

Annexe 2 au décret n° TRAT1809561D

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Castres (Tarn) et Verfeil (Haute-Garonne), portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Verfeil en Haute-Garonne, des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germains-des-Prés et Saix dans le Tarn, et de la communauté de communes de Sor et Agout dans le Tarn, et conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée

(Article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que *« l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique »*.

À cet égard, il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs, étant précisé que les études à mener après la déclaration d'utilité publique relèvent pour l'essentiel de la responsabilité du concessionnaire autoroutier.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Occitanie, 1 rue de la Cité-Administrative, 31074 Toulouse Cedex 9.

1. Présentation de l'opération autoroutière

La réalisation, majoritairement en tracé neuf et sous forme concédée, d'une liaison à 2 × 2 voies entre Verfeil et Castres constitue, avec l'élargissement à 2 × 2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Castelmaurou (A68) et Verfeil, les deux opérations composant la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT).

Dès le début des années 1990, l'État, responsable des grandes liaisons d'aménagement du territoire, étudiera la mise à 2 × 2 voies de la liaison Castres – Toulouse via le réaménagement de la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A68. L'aménagement de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine en route à 2 × 2 voies avec échangeurs dénivelés fut ainsi l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 publiée au Journal Officiel du 17 août 1996.

En 1996, la société des ASF a construit la bretelle autoroutière A680 à 2 voies bidirectionnelles, ainsi que la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.

Classé « grande liaison d'aménagement du territoire » par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) réuni le 18 décembre 2003, le projet a pour objectif de conforter, en le reliant à la métropole toulousaine, l'attractivité du bassin Castres – Mazamet qui compte 132 000 habitants et 50 000 emplois.

Par la suite, la décision du CIADT est confirmée lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) en octobre 2005 et l'autoroute Castres – Toulouse est inscrite à l'avant-projet consolidé du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en 2011.

En juin 2013, le rapport de la commission « Mobilité 21 : pour un schéma national de mobilité durable » est rendu au Gouvernement par M Duron. Ce rapport a pour objectif de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructure du SNIT. Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est classé dans la catégorie des premières priorités dans le scénario retenu comme référence par le Gouvernement pour le plan « Investir pour la France » présenté le 10 juillet 2013 par le Premier Ministre.

Enfin, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), présidé également par M Duron, a remis son rapport au Gouvernement le 1^{er} février 2018 et confirme que le besoin d'aménagement de l'itinéraire est peu contestable et que l'option autoroutière n'est aujourd'hui plus à discuter. Le Gouvernement ne s'est pas encore positionné sur les suites à donner à ce rapport. Cependant, la réalisation de ce projet est préconisée dans les trois scénarios financiers proposés par le COI, à plus ou moins brève échéance (engagement des travaux dans la période 2023-2027 pour le scénario 1, 2018-2022 pour les scénarios 2 et 3).

D'un linéaire d'environ 62 km, l'infrastructure envisagée traversera 17 communes du Tarn et 7 communes de la Haute-Garonne en suivant l'itinéraire de la RN126 jusqu'à Verfeil puis en empruntant la bretelle autoroutière A680 concédée à la société des Autoroutes du Sud de la France jusqu'à l'A68.

L'opération entre Verfeil et Castres, d'une longueur d'environ 54 km, sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, comprend :

- la réalisation d'une section neuve à 2 × 2 voies entre Verfeil et Puylaurens ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest du village de Puylaurens au sud du village de Puylaurens, qui permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville, interdit aux poids-lourds ;
- la réalisation d'une section neuve à 2 × 2 voies entre Puylaurens et Soual, puis entre Soual et Castres ;
- la création de trois échangeurs : les échangeurs de Soual est et de Castres / Saint Palais, présentés à l'enquête publique, et l'échangeur de Villeneuve-lès-Lavaur / Maurens-Scopont, ajouté pour lever une réserve de la commission d'enquête.

L'opération Verfeil – Castres intègre les déviations existantes de Puylaurens et de Soual.

2. Caractère d'utilité publique

La réalisation de cet axe autoroutier a pour objectif principal de désenclaver et accompagner le développement économique du bassin de Castres-Mazamet. Il a vocation à répondre à un besoin de transports efficaces permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse. Cette liaison autoroutière permettra notamment de faciliter l'accès aux grands équipements régionaux, de développer l'attractivité du bassin d'emplois, de simplifier les exports – imports depuis les industries sud-tarnaises.

Le bassin de Castres-Mazamet, avec environ 50 000 emplois et 132 000 habitants, est le seul bassin de cette importance non relié à la métropole toulousaine par une infrastructure de type autoroutier à 2 × 2 voies aménagée ou en cours d'aménagement. L'agglomération de Castres – Mazamet, via la RN126, se situe à plus d'une heure de route de la capitale régionale. L'absence de liaison rapide avec Toulouse et les autres villes importantes pénalise fortement Castres-Mazamet.

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière est conçu pour permettre une vitesse de référence de 130 km/h pour l'essentiel de l'itinéraire. Il permettra de redonner à ce bassin une liaison capacitaire et rapide lui donnant le même type d'infrastructure à 2 × 2 voies que les autres villes moyennes de la région, pour en faire un pôle d'équilibre régional au sein de l'aire métropolitaine toulousaine, particulièrement dynamique.

Le projet offrira une accessibilité routière de meilleur niveau répondant aux besoins de l'économie locale et de la population en permettant un gain de temps de l'ordre de 35 minutes sur la totalité du trajet et en améliorant la sécurité routière : les autoroutes sont cinq fois plus sûres que les routes hors agglomération à chaussée unique. Pour les riverains, le projet permet de sécuriser les accès à la route nationale et d'éloigner cette infrastructure des principales zones urbanisées. Des mesures de protection et d'insertion sont prévues lorsque le projet passera à proximité des bâtis (protection contre le bruit, aménagement paysager...). Cet itinéraire, qui ne sera plus affecté par le trafic de transit, présentera moins de risques pour la population qui l'emprunte pour des déplacements locaux ou qui, tout simplement, doit le traverser. La sécurité des usagers dits « fragiles » (piétons, vélo, cyclomoteurs, tracteurs...) sera également améliorée, car les modes doux seront non plus sur le réseau principal, mais sur le réseau secondaire. Le bénéfice sur la sécurité routière permet d'assurer un gain de confort pour les usagers de la route, notamment du fait de la dénivellation des échangeurs et de la limitation des entrées/sorties des autres usagers.

Les études de trafic montrent que le projet captera une large part du trafic, en attirant surtout les usagers (automobilistes et conducteurs de poids-lourds) effectuant la totalité du trajet entre Castres et Toulouse. À l'horizon 2024, le trafic sur l'autoroute sera de 8 200 à 13 800 véhicules par jour selon les sections considérées dont 8,3 % de poids lourds.

Le projet répond ainsi à un objectif de désenclavement et de développement économique du bassin de Castres-Mazamet tout en apportant des gains de temps, de confort et de sécurité routière à ses usagers, conférant ainsi au projet un caractère indéniable d'utilité publique. Ce caractère est confirmé par l'évaluation socio-économique d'après laquelle le projet est profitable à la collectivité puisque son bénéfice actualisé s'élève à 508 M€ (valeur 2010), bénéfice qui reste largement positif même avec des hypothèses de report de trafic ou de gain de temps beaucoup plus pessimistes.

Les inconvénients de cet aménagement, qui intègre les déviations déjà aménagées à 2 × 2 voies, n'apparaissent par ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. La démarche « Éviter – Réduire – Compenser » qui a été mise en œuvre dans le cadre de la conception de l'aménagement et sera appliquée lors de sa réalisation, permet de répondre aux enjeux environnementaux du projet.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 5 décembre 2016 au 23 janvier 2017, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Elle a porté sur l'utilité publique du projet dans son ensemble, composé à la fois de l'élargissement à 2 × 2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Castelmaurou et Verfeil, sous maîtrise d'ouvrage ASF, et de la création en tracé neuf d'une autoroute entre Verfeil et Castres, sous maîtrise d'ouvrage de l'État. L'enquête a également porté sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur le classement de la liaison entre Verfeil et Castres dans la catégorie des autoroutes.

Concernant l'aménagement sous maîtrise d'ouvrage de l'État entre Verfeil et Castres, la commission d'enquête a émis, au terme de l'enquête, un avis favorable au sujet de l'utilité publique du projet, assorti de trois réserves. Elle a également émis un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et au classement des voiries dans la catégorie des autoroutes à condition que les réserves sur l'utilité publique du projet soient levées.

La première réserve à l'encontre de la DUP est l'aménagement de la traversée de la commune et de l'échangeur de Verfeil permettant de limiter de manière significative l'impact actuel du projet sur cette commune.

Afin de lever cette réserve, il est proposé de décaler l'échangeur pour l'éloigner du bourg de Verfeil et de réaliser l'autoroute en reprenant au mieux le tracé de la déviation actuelle RD20, en rétablissant l'itinéraire de substitution via la section d'autoroute libre de péage au droit de Verfeil.

Cette solution permet de réduire l'impact du projet, tant sur le milieu humain et agricole, que sur le plan du patrimoine et des paysages, et ce, sans engendrer d'impacts environnementaux substantiels, ni de coûts supplémentaires par rapport au projet porté à l'enquête publique. Elle s'inscrit dans la bande de DUP du plan général des travaux présenté à l'enquête publique.

La deuxième réserve à l'encontre de la DUP est la réalisation d'un échangeur au niveau de la région de Maurens-Scopont, Cambon-lès-Lavaur et Vendine.

La solution proposée afin de lever cette réserve consiste à ajouter un échangeur sur les communes de Villeneuve-les-Lavaur et Maurens-Scopont. Cet ajout, faisant suite au souhait exprimé à l'enquête publique et repris par la commission d'enquête, ne conduit pas à modifier la nature et les fonctionnalités de l'opération, et n'entraîne pas de changement substantiel dans l'économie générale du projet, tant en termes de coûts que d'impacts.

La troisième et dernière réserve concernant la DUP est la révision de l'aménagement de l'itinéraire de substitution afin de lui rendre des conditions de confort et de sécurité au moins égales à celles actuellement offertes par la RN126, en particulier à hauteur de Soual et de Puylaurens.

La levée stricto sensu de la réserve, compte tenu des caractéristiques actuelles des déviations de Puylaurens et Soual, déjà à 2 × 2 voies, nécessiterait de construire l'autoroute en tracé neuf au droit de ces communes. Cette option impliquerait des coûts supplémentaires très importants. Le coût prévisionnel au kilomètre de la liaison Verfeil – Castres est estimé à 9,3 M€ HT (valeur février 2015). L'estimation du coût que représenterait la réalisation du tracé autoroutier, en parallèle des déviations de Soual (linéaire de 3,5 km) et de Puylaurens (linéaire de 6,8 km), s'élèverait ainsi à 95,8 M€ HT, soit 25 % du coût total du projet.

Le dimensionnement technique, le coût et les impacts sur l'environnement et l'agriculture de la construction de deux nouvelles infrastructures en parallèle de l'autoroute apparaissent disproportionnés au regard du faible trafic susceptible de les emprunter. Les données de trafic, issues du rapport de trafic de juin 2016, intégrées au dossier d'enquête publique, permettent d'apporter un éclairage sur ce point et d'apprécier l'opportunité de la création de telles infrastructures.

La solution retenue consiste à améliorer les conditions de sécurité, à la fois pour les usagers et les riverains, sur les itinéraires de substitution au droit de Puylaurens et de Soual. Cette solution, qui s'inscrit en complémentarité de la création du barreau de Puylaurens prévue dans le projet porté à l'enquête publique, permet de prendre en compte la réserve de la commission d'enquête.

La réserve concernant le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est que les modifications graphiques retenues tiennent compte des suites données du projet aux réserves émises par la commission à l'encontre de la DUP.

La réserve concernant la demande de classement au statut autoroutier du projet est que les éventuelles modifications apportées à ce dernier, pour tenir compte des réserves émises par la commission à l'encontre de la DUP, ne remettent pas en cause ses caractéristiques normatives autoroutières.

Les trois réserves à l'encontre de la DUP concernant la réalisation d'une concession autoroutière entre les communes de Verfeil et de Castres ne remettent ni en cause la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ni les caractéristiques normatives autoroutières. Les réserves relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et au classement de la liaison autoroutière nouvelle dans la catégorie des autoroutes sont donc considérées comme levées.

Le dossier des engagements de l'État fera la synthèse rigoureuse de tous les engagements pris par l'État en vue de la déclaration d'utilité publique : lors de l'étude d'impact, lors de la concertation inter-services, lors de la réponse du maître d'ouvrage à la commission d'enquête et lors de l'examen de l'acte déclarant l'utilité publique. Il reprendra bien l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement indiquées dans le dossier soumis à enquête publique.

Ce dossier sera publié par le maître d'ouvrage après la prise du décret déclarant d'utilité publique l'opération et s'imposera au futur concessionnaire.

Il convient de souligner que l'évaluation environnementale de ce projet a été menée dans le respect des dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, et complétée à la suite des recommandations de l'Ae-CGEDD. Les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, ainsi que les modalités de suivi des effets du projet et de la réalisation des mesures qui seront mises en œuvre, sont reprises dans le document prévu par les articles L.122-1 et R.122-14 du code de l'environnement – dans leur version applicable au présent décret – annexé au décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Au-delà, l'intégration fine du projet dans l'environnement sera précisée dans le cadre des études de conception détaillée et des différents dossiers qui seront constitués par le maître d'ouvrage en vue de l'obtention des autorisations administratives nécessaires : autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, codifiée aux articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, et autorisation de dérogation à la protection stricte dont bénéficient certaines espèces animales et végétales en application de l'article L. 411-1 du même code.

Le travail sera mené sur l'ensemble des thématiques déjà décrites au sein du dossier d'étude d'impact (intégration paysagère et architecturale, aménagements écologiques pour favoriser les zones d'habitats naturels et les continuités écologiques, intégration des bassins et des ouvrages hydrauliques, reconstitution des milieux naturels, notamment les haies et lisières, protections du milieu humain) et permettra de préciser, voire de compléter, autant que de besoin, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en œuvre.