le volume actuel faisant un trajet depuis la partie est du projet (c'est-à-dire ceux pour lesquels l'A69 fera gagner un temps significatif) peut être estimé à 4500 véhicules par jour.

Sachant qu'une partie des utilisateurs de la RN126 ne se reporteront pas sur l'A69, on peut estimer que le nombre de véhicules qui feront BASSIN de CASTRES et au-delà/TOULOUSE chaque jour par

l'A69 sera de l'ordre de 6500 la première année d'exploitation (3500 pour les anciens utilisateurs de la RN126 et 3000 pour ceux qui se reporteront d'autres solutions).

Les volumes plus importants à l'approche de CASTRES montrent qu'une part significative du trafic de la RN126 est local et ne concerne donc pas la liaison TOULOUSE/CASTRES.

L'étude prévoit, par ailleurs, qu'en 2044 le trafic à VERFEIL sera de l'ordre de 10000 véhicules/jour sur la future autoroute auquel il faut ajouter le trafic se rendant à TOULOUSE par la RN126 (environ 2000 ?). Soit des volumes de trafic et des progressions qui paraissent optimistes et semblent donner raison à nombre de contributions du public et à l'avis de l'Ae. Une croissance de 2,5% par an semble, en tout état de cause, anormale puisque largement supérieure à l'évolution de la population et du PIB probable. Elle signifie, au demeurant, un échec total du rapprochement, pourtant recherché, des lieux de travail et de résidence.

Quoi qu'il en soit, ces études montrent que ces deux infrastructures seront, en tout état de cause, très sous-utilisées, moins de 25% seulement à long terme.

N'ayant pour mission que de s'en tenir à « comment on fait l'autoroute » la commission, partageant les protestations de nombre de contributeurs, considère que deux aspects du projet ne sont pas acceptables en l'état :

- le tarif élevé de l'autoroute comparé à celui des autres villes entourant TOULOUSE ce qui constitue une forme d'injustice. Pour mémoire, ces tarifs sont (valeur 2022) :
  - . Toulouse/Castres : 8,4 (réduit à 5,66 en cas d'abonnement pour un véhicule thermique)
  - . Toulouse/Albi : 1,6
  - . Toulouse/Saint Gaudens : 3,9
  - . Toulouse/Castelnaudary : 4,3
  - . Toulouse/Pamiers : 5,7
  - . Toulouse/Montauban : 3
  - . Toulouse/Auch : 0
- le fait que ceux qui ne voudront pas emprunter l'autoroute, notamment pour des raisons financières, se voient privés des actuels contournements gratuits de SOUAL et PUYLAURENS et contraints d'emprunter une RN126 qui plus est dégradée par rapport à la situation actuelle (12 minutes de trajet supplémentaire selon une étude réalisée par ATOSCA à la demande de la commission). Beaucoup de contributions dénoncent, à juste titre, qu'il s'agit d'un vol, d'une spoliation ou encore d'une confiscation.

Partageant ce point de vue, la commission a tout d'abord envisagé qu'ils devaient rester gratuits, ce que le système « flux libre » autorise mais qui nécessiterait pour en bénéficier de créer des entrées/sorties sur l'A69 à l'extrémité ouest de l'actuelle déviation de SOUAL (km 49) et à l'extrémité ouest de l'actuelle déviation de PUYLAURENS (km39). Ces deux accès auraient d'ailleurs l'avantage de faciliter l'accès à l'A69 pour de nombreux habitants dont ceux de SOUAL, SAINT-GERMAIN-DES-PRES, PUYLAURENS APPELLE, LACROISILLE.

Interrogée, ATOSCA a fait valoir à la commission des arguments techniques et juridiques (nécessité de DUP complémentaires) qui ont fait pencher la commission vers une autre solution consistant à :

- réduire le prix du péage pour tous les trajets.
- réduire davantage encore (modulation) le péage correspondant aux 10 kilomètres des deux déviations devenues payantes.

La commission estime qu'abaisser d'un tiers (voire plus) le coût du péage lui paraît raisonnable pour rendre l'A69 accessible à davantage de personnes et plus équitable par rapport au cas d'ALBI notamment. Cherchant à s'assurer que ce pourcentage est raisonnable, la commission a étudié en particulier le cas de l'autoroute A79, livrée en novembre 2022 par le concessionnaire ALIAE. Cette autoroute possède de nombreuses caractéristiques identiques à celles de l'A69 : remplacement de l'ancienne nationale RN79, longueur de 88 km de l'Allier à la Saône et Loire, franchissement en viaduc de l'Allier et péage en flux libre avec des portions gratuites. Le coût du péage sur l'ensemble de l'itinéraire est de 3,80 € (soit 4,3 centimes du kilomètre) ce qui en fait une des autoroutes les moins chères de France.

La commission a également examiné le coût des péages de 16 autres autoroutes françaises, y compris celles d'Occitanie en excluant celles dont le ratio au kilomètre est supérieur à 15 centimes. Cette approche conduit à une moyenne du coût au km de 7,3 centimes. (confer annexe 7)

Une baisse de 33% du péage de l'autoroute A69 maintiendrait son tarif au-dessus de cette moyenne (9,07 centimes) et largement au-dessus de celui de l'A79.

Cet effort d'un tiers sur le tarif doit être supporté par l'Etat et les collectivités, c'est-à-dire par les contribuables.

La commission ne se prononce pas sur les modalités de mise en place d'une telle solution (accroissement de la subvention d'équilibre et/ou participation aux recettes à concurrence du trafic réel...). Elle estime que l'Etat et les Collectivités Territoriales étaient disposées à contribuer au projet à hauteur de 220 millions d'euros lors de la DUP. Il n'y a pas de raison que cet effort ait été réduit à 23 millions pour un projet jugé aussi stratégique et vital. Ceci est d'autant plus vrai pour un projet qualifié de « Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) » ce qui montre l'importance stratégique que lui ont conférée les autorités.

La commission estime justifiée cet accroissement de l'effort de l'Etat et des collectivités pour quatre autres raisons:

- le fait que l'usager supporte la quasi-totalité du financement du projet est injuste comparé aux cas de plusieurs villes entourant TOULOUSE (ALBI notamment, mais aussi AUCH et SAINT GAUDENS).
- la liaison routière TOULOUSE/CASTRES n'est pas principalement un axe de transit mais servira essentiellement à effectuer des aller/retours travail/domicile et des déplacements indispensables (santé, notamment) qu'aucune autre solution ne peut remplacer et particulièrement pas le train. En quelque sorte, elle se rapproche du rôle d'un transport en commun urbain pour lesquels le tarif acquitté ne dépend pas de la distance parcourue et dont l'essentiel du coût est supporté par le contribuable et non l'usager. Le système d'abonnement très incitatif pour les aller-retours fréquents confirme ce caractère particulier de l'A69 (CASTRES vue comme une banlieue lointaine de TOULOUSE).
- Il est probable également que des tarifs moindres auront un effet positif significatif sur le trafic et donc les recettes compensant en partie l'effort consenti.
- une réduction du coût du péage va dans le sens d'une amélioration du pouvoir d'achat des ménages voulue par la loi de Finances rectificative de 2022.

Cette contribution complémentaire de l'Etat et des collectivités nécessite un avenant au contrat de concession d'ATOSCA dont l'équilibre financier devra être préservé. Cette solution ne pénaliserait pas ATOSCA dont le travail accompli est déjà considérable. Son projet resterait équilibré sur le plan financier et elle pourrait continuer à assurer l'exploitation et l'entretien de l'ensemble de la voirie.

Pour ceux qui voudraient limiter leur péage mais éviter les traversées de SOUAL et PUYLAURENS, li leur faudra emprunter l'A69 entre l'échangeur est de SOUAL et l'échangeur sud de PUYLAURENS puis prendre le barreau routier de PUYLAURENS pour rejoindre la RN126. Le péage de cette portion de 11 km environ serait de l'ordre de 1 euro, soit un péage de CASTRES à TOULOUSE de 2,6 euros compte tenu de l'A680 (valeur 2022).

En ce qui concerne les autres aspects des études d'impact et les mesures ERC, la commission estime que les concessionnaires les ont traitées avec sérieux et que des études complémentaires réclamées sont excessives (recommandations de l'Ae notamment) même s'il est probable que des oublis subsistent. Les critiques sur la relative efficacité de certaines mesures compensatoires ne sont sans doute pas entièrement fausses notamment parce que certaines d'entre elles mettront des décennies à rattraper ce qui a été détruit. Ces mesures, si elles sont utiles pour amoindrir les impacts du projet, ont l'avantage de se donner bonne conscience face au fait qu'elles ne peuvent permettre de gommer certaines conséquences négatives des plus lourdes.

Tout projet a nécessairement des inconvénients en contrepartie des avantages qu'il apporte. « On a rien sans rien » dit le dicton. Par analogie, aucun médicament efficace n'est exempt d'effets secondaires (y compris mortels) et l'ANSM en évalue les bénéfices/risques.

Il en va de même pour ce projet autoroutier : il est indéniable qu'il aura des conséquences lourdes et définitives : impossibilité de compenser les espaces consommés, coupure du territoire, présence visuelle et sonore pénalisante pour plusieurs communes, tout particulièrement SAINT-GERMAIN-DES-PRES et TEULAT. Mais ces inconvénients, consubstantiels à ce type de projets, semblent malgré tout acceptables à la commission moyennant des aménagements spécifiques de protection des riverains dont certains restent à améliorer.

La commission précise son avis sur les questions environnementales dans ses conclusions relatives à chacune des deux opérations.

Enfin en préambule de ses conclusions sur chacune des deux opérations du projet, la commission tient à dire qu'il est choquant que des travaux de fouilles aient été entrepris tout le long du tracé avant même l'enquête publique précédant le feu vert à la réalisation de l'autoroute. Comment le public peut-il percevoir ce fait sinon à considérer que ce qu'il exprimera dans l'enquête n'a aucune valeur, que les décisions sont prises avant même sa consultation ? Une mascarade en quelque sorte et une sorte de mépris comme le disent certaines contributions. Ce ressenti ne pouvait être que renforcé par la déclaration du Préfet du Tarn du 04/11/22 dans La Dépêche : « *mon rôle est de tenir les engagements de l'Etat pour un début des travaux au premier trimestre 2023 et une mise en service à l'automne 2025* ».

## **2.1 - Conclusions au titre de Autorisation environnementale de l'élargissement de l'A680**



## 2.1 - Conclusions au titre de l'Autorisation Environnementale de l'élargissement de l'A680

### 2.1.1 - préambule

S'agissant d'une enquête unique, la commission est tenue d'émettre des conclusions séparées pour chacun des deux objets de l'enquête, à savoir le doublement des voies de l'A680 et les travaux de réalisation de l'A69.

Les présentes conclusions concernent le premier objet. La commission ne reprend pas ici toutes ses analyses développées dans son thème 1 (page 36 à 47) et dans ses conclusions générales communes à l'A680 et à l'A69 (page 138 à 151) qui sont essentielles pour comprendre son avis final.

Le projet d'élargissement de l'A680 est lié à la réalisation de l'autoroute A69 prévue de VERFEIL à CASTRES portée par ATOSCA. Il permet la réalisation d'une liaison autoroutière à 2 x 2 voies complète entre la rocade sud de CASTRES et le périphérique nord de TOULOUSE.

### 2.1.2 - Bilan Avantages/Inconvénients

Comme tout projet de liaison autoroutière, ce projet a de nombreux impacts sur l'environnement. La commission a donc décidé, après avoir analysé les observations du public et examiné les réponses du concessionnaire aux questions posées par la commission dans son procès-verbal de synthèse, de répartir les impacts sur l'environnement sous la forme d'un bilan avantages- inconvénients.

#### Avantages :

- Le projet ne nécessite aucune expropriation à l'exclusion de celles nécessaires à la réalisation de l'échangeur Est de VERFEIL (voir, ci-après).
- L'élargissement de l'A680 n'intercepte aucune des 3 zones NATURA 2000 proches.
- Globalement, le risque d'inondation sera réduit par rapport à la situation actuelle.
- Pendant la durée des travaux la circulation sur l'A680 sera maintenue.
- Les impacts résiduels sur les habitats naturels, la faune et la flore sont globalement négligeables ou peu élevés avec des mesures adaptées pour les réduire ou les compenser.
- L'échangeur de Verfeil permettra l'aménagement de zones d'activités participant au développement du territoire.
- La construction de l'A680 sera bénéfique en phase travaux pour l'emploi des entreprises locales et les services de proximité.

#### Inconvénients :

- La réalisation du doublement des voies de l'A680 n'a aucune nécessité immédiate en raison du trafic actuel et prévu à moyen terme. Sa seule justification tient dans le fait qu'il permet de disposer d'une autoroute d'un bout à l'autre entre CASTRES et TOULOUSE ce qui semble une satisfaction plus intellectuelle qu'une nécessité routière.
- la réalisation de l'échangeur Est de VERFEIL nécessite une modification du tracé actuel de l'A680 qui requiert l'acquisition de 14 hectares. 4 maisons sont impactées et ont déjà été acquises à l'amiable par ASF et les autres terrains nécessaires font l'objet d'une promesse de vente.
- L'élargissement consommera de 15 ha de surface agricole.
- Il entraînera une destruction de la végétation existante le long du Girou et du Conné.
- 3 000 m<sup>2</sup> d'habitats naturels considérés comme zones humides seront impactés.
- Les riverains subiront des nuisances sonores en phase chantier et en exploitation pour les riverains près de l'échangeur de VERFEIL et tout particulièrement au niveau du diffuseur de GRAGNAGUE.
- La phase travaux prévue pour l'aménagement du diffuseur de VERFEIL durera entre 6 à 9 mois avec une circulation de la D 20 qui sera déviée sur la route dite « de PUYLAURENS »,

non adaptée à ce nouveau trafic avec la traversée de zones urbanisées et en cours d'urbanisation, soulevant ainsi des problèmes de sécurité pour les habitants.

- Les riverains des travaux subiront des nuisances sonores.

### **2.1.3 - Avis sur les autorisations embarquées**

Dans son thème 1, la commission a dit qu'elle ne voyait aucune raison de refuser les 3 autorisations demandées : IOTA, dérogation espèces protégées, Zones Natura 2000.

### **2.1.4 - Avis final**

**En conséquence, la commission donne, en toute indépendance et à l'unanimité,**

## **un avis favorable**

**à la demande d'autorisation environnementale des travaux de réalisation de doublement des voies de l'A680 portés par la société ASF. Cet avis est assorti toutefois d'1 réserve et de 4 recommandations :**

### **Réserve 1**

Les travaux de doublement des voies de l'Autoroute A680 ne seront autorisés que si ceux de l'autoroute A69 sont également autorisés.

**La commission rappelle que la non levée de la réserve qu'elle a émise ci-dessus, aurait pour conséquence que son avis pourrait être requalifié par le juge en avis défavorable.**

**Compte tenu de ses analyses, la commission émet les 4 recommandations suivantes** qu'elle juge utiles à l'amélioration du projet mais qui peuvent être suivies ou non sans conséquence sur le sens de son avis.

### **Recommandation 1**

Réexaminer le doublement des voies de l'A680. Ce doublement n'est pas indispensable à une amélioration significative de la liaison rapide CASTRES/TOULOUSE étant donné que :

- la circulation sur cette voie ne présente actuellement aucune difficulté de circulation ni d'accidentologie et ceci restera vrai à un horizon lointain,
- le temps gagné par un accroissement de la vitesse autorisée de 90 à 130 km/h sur ses 9 km aura une incidence sur le temps de parcours de l'ordre de 1,8 minutes. Ce temps pourrait même être réduit à l'avenir.

### **Recommandation 2**

Effectuer à la mise en service de l'autoroute, des mesures acoustiques au niveau des habitations proches du diffuseur de GRAGNAGUE pour lesquelles les études préalables avaient fait état de niveaux sonores proches des seuils réglementaires. Un suivi annuel de ces niveaux sonores sera programmé afin d'examiner si, au vu de l'évolution du trafic, des mesures de protection sont à mettre en place.

### **Recommandation 3**

Etablir un Plan de Prévention des Risques Naturels sur le secteur de VERFEIL afin de garantir la sécurité des habitations et activités.

### **Recommandation 4**

La commission recommande un suivi particulier des prélèvements dans le Girou pendant la phase chantier, surtout en période d'étiage de juillet à octobre.

**Conformément à l'article 18 de l'arrêté inter-préfectoral portant ouverture de l'enquête publique, le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (11/01/2023) dans les 33 mairies concernées, dans les Préfectures de la HAUTE-GARONNE et du TARN et à la sous-**

**préfecture du TARN . Ils seront également consultables pendant la même durée sur les sites internet des Préfectures de la Haute-Garonne : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) et du TARN [www.tarn.gouv.fr](http://www.tarn.gouv.fr)**


**La commission demande que son rapport et ses conclusions ne fassent pas l'objet de publications séparées.**

Fait à TOULOUSE, le 09 février 2023, la Commission d'enquête,

Christian LASSERRE

Bernard CHABBAL

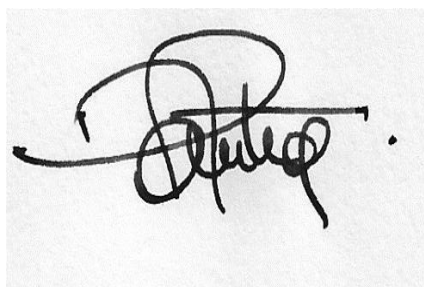
Prosper EKODO



Albert NADAL

François MANTEAU

Michel JONES



Henri PUJOL



## **2.2 - conclusions au titre de l'Autorisation Environnementale de la création de l'A69**

## 2.2 - Conclusions au titre de l'Autorisation Environnementale de la création de l'A69

### 2.2.1 - Préambule

S'agissant d'une enquête unique, la commission est tenue d'émettre des conclusions séparées pour chacun de ses deux objets, à savoir les travaux de doublement des voies de l'A680 et ceux de réalisation de l'A69.

Les présentes conclusions concernent le second objet.

La commission ne reprend pas ici toutes ses analyses développées dans son thème 2 (page 48 à 96) et dans ses conclusions générales communes à l'A680 et à l'A69 (pages 138 à 151) qui sont utiles pour comprendre son avis final. Elle n'en reprend que les arguments essentiels.

Préalablement à ce dernier, elle résume, ci-après, ce qu'elle considère constituer les avantages et les inconvénients essentiels du projet d'autoroute A69 qui ont motivé sa conclusion finale.

### 2.1.2 - Bilan Avantages/Inconvénients

#### Avantages

- En termes routier et de sécurité, l'A69 est la solution considérée comme la meilleure pour assurer une liaison rapide entre CASTRES et l'A680 en direction de TOULOUSE.
- C'est probablement la solution la moins pénalisante pour le trafic routier pendant les travaux.
- Sa réalisation pourrait avoir un impact économique favorable sur le bassin d'emplois CASTRES/MAZAMET.
- Par rapport à la situation actuelle, le gain de temps d'un trajet en voiture CASTRES/TOULOUSE est de l'ordre de 23 minutes (y compris le gain de 1,8 minutes résultant du doublement des voies de l'A680).
- Les mesures ERC proposées, si elles sont par essence imparfaites, limitent suffisamment les impacts compensables du projet.
- Globalement, le risque d'inondation sera réduit par rapport à la situation actuelle.
- Le CNPN, L'Ae et les autres avis émis ne contestent pas significativement la qualité de l'étude d'impact et les mesures ERC proposées même si elles sont jugées perfectibles.
- La construction de l'A69 sera bénéfique en phase travaux pour l'emploi des entreprises locales et les services de proximité.
- Le volume des déblais/remblais s'équilibrent sans recourir à des carrières extérieures.

#### Inconvénients

- le projet, qui favorise les déplacements en voiture et camions et consomme beaucoup de terres agricoles et naturelles ne va pas dans le sens de la réglementation en vigueur et ne concourt pas au respect de nos engagements internationaux en matière environnementale.
- l'étude des solutions routières alternatives est insuffisante et ne pouvait être conduite par le futur concessionnaire dont l'objectivité ne peut être garantie.
- L'ensemble A69+RN126 ne sera utilisé qu'à concurrence de 25% de ses capacités même à un horizon de 20 ans.
- le coût du péage sera trop élevé voire inaccessible pour nombre d'utilisateurs occasionnels (16,8 euros pour un A/R TOULOUSE/CASTRES et même 17,6 en valeur 2023) mais aussi pour des utilisateurs réguliers bénéficiant de réductions, notamment par comparaison avec le cas de l'A68.
- les déviations gratuites de SOUAL et PUYLAURENS étant intégrées au projet deviendront payantes alors qu'elles ont déjà été financées par les contribuables.

- ceux qui ne prendront pas l'A69 mettront plus de temps qu'actuellement pour effectuer leur trajet (12 minutes pour un trajet complet CASTRES/TOULOUSE).
- Le nombre de points d'entrée/sortie de l'A69, limité à 5, n'en facilite pas l'accès à beaucoup d'habitants de part et d'autres du tracé.
- L'A69 ne sera d'aucune utilité pour les habitants de l'ouest du projet (VERFEIL, TEULAT, MONTCABRIER, VENDINE...).
- de nombreux riverains du projet subiront les inconvénients de l'A69 et même un traumatisme irréductible sans en avoir aucun bénéfice (ceux de l'ouest mais aussi ceux de SAINT-GERMAIN-DES-PRES et d'autres encore).
- malgré les mesures d'Évitement, Réduction et Compensation (ERC) des impacts environnementaux négatifs, l'A69, outre quelques lacunes mineures inévitables, aura des conséquences lourdes et définitives incompensables : importante perte de terres agricoles et naturelles (343 ha), impact paysager et sonore, coupure du territoire notamment.
- ces impacts incompensables sont plus lourds que ceux qu'occasionnerait toute solution d'aménagement de la RN126 qui ne crée pas 4 voies supplémentaires en parallèle.
- certaines exploitations agricoles sont compromises.
- La zone de loisirs des étangs à SAÏX et son voisinage perdront partiellement leur ambiance paisible.

### **2.2.3 - Avis sur les autorisations embarquées**

Dans son thème 2, la commission a dit qu'elle ne voyait aucune raison de refuser les 6 autorisations demandées : IOTA, Dérogation espèces protégées, Zones Natura 2000, ICPE, Autorisation de défrichement, Monuments Historiques.

### **2.2.4 - Avis final**

La commission rappelle que l'objet de l'enquête ne portait pas sur le principe de faire ou non l'autoroute mais d'apprécier comment la faire. Elle ne peut donc conclure sur la demande des nombreuses contributions réclamant le retrait du projet au profit d'un aménagement de la RN126. Elle estime cependant que la preuve qu'aucune alternative routière n'était meilleure n'a pas été réellement apportée. Il lui semble en définitive que le choix fait parmi les solutions possibles de liaison rapide CASTRES/TOULOUSE n'est réellement justifié que par l'insuffisance de volonté de l'Etat et des collectivités territoriales à réunir les financements nécessaires à l'aménagement complet de la RN126 pourtant décidé et engagé de 1994 à 2007 comme étant la solution au désenclavement du bassin CASTRES/MAZAMET. La commission observe d'ailleurs que le développement économique du bassin CASTRES/MAZAMET résultant de ce désenclavement n'est en rien démontré. Le dossier d'enquête est muet également sur un plan d'accompagnement du projet en faveur de ce développement.

La mission de la commission est d'apprécier comment est fait l'autoroute en évaluant si ses impacts environnementaux résiduels sont acceptables ou non. Dans cette appréciation, la limitation des conséquences de l'A69 pour les humains lui apparaissent prioritaires. A cet égard, trois aspects du projet lui ont paru inacceptables en l'état :

- le coût du péage qui exclura les plus modestes et coûtera cher aux actifs,
- la fin de la gratuité des déviations de SOUAL et PUYLAURENS,
- la perte de temps des itinéraires de substitution et particulièrement celui de la RN126.

La réserve qu'elle émet, ci-après, a pour ambition de corriger, autant que faire se peut, ces 3 points négatifs. Elle signifie que l'Etat et les collectivités territoriales devront participer davantage au financement de l'A69, ce qui lui paraît normal pour plusieurs raisons :

- lors de la DUP, l'Etat et les collectivités étaient disposés à apporter 220 millions d'euros au projet, montant ramené aujourd'hui à 23 millions seulement.
- le projet a été qualifié de « Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) » ce qui montre l'importance stratégique que lui ont conféré les autorités justifiant un engagement plus significatif.

- le fait que l'utilisateur supporte la quasi-totalité du financement du projet est injuste comparé aux cas de plusieurs villes entourant TOULOUSE (ALBI notamment, mais aussi AUCH et SAINT GAUDENS)
- la liaison routière TOULOUSE/CASTRES n'est pas principalement un axe de transit mais servira essentiellement à effectuer des aller/retours travail/domicile et des déplacements indispensables (santé, notamment) qu'aucune autre solution ne peut remplacer et particulièrement pas le train en l'état actuel de l'offre. En quelque sorte elle se rapproche du rôle d'un transport en commun urbain pour lesquels le tarif acquitté ne dépend pas de la distance parcourue et dont l'essentiel du coût est supporté par le contribuable et non l'utilisateur. Le système d'abonnement très incitatif pour les aller-retours fréquents confirme ce caractère particulier de l'A69 : CASTRES vue comme une banlieue lointaine de TOULOUSE.
- Il est probable également que des tarifs moindres auront un effet positif significatif sur le trafic et donc les recettes compensant en partie l'effort consenti et limitant les risques d'accident sur les autres accès à TOULOUSE (report de trafic plus important).
- une réduction du coût du péage va dans le sens d'une amélioration du pouvoir d'achat des ménages voulue par la loi de Finances rectificative de 2022.
- Pour ceux qui voudraient limiter leur péage mais éviter les traversées de SOUAL et PUYLAURENS, ils pourront emprunter l'A69 entre l'échangeur Est de SOUAL et l'échangeur Sud de PUYLAURENS n'ayant à acquitter un péage de l'ordre de 1 euro pour ces 11 kms.

Pour ce qui concerne les autres considérations environnementales, la commission estime que ATOSCA, respectant la réglementation en vigueur, a traité avec sérieux le recensement des impacts de son projet (au-delà sans doute de tous les projets antérieurs comparables) et a proposé des mesures ERC adaptées et suffisantes pour en limiter les effets même s'il est indéniable que son projet autoroutier comporte inévitablement quelques lacunes et aura des conséquences lourdes et définitives incalculables : perte de terres agricoles et naturelles, impact paysager et coupure du territoire notamment. Mais tout projet, comme d'ailleurs toute action, a nécessairement des inconvénients. Ne pas l'admettre signifie que l'on ne fait plus rien.

**En conséquence, la commission donne, en toute indépendance et à l'unanimité,**

## **un avis favorable**

**à la demande d'autorisation environnementale des travaux de réalisation de l'Autoroute A69 porté par la société ATOSCA. Cet avis est assorti toutefois des 2 réserves suivantes :**

### **Réserve 1**

Le coût du péage sera réduit de 33% et comportera une modulation faisant que les 10 km des déviations de SOUAL et PUYLAURENS bénéficieront d'une réduction supplémentaire de 20%. Cela signifie que l'Etat et les collectivités devront contribuer davantage au financement du projet de telle sorte que l'équilibre financier d'ATOSCA soit préservé. La commission ne se prononce pas sur les modalités à convenir qui se traduiront par un avenant au contrat de concession accordé.

### **Réserve 2**

Une étude sur l'amélioration des conditions de circulation et de la sécurité des riverains de la route dite « de Puylaurens » pendant les travaux du diffuseur de Verfeil, sera réalisée en partenariat avec la commune de Verfeil.

**La commission rappelle que la non levée des réserves qu'elle a émises ci-dessus, aurait pour conséquence que son avis pourrait être requalifié par le juge en avis défavorable.**

**Compte tenu de ses analyses, la commission émet les 12 recommandations suivantes qu'elle juge utiles à l'amélioration du projet mais qui peuvent être suivies ou non sans conséquence sur le sens de son avis.**

### **Relatives à l'environnement**

#### **Recommandation 1**

Commission d'enquête désignée par décision du T.A. de TOULOUSE en date du 18/10/2022  
Dossier N° E22000155/31 - Liaison autoroutière Toulouse-Castres

Tous les propriétaires de futures zones de compensation ne doivent pas rester dans l'ignorance et/ou l'incertitude concernant les compensations envisagées sur leurs terrains.

### Recommandation 2

L'impact du projet sur la circulation aux abords de l'échangeur de SAINT-PALAIS et du rond-point du CCL sera approfondi en relation avec les associations et le public intéressé.

### Recommandation 3

ATOSCA doit assurer la continuité de tous les chemins existants y compris les passages agricoles interceptés par son projet.

### Recommandation 4

les mesures de sécurisation envisagées de la RN126 en réponse à la réserve 3 de la commission d'enquête DUP seront rendues publiques.

### Recommandation 5

Conformément à l'avis de l'UDAP 81 (Union Départementale de l'Architecture et du Patrimoine), une attention particulière sera portée au traitement paysager et sonore de TEULAT en relation avec la commune pour permettre, au mieux, de préserver son caractère rural et la qualité de vie de ses habitants.

## **Relatives aux préjudices des particuliers**

### Recommandation 6

ATOSCA proposera en concertation avec les propriétaires des solutions phoniques et paysagères dans tous les cas où l'autoroute passe à moins de 100 mètres des bâtiments même si les émergences résultant du projet sont inférieures à la réglementation.

### Recommandation 7

ATOSCA proposera une indemnisation ou une acquisition des maisons situées à moins de 100 mètres de l'ouvrage de franchissement de la RD 39 en limite de BOURG-SAINT-BERNARD.

### Recommandation 8

ATOSCA affinera en détail avec le propriétaire du château de MAURENS SCOPONT les moyens d'assurer la meilleure protection visuelle et phonique du château. Une expertise de l'état général initial avant travaux de l'ensemble de ses bâtiments sera établi dans le cadre de la mesure de réduction R21j .

### Recommandation 9

Le préjudice subi par le propriétaire du domaine de BAZIALGUES est considérable et doit être indemnisé à raison de la perte de revenus résultant de l'amputation importante de son exploitation. Un viaduc (du type de celui de CUQ-TOULZA) sera créé pour reconnecter son exploitation et permettre le passage de la faune.

### Recommandation 10

ATOSCA fera l'entière acquisition des bâtiments et du terrain attenant du restaurant « Le cri de la fourchette » dont l'autoroute compromet trop fortement l'exploitation.

### Recommandation 11

ATOSCA demandera à la mairie de VERFEIL de ne plus surseoir à donner son accord à la demande de modification du permis de construire déposée depuis de nombreux mois par Monsieur Patrick MIAILLES (contribution R6263).

**Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (11/01/2023) dans les 33 mairies concernées, dans les Préfectures de la HAUTE-GARONNE et du TARN et à la sous-préfecture du TARN . Ils seront également consultables pendant la même durée sur les**



sites internet des Préfectures de la Haute-Garonne : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) et du TARN [www.tarn.gouv.fr](http://www.tarn.gouv.fr)

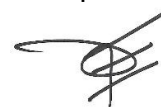
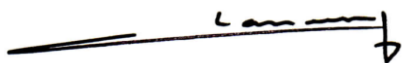
**La commission demande que son rapport et ses conclusions ne fassent pas l'objet de publications séparées.**

Fait à TOULOUSE, le 09 février 2023, la Commission d'enquête,

Christian LASSERRE

Bernard CHABBAL

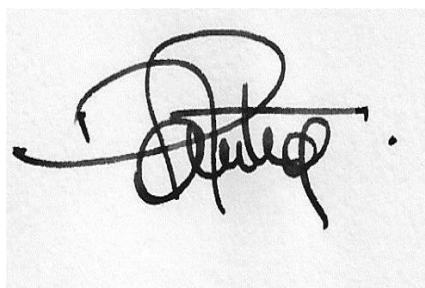
Prosper EKODO



Albert NADAL

François MANTEAU

Michel JONES



Henri PUJOL



