

# Approche globale et proposition de tracé du maître d'ouvrage

Les analyses par secteur ont permis d'identifier les principaux effets de l'infrastructure au regard des enjeux du territoire et les mesures de réduction dimensionnantes en terme de coût que le maître d'ouvrage devrait mettre en œuvre si tel ou tel tracé était retenu.

Le choix du tracé nécessite toutefois de ne pas considérer uniquement une approche locale, où chaque secteur serait traité indépendamment.

Plusieurs points méritent d'être abordés globalement dans cette dernière partie : d'une part, les aspects liés aux effets de l'infrastructure sur le plan écologique, notamment en raison des notions de circulation des espèces et de « corridors » écologiques, d'autre part, les aspects liés à la forme du projet, une concession, et au financement global de l'infrastructure, équipements de péage, mesures de réduction et de compensation compris.

Le maître d'ouvrage propose ainsi, à l'issue de l'analyse multi-critères, le tracé qui lui paraît le mieux répondre aux enjeux du territoire et à la maîtrise du coût du projet. La poursuite des études dans le cadre de l'étude d'impact permettra d'affiner la prise en compte des enjeux locaux humains, agricoles, environnementaux (mesures de réduction et mesures de compensation), etc. Le tracé retenu pourra ainsi être optimisé avant l'enquête d'utilité publique.

## >> *Le tracé proposé par le maître d'ouvrage*

A l'issue de l'analyse par secteur, le maître d'ouvrage propose le tracé qui de son point de vue, concilie le mieux les différents enjeux. Cette proposition soumise à la concertation permet les débats autour des enjeux déterminant le choix final. La décision appartiendra au préfet de région à la suite du comité de pilotage de mars 2012.

Sur le secteur 1, le tracé proposé est le doublement de la bretelle A680, actuellement concédée à la société ASF.

Sur le secteur 2, en ce qui concerne la déviation de Verfeil, le tracé sud, sans réalisation d'une déviation complémentaire, est proposé car il est plus éloigné des zones d'habitations et permet de limiter le nombre de bâtis à acquérir. Il a également des impacts plus limités car il réutilise la déviation actuelle et permet de limiter la consommation de foncier, agricole notamment. Enfin, c'est le tracé qui a le moindre coût.

En ce qui concerne la plaine du Girou, le tracé n°2 est proposé, compte tenu à la fois du moindre impact sur la zone inondable, les espèces naturelles et les terres agricoles : les autres solutions s'inscrivant dans la zone inondable nécessiteraient la mise en place d'ouvrages de décharge et de zones de compensation pour le champ d'expansion extrêmement coûteuses.

Sur le secteur 3, en ce qui concerne le passage au droit de Maurens-Scopont, le tracé nord est proposé ; c'est le tracé qui présente l'impact le plus limité sur le champ d'expansion des crues du Girou et sur les enjeux écologiques. Il est également plus éloigné du château de Scopont, et modifie moins le paysage ; ce tracé évite le hameau d'Esclauzolles, principal enjeu humain du secteur ; enfin, c'est aussi le tracé le moins coûteux.

En ce qui concerne le contournement de Cuq-Toulza, le tracé nord est proposé. En s'éloignant du bourg de Cadix et des éléments de patrimoine sur le secteur (châteaux, site archéologiques etc.), l'insertion autoroutière présente un impact plus limité sur le paysage et le cadre de vie. Enfin, le tracé nord est celui qui présente le moindre coût.

Sur les secteurs 4 et 5, un unique tracé était présenté : il constitue la proposition du maître d'ouvrage.

## >> *Les enjeux écologiques globaux du tracé*

Le tracé s'inscrit dans un milieu façonné par l'homme et dominé globalement par une agriculture intensive. Malgré ce constat, le secteur présente de nombreux enjeux biologiques, que l'on retrouve sur l'ensemble ou sur une grande partie du tracé. Concernant les mammifères, le Putois d'Europe, le Campagnol amphibie et le Miniopâtre de Schreibers sont régulièrement représentés à la faveur des cours d'eau, de plans d'eau et de certains fossés. La Genette commune fréquente quant à elle de nombreux habitats, notamment boisés. Les vieux chênes abritant le Grand Capricorne sont régulièrement présents. Les corridors boisés (ripisylves, haies,...) et les domaines arborés constituent les habitats de diverses espèces patrimoniales telles le Gobemouche gris, le Pigeon colombin, certaines espèces d'amphibiens et de chauves-souris,... Enfin, la Bergeronnette printanière est commune sur les cultures de Gragnague à Puylaurens.

Plus spécifiquement, entre Gragnague et Maurens-Scopont, dans la plaine du Girou, les principaux enjeux sont liés aux milieux aquatiques et aux zones humides : prairies humides, prairies de fauche, Jacinthe de Rome, mare où se reproduit le Triton marbré, fossés abritant l'Agrion de Mercure,... Certains tronçons du Girou présentent un intérêt élevé au niveau hydroécologique. Plus à l'est, entre Cambon-les-Lavaur et Puylaurens, où la topographie est plus marquée, de nombreux enjeux sont liés à la présence d'espèces liées aux milieux secs, notamment sur les coteaux : pelouses sèches, Nigelle de France, plusieurs populations remarquables d'Azuré du Serpolet, Coronelle girondine, ... Le Triton marbré est également représenté sur trois points d'eau sur ces coteaux. La présence

de l'Oedicnème criard est également à souligner au sein de la plaine agricole. Entre St Germain-des-Près et Castres, les principaux enjeux sont constitués du Sor, du Bernazobre et de l'Agoût, habitats de nombreuses espèces patrimoniales, dont la Loutre d'Europe, la Cordulie à corps fin, le Gomphe de Graslin, plusieurs espèces de chauves-souris, l'Anguille européenne,... Un site Natura 2000 couvre d'ailleurs l'Agoût. Le tracé traverse des prairies de fauche, mais aussi des prairies humides. Les gravières et les boisements de Longuegineste sont particulièrement intéressants pour les chauves-souris, dont le Miniopâtre de Schreibers.

En terme de circulation des espèces, les cours d'eau et leurs ripisylves, et secondairement tous les éléments linéaires du paysage (haies, alignements d'arbres, ...) constituent des corridors majeurs, notamment au sein de la plaine agricole. Sur les coteaux, les pelouses sèches, les secteurs de fourrés et de boisements forment un réseau d'habitats d'intérêt. L'écocomplexe de gravières de Cambounet-sur-le-Sor et Saix est également à mettre en exergue, notamment la Réserve Naturelle Régionale « La Héronnière de la Crémade ».

## >> Les hypothèses techniques et financières

### > Le système de péage

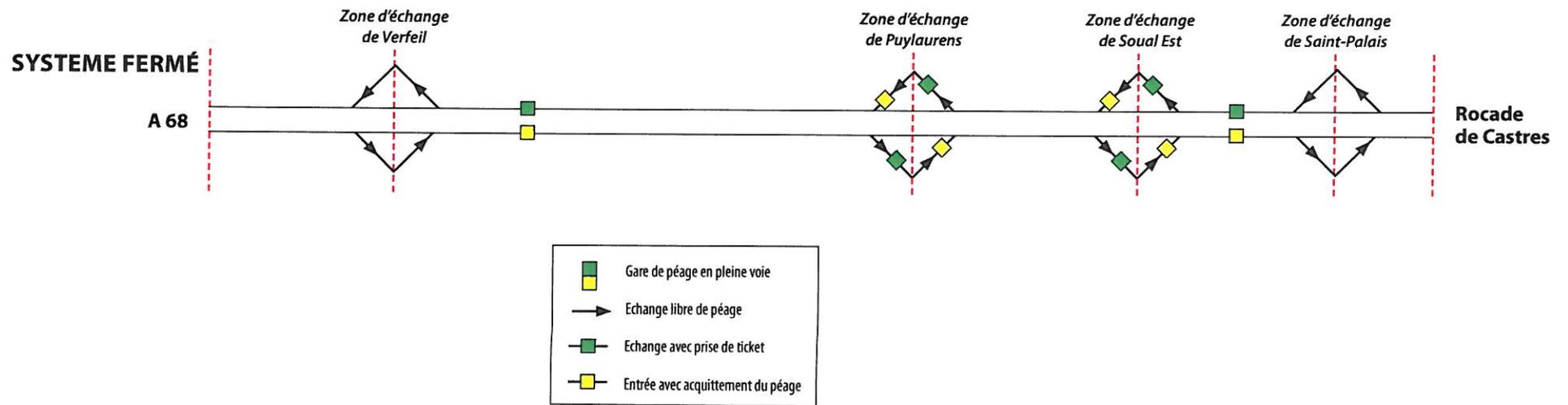
Le maître d'ouvrage a retenu comme hypothèse pour le calcul des trafics et des recettes de péage un système de péage fermé, dans lequel l'utilisateur paie au *pro rata* des kilomètres circulés sur l'infrastructure. Dans le cadre des simulations effectuées, le montant étudié est de 10 centimes d'euros TTC/km pour les voitures et une moyenne de 22 centimes d'euros TTC/km pour les poids lourds en valeur 2012. Le système de péage et le montant ne seront définitivement connus qu'au moment du choix du concessionnaire ; cependant, le type de péage envisagé par le maître d'ouvrage est le plus courant sur une autoroute en milieu interurbain.

La nouvelle autoroute mise à péage entre Castres et Verfeil doit se raccorder sur l'A 680, appartenant au réseau concédé aux Autoroutes du Sud de la France et le système de péage devra donc être compatible entre les deux périmètres de concession (ceci passe en général par des accords entre concessionnaires permettant d'optimiser le système).

La mise en œuvre proposée dans le présent document par le maître d'ouvrage est un exemple des réalisations possibles. Il est composé :

- des barrières pleine voie aux deux extrémités du projet : à l'est après l'échangeur de St Palais (dans cette hypothèse la sortie locale de la rocade de Castres par l'échangeur de St Palais reste donc libre de péage) en venant de Castres et à l'ouest avant l'échangeur de Verfeil en venant de Castres
- de gares de péages pour les bretelles d'entrées / sorties des échangeurs de Puylaurens et Soual.

• Exemple de mise à péage



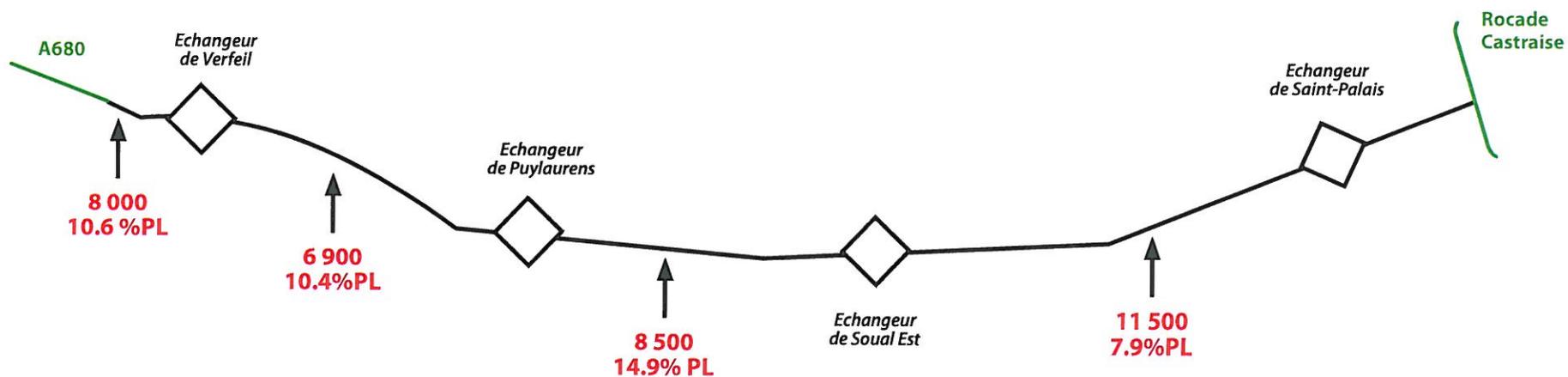
La barrière de péage à l'ouest de l'échangeur de Saint-Palais a été dimensionnée pour accueillir 12 voies.

La barrière de péage entre l'échangeur de Verfeil et l'échangeur de Puylaurens a été dimensionnée pour accueillir 8 voies.

### > Les trafics empruntant l'autoroute

Les prévisions de trafic empruntant l'autoroute concédée à l'horizon 2015 sont décrites dans le schéma ci-après ; elles correspondent au scénario de base retenu par le maître d'ouvrage dans le présent dossier pour les échangeurs : échangeurs de Verfeil, Puylaurens,

Soual Est et Saint-Palais. En fonction des décisions à venir, les échangeurs de Vendine et de Castres Ouest au droit de la VC 50 pourraient être pris en compte.



Sur l'ensemble de l'itinéraire de l'autoroute, le trafic moyen journalier annuel est estimé de l'ordre de 8000 véhicules par jours à l'horizon 2015 dont 11 % de poids lourds.

### > Estimation du coût du projet proposé par le maître d'ouvrage

Au stade d'avancement actuel des études, le coût global du projet proposé par le maître d'ouvrage est évalué à 396 M€ TTC (pour mémoire l'élargissement de l'A 680 est prise en charge dans le cadre du contrat État-ASF).

Il est décrit ci-dessous selon les grands ensembles fonctionnels du projet.

SECTEURS	TRACÉS PROPOSÉS	LINÉAIRE (KM)	COÛTS ESTIMÉS EN MILLIONS D'EUROS TTC (JANVIER 2012)
<b>Zone d'échange de Verfeil</b> (échangeur de Verfeil et barrière de péage pleine voie)			12
<b>Secteur 2 – déviation de Verfeil</b>	Tracé sud sans déviation nouvelle	2,7	13
<b>Secteur 2 – plaine du Girou</b>	Tracé n°2	9,8	65
<b>Secteur 3 – passage au droit de Maurens – Scopont</b>	Tracé nord	6,5	50
<b>Secteur 3 – contournement de Cuq-Toulza</b>	Tracé nord	12,2	84
<b>Secteur 4 – Puylaurens – Soual</b>	Unique tracé présenté	4,8	44
<b>Déviations Puylaurens</b>	existante apport en nature	5,7	0
<b>Reprise de l'échangeur de Puylaurens</b>			7
<b>Échangeur de Soual</b>			8
<b>Déviations de Soual</b>	existante apport en nature	2,2	0
<b>Secteur 5 – Castres – Soual</b>	Unique tracé présenté	10,3	83*
<b>Zone d'échange de Saint-Palais</b> (échangeur de Saint-Palais et barrière de péage pleine voie)			14
<b>Travaux et équipements annexes</b> (déclassement de la RN 126, aire de repos, centre d'exploitation,...)			14
<b>Provisions pour les mesures compensatoires</b>			2
<b>Total pour la réalisation de l'autoroute Castres – Verfeil</b>		<b>54,2</b>	<b>396</b>

\* sur la partie Castres-Soual milieu urbain, 8 M€ d'acquisitions foncières ont été effectuées ou sont en cours dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (cf infra)

### **> Évolution du coût du projet**

Le montant des travaux à financer pour réaliser le projet d'autoroute Toulouse – Castres a été évalué lors du débat public à 333,7 millions d'euros TTC en valeur janvier 2009 plus 15,6 M€ valeur janvier 2009 au titre des engagements du précédent Contrat de Plan État-Région (foncier + premiers travaux) pour la section Castres – Soual dite urbaine, soit 349,3 M€ valeur janvier 2009. Les acquisitions foncières au titre du contrat de plan réalisées ou en cours de finalisation représentent 8 M€ TTC ; le nouveau contexte du projet a conduit à ne pas entamer de travaux. Les déviations de Soual et de Puylaurens sont apportées en nature au projet de concession.

Le coût du projet proposé par le maître d'ouvrage est estimé à ce nouveau stade d'études à 396 M€ TTC valeur janvier 2012. Ceci correspond à un coût global ramené en valeur janvier 2009 de 362 M€ TTC (en tenant compte des 8 M€ TTC dépensés ou provisionnés au titre du dernier Contrat de Plan État-Région afin de réaliser les acquisitions foncières), soit une augmentation de 3,7% du coût de l'opération.

## > **Estimation du montant de la subvention d'équilibre**

Dans le cadre d'une concession autoroutière, l'État reste propriétaire de l'infrastructure mais confie à un tiers la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure. En contrepartie, le concessionnaire perçoit, auprès des usagers, des péages contribuant à couvrir ses dépenses.

Dans le cas où les recettes de péage ne permettent pas de couvrir l'ensemble de ces dépenses, la puissance publique (Etat et collectivités) est conduite à verser une subvention d'investissement dont le montant est déterminé par l'équilibre financier de l'opération.

Pour le projet d'autoroute Castres-Toulouse, une fois pris en compte les apports en nature (déviations), sur la base des hypothèses du débat public et du coût estimé du projet proposé par le maître d'ouvrage, le montant de la subvention d'équilibre est estimé à environ 140 M€ HT (y compris les travaux initialement prévus au titre du CPER sur la section Castres-Soual urbaine).

L'estimation de la subvention d'équilibre tient compte de grandeurs macroéconomiques (croissance du PIB, valeurs des taux d'intérêt de long terme et de court terme, etc.), des trafics empruntant l'autoroute et induisant les recettes de péage et du coût de construction et d'exploitation de l'infrastructure.

Compte tenu du contexte économique actuel, certaines des hypothèses économiques retenues sont susceptibles d'évoluer d'ici au lancement de la procédure de mise en concession de l'infrastructure. Ces évolutions qui reflètent celles de l'état de l'économie et des marchés financiers, peuvent avoir un impact sur le montant de la subvention d'équilibre à apporter au projet. Ainsi une baisse de la croissance du PIB à 1,5% par an (au lieu de 1,9%) se traduirait par une augmentation d'environ 10 M€ HT de la subvention d'équilibre, et une croissance de 1 point des taux d'intérêt à long terme aurait un impact de 10 M€ HT.

Enfin, il faut souligner que toute augmentation du coût de l'infrastructure (tracé plus coûteux, mesures d'insertion supplémentaires, etc.) ne se traduisant pas par une hausse des trafics et donc des recettes de péage, se répercute automatiquement sur la subvention d'équilibre à la charge de la puissance publique.

Le montant définitif des coûts et de la subvention d'équilibre ne sera fixé qu'à la suite de l'appel d'offre de concession européen auquel serait soumis le projet, chaque candidat faisant une proposition qui résulte de sa propre appréciation du projet. L'hypothèse présentée par le maître d'ouvrage ici constitue donc une hypothèse de travail reflétant le niveau actuel des études du projet.

# Autoroute Castres-toulouse

[www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr](http://www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr)

DREAL Midi-Pyrénées Cité administrative  
2 bd Armand Duportal - BP80002  
31074 Toulouse cedex 9

