

# Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique



# Autoroute

# Cas res-toulouse



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE

*Volume 2*

*Pièce C : Notice explicative*



# SOMMAIRE de la pièce C

<b>I. OBJET ET HISTORIQUE DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE.....</b>	<b>4</b>
I.1. OBJET.....	4
I.1.1. Situation du projet.....	4
I.1.2. Un projet composé de deux opérations.....	5
I.1.3. Le tracé retenu.....	6
I.1.3.1. Secteur 1 : de Gragnague à Verfeil (A680).....	6
I.1.3.2. Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur.....	6
I.1.3.2.1. Sous-section depuis le rond-point de Verfeil à l'A 680 jusqu'à l'intersection RD20-RD112.....	6
I.1.3.2.2. Sous-section depuis l'intersection RD20-RD112 jusqu'à la limite communale de Bannières / Villeneuve-lès-Lavaur.....	6
I.1.3.3. Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens.....	7
I.1.3.3.1. Sous-secteur de Villeneuve-lès-Lavaur à Cambon-lès-Lavaur.....	7
I.1.3.3.2. Sous-secteur de Cambon-lès-Lavaur à Puylaurens.....	7
I.1.3.4. Secteur 4 de Puylaurens à Saint-Germain-des-Prés.....	7
I.1.3.5. Secteur 5 : de Soual à Castres.....	7
I.1.4. Aménagements spécifiques sur le tracé.....	8
I.1.5. Mise en concession de la liaison Castres-Verfeil.....	9
I.1.6. Le calendrier prévisionnel du projet.....	10
I.1.7. Le phasage envisagé des travaux du projet.....	10
I.1.7.1. Libération des emprises.....	10
I.1.7.2. Réalisation des ouvrages courants et non courants.....	10
I.1.7.3. Préservation des déplacements.....	10
I.1.7.4. Terrassements, assainissement et chaussées (section courante, échangeurs, péage, rétablissements).....	10
I.1.7.5. Aménagements paysagers.....	10
I.1.7.6. Phasage des opérations d'élargissement de l'A680 par ASF et d'aménagement de la liaison Castres-Verfeil.....	11
I.1.8. Estimation sommaire des dépenses.....	11
a) Opération Élargissement de l'A680 – Maîtrise d'ouvrage ASF.....	11
b) Liaison autoroutière Verfeil-Castres – Maîtrise d'ouvrage État.....	12
I.2. HISTORIQUE DU PROJET.....	13
I.2.1. Concertation de 2007-2008.....	13
I.2.2. Débat public en 2009-2010.....	13
I.2.3. Décision à l'issue du débat public.....	14
I.2.4. Concertation : des fuseaux de passage au choix du tracé.....	15
I.2.5. Un projet parmi les premières priorités suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 ».....	15
I.2.6. Concertation relatives aux orientations d'aménagement.....	15
I.2.7. Nouvelle saisine de la Commission Nationale du débat Public (CNDP) en mars 2015.....	15
<b>II. LES OBJECTIFS ET LES BENEFICES DU PROJET.....</b>	<b>16</b>
II.1. AMELIORATION EN TERMES ECONOMIQUE, SOCIAL ET SECURITAIRE.....	16
II.1.1. Amélioration des déplacements.....	16
II.1.1.1. Temps de transport.....	16

II.1.1.2. Amélioration de la sécurité routière.....	16
II.1.1.3. Gain de confort pour les usagers de la route.....	17
II.1.2. Attractivité et développement du territoire.....	17
II.1.2.1. Amélioration de l'accessibilité du Sud du Tarn.....	17
II.1.2.1.1. L'enclavement du bassin industriel castrais actuel.....	17
II.1.2.1.2. Accès améliorés aux équipements métropolitains.....	17
II.1.2.1.3. Améliorer l'accessibilité de ce territoire, une nécessité pour ce bassin d'emploi.....	17
II.1.2.1.4. Attractivité pour les chercheurs, enseignants et étudiants.....	18
II.1.2.1.5. Servir de nouvelles implantations.....	18
II.1.2.1.6. Consolider le tissu économique existant.....	18
II.1.2.1.7. Compétitivité des entreprises.....	18
II.1.2.2. Contribuer à la structuration de l'aire métropolitaine et au développement des villes moyennes en étoile autour de Toulouse.....	19
II.1.2.2.1. Développement en étoile autour de Toulouse.....	19
II.1.2.2.2. Relations facilitées avec les autres villes moyennes.....	19
II.2. UN PROJET RENTABLE SOCIO-ECONOMIQUEMENT.....	19
<b>III. RAISONS DU CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU.....</b>	<b>20</b>
III.1. DEMARCHE « EVITER, REDUIRE, COMPENSER ».....	20
III.1.1. Présentation des territoires traversés par la liaison autoroutière.....	20
III.1.1.1. Vallée du Girou.....	20
III.1.1.2. Vallée du Sor et de l'Agout.....	21
III.1.2. Enjeux environnementaux.....	22
III.1.2.1. Milieu humain.....	22
III.1.2.2. Effet sur le foncier agricole.....	22
III.1.2.3. Maîtrise de l'urbanisation.....	22
III.1.2.4. Protection contre le bruit.....	23
III.1.2.5. Qualité de l'air santé.....	23
III.1.2.6. Milieu physique.....	23
III.1.2.7. Milieu naturel.....	24
III.2. LES RAISONS DU CHOIX DE L'AMENAGEMENT A 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE.....	25
III.2.1. Les réflexions sur la multimodalité et les aménagements ferroviaires.....	25
III.2.2. Le choix de la concession autoroutière par rapport à l'aménagement progressif.....	25
III.3. LES GRANDES ETAPES DE DEFINITION DU TRACE.....	26
III.3.1. Corridors étudiés pour l'itinéraire nouveau entre Verfeil et Castres.....	26
III.3.2. Fuseaux retenus, présentés à la concertation.....	33
III.3.2.1. Présentation des fuseaux (2011).....	33
III.3.2.1.1. Secteur 1 : de l'A68 à Verfeil.....	35
III.3.2.1.2. Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur.....	35
III.3.2.1.3. Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens.....	37
III.3.2.1.4. Secteur 4 : de Puylaurens à Soual.....	39
III.3.2.1.5. Secteur 5 : de Soual à Castres.....	40
III.3.3. Échangeurs et itinéraires de substitution présentés à la concertation (2011).....	42
III.3.3.1. Présentation des zones d'échangeurs.....	42
III.3.3.1.1. Localisation.....	42
III.3.3.1.2. Scénario de base.....	42
III.3.3.1.3. Scénarios « variantes ».....	43

III.3.3.1.4.	Zone d'échange de Gragnague .....	43
III.3.3.1.5.	Zone d'échange de Verfeil .....	45
III.3.3.1.6.	Zone d'échange de Maurens- Scopont / Vendine .....	46
III.3.3.1.7.	Zone d'échange de Puylaurens .....	47
III.3.3.1.8.	Zone d'échange de Soual .....	48
III.3.3.1.9.	Zone d'échange de Castres .....	50
III.3.3.2.	Présentation des Itinéraires de substitution .....	52
III.3.3.2.1.	Définition .....	52
III.3.3.2.2.	Déviations de Verfeil .....	52
III.3.3.2.3.	Déviations de Puylaurens .....	52
III.3.3.2.4.	Déviations de Soual .....	53
<b>III.3.4.</b>	<b>Variantes de tracés (2012-2014) .....</b>	<b>54</b>
III.3.4.1.	Secteur 1 : de l'A68 à Verfeil .....	55
III.3.4.2.	Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur .....	56
III.3.4.2.1.	Sous-secteur 1 : Déviation de Verfeil .....	56
III.3.4.2.2.	Sous-secteur 2 : Plaine du Girou .....	57
III.3.4.3.	Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens .....	58
III.3.4.3.1.	Sous-secteur 1: Contournement du château de Scopont .....	59
III.3.4.3.2.	Sous-secteur 2 : Cuq Toulza .....	59
III.3.4.4.	Secteur 4 : de Puylaurens à Soual .....	60
III.3.4.5.	Secteur 5 : de Soual à Castres .....	61
III.3.4.6.	Les suites à la concertation sur les tracés .....	62
<b>III.3.5.</b>	<b>Autres variantes étudiées .....</b>	<b>63</b>
III.3.5.1.	Aménagement du barreau de Puylaurens .....	63
III.3.5.2.	Aire de repos de Cambon-lès-Lavaur .....	63
III.3.5.2.1.	Positionnement proposé pour l'aire de repos .....	63
III.3.5.2.2.	Variante retenue pour l'aire de repos .....	64

## SOMMAIRE DES TABLEAUX

Tableau 1: Liste des communes concernées par le projet.....	4
Tableau 2 : rétablissements routiers prévus sur les communes du secteur 2 (Source : Egis, 2016).....	6
Tableau 3 : rétablissements routiers prévus sur le secteur 3 (Source : Egis, 2016) .....	7
Tableau 4: rétablissements routiers prévus sur le secteur 4 (Source : Egis, 2016) .....	7
Tableau 5 : rétablissements routiers et ferroviaires prévus sur le secteur 5 (Source : Egis, 2016) .....	8
Tableau 6: Volumes de terrassement, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015) .....	8
Tableau 7 : Tableaux de synthèse des comparaisons de corridors par secteurs (Extrait du dossier de concertation d'octobre 2007).....	29

# I. Objet et historique du projet soumis à l'enquête publique

## I.1. Objet

### I.1.1. Situation du projet

Le présent dossier d'enquête publique avant travaux, porté par l'État et les Autoroutes du Sud de la France (ASF), concerne **la réalisation, sous forme concédée, d'une liaison autoroutière 2x2 voies et d'échangeurs entre Castres dans le Tarn (81) et Castelmaurou en Haute-Garonne (31), dénommée liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT).**

Le projet de liaison Castres-Toulouse a été inscrit au Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 en tant que grande liaison d'aménagement du territoire permettant de relier la métropole toulousaine au bassin économique de Castres-Mazamet en pleine reconversion.

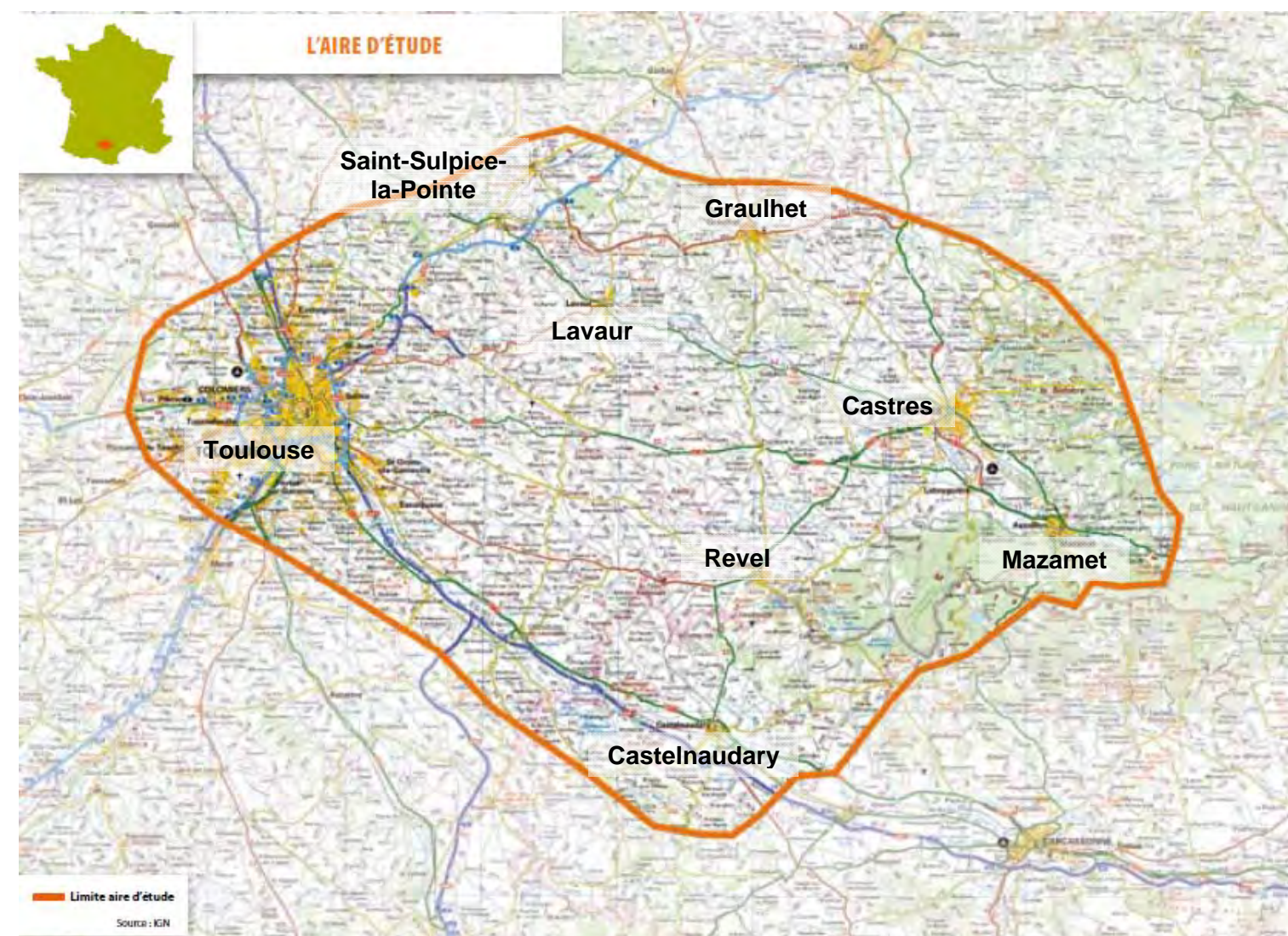
Le projet relie l'autoroute A68 par la bretelle autoroutière A680, antenne autoroutière de Verfeil concédée à la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) avant de suivre l'itinéraire de la RN126 vers Castres.

Il s'étend sur environ 62 km et s'inscrit au sein des départements de la Haute-Garonne et du Tarn. Il traverse 24 communes du Tarn et de la Haute-Garonne (7 en Haute-Garonne et 17 dans le Tarn) :

**Tableau 1: Liste des communes concernées par le projet**

Haute-Garonne	Tarn
Castelmaurou	Teulat
Graguague	Montcabrier
Bonrepos-Riquet	Bannières
Saint-Marcel-Paulel	Villeneuve-Les-Lavaur
Verfeil	Maurens-Scopont
Francarville	Cambon-Lès-Lavaur
Vendine	Cuq-Toulza
	Algans
	Lacroisille
	Appelle
	Puylaurens
	Saint-Germain-Des-Prés
	Soual
	Cambounet-Sur-Le-Sor
	Viviers-Les-Montagnes
	Saix
	Castres

Carte 1 : Carte de situation

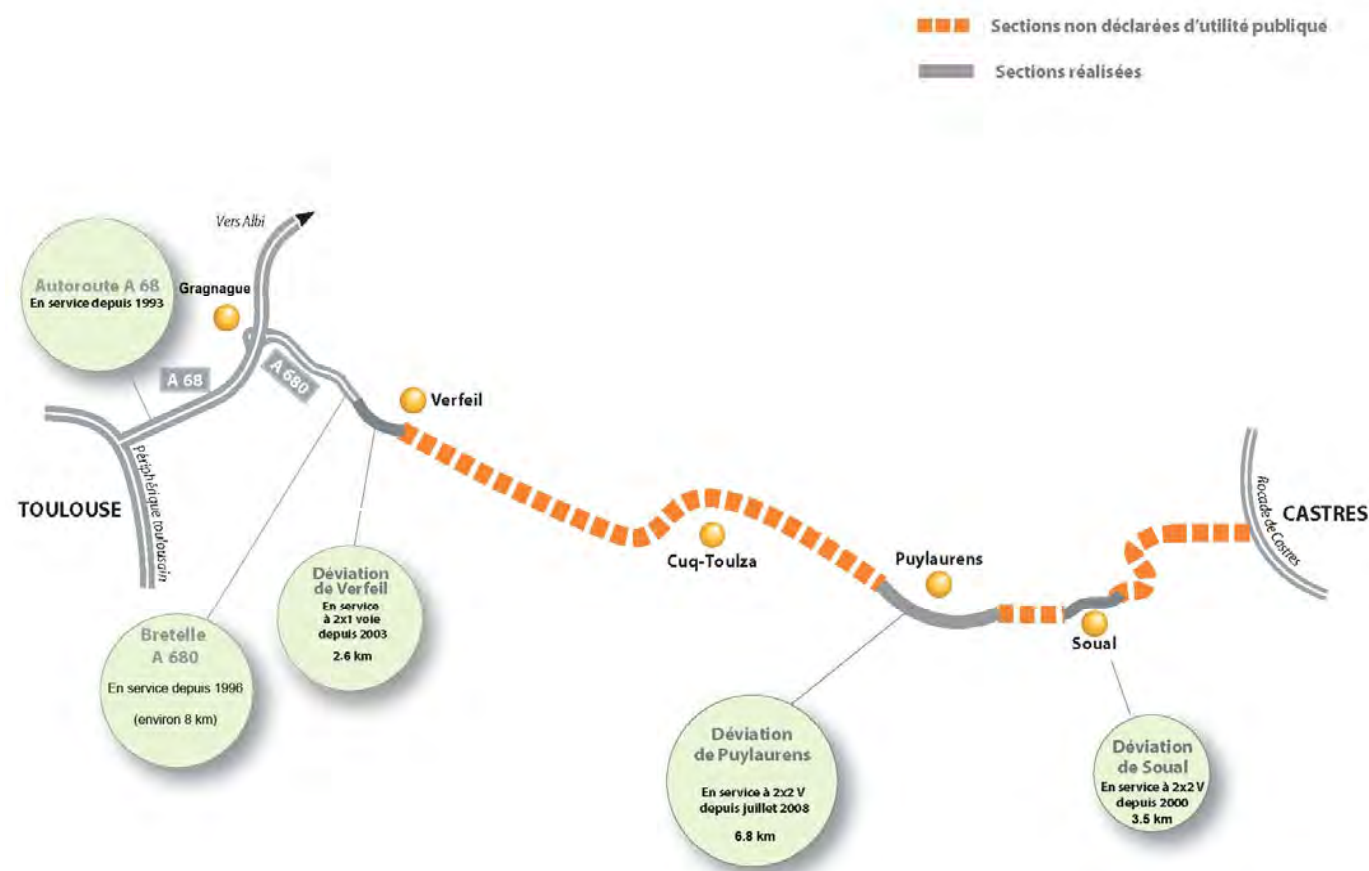


### 1.1.2. Un projet composé de deux opérations

Le projet de liaison Castres-Toulouse consiste en :

- L'élargissement de l'A680 existante, passant de 2x1 voies à 2x2 voies entre Castelmaurou et Verfeil (8 km environ) ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ) ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ) ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 3 échangeurs (Verfeil, Soual Est, Saint-Palais à Castres).

Il intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).



Plus précisément, le **projet** se divise en deux opérations faisant partie d'un même programme et soumises à une enquête publique unique :

#### a) L'opération A680 qui comprend :

- L'élargissement de l'A680 existante (déjà concédée à ASF) qui passera de 2x1 voies à 2x2 ;
- La création d'un échangeur à Verfeil.

ASF est maître d'ouvrage de cette opération. Elle fera l'objet d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique conformément à l'article R-121-2 du code de l'expropriation.

#### b) L'opération Verfeil-Castres qui comprend :

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens, avec mise à péage ;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest 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 2x2 voies entre Puylaurens et Soual puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 2 échangeurs : échangeur de Soual Est et échangeur de Castres/Saint Palais.

L'opération Verfeil-Castres intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette opération fera l'objet d'une **déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'État**. Elle fera, une fois déclarée d'utilité publique, l'objet d'un **appel d'offre de concession**, qui sera conduit par l'État.

**La liaison autoroutière entre Castres-Verfeil (concessionnaire désigné ultérieurement) sera rattachée à l'autoroute A680 (sous concession ASF).**

**Cet itinéraire permettra la jonction autoroutière entre Toulouse et Castres via l'A68, l'A680 et la liaison autoroutière Verfeil-Castres.**

### I.1.3. Le tracé retenu

Suite aux étapes d'avant-projet sommaire, puis de débat public et de concertations, et au regard des enjeux du territoire, un tracé a été retenu afin de relier Toulouse à Castres par l'A680 puis par l'aménagement d'un nouvel axe autoroutier.

Le tracé autoroutier de la liaison Castres-Toulouse se déploie dans 5 secteurs :

- Secteur 1 : de Castelmaurou à Verfeil (A680)
- Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur
- Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens
- Secteur 4 de Puylaurens à Saint-Germain-des-Prés/Soual
- Secteur 5 : de Soual à Castres

#### I.1.3.1. Secteur 1 : de Castelmaurou à Verfeil (A680)

Le secteur 1 correspond à l'opération d'élargissement de l'A680 concédée à ASF et sous maîtrise d'ouvrage ASF.

Dans ce secteur, le réseau autoroutier est déjà existant en 2x1 voie : l'A680 bifurque depuis l'A68 (autoroute reliant Toulouse et Albi) et se termine par un giratoire au sud-ouest du bourg de Verfeil.

Les principales contraintes sur ce secteur sont liées à la présence du Girou et de sa zone inondable ainsi qu'à la présence de zone urbanisée à proximité de l'infrastructure en place.

Le doublement en remblais de la bretelle et de la section courante de l'A680 par le nord a été retenu. Ces aménagements démarrent au PR<sup>1</sup> 1,0 des points repères ASF, et se terminent au PR 8,6 (giratoire de Verfeil).

Cette situation, contrainte en raison de la zone inondable du Girou, nécessite de prévoir des aménagements (ouvrages de décharge) permettant de limiter drastiquement les effets résiduels en cas d'inondation, notamment sur l'agriculture et le milieu humain.

Tous les rétablissements existants seront maintenus. La circulation au droit de la RD112 et de la RD20 sera maintenue grâce à la mise en place d'un rétablissement sur place (passages inférieurs, sous la section courante du projet) se raccrochant au rond-point de Pioissane.

A l'est du tracé, un échangeur sera créé par ASF, permettant la desserte de la zone de Pioissane (commune de Verfeil) et de l'entrée Ouest du bourg.

<sup>1</sup> PR : Point Repère kilométrique sur section autoroutière existante

### I.1.3.2. Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur

#### I.1.3.2.1. Sous-section depuis le rond-point de Verfeil à l'A 680 jusqu'à l'intersection RD20-RD112

Sur ce sous-secteur, suite à la concertation sur les tracés de 2012, le tracé Nord a été retenu, avec maintien de la déviation actuelle. Il s'agit d'un linéaire en remblais de 2 500 m longeant la RD20 existante située à moins de 200 m au sud. Ce tracé permet notamment de se maintenir éloigné de la zone inondable du Girou, par le nord. La gare de péage de Verfeil est prévue au PK 2,0, au sud du bourg et à l'est des terrains de sport.

#### I.1.3.2.2. Sous-section depuis l'intersection RD20-RD112 jusqu'à la limite communale de Bannières / Villeneuve-lès-Lavaur

Le tracé retenu longe la RN126 et s'inscrit en remblais sur 1 000 m environ dans la vallée du Girou, puis en déblais sur près de 2 km entre Bazialgues (Verfeil) et en Carpet sur la commune de Teulat.

Le tracé s'insère ensuite à nouveau en remblais depuis le PK 6,0 au PK 9,7, en interceptant la RN126 au PK<sup>2</sup> 8,3. En se dirigeant toujours vers l'est, le tracé vient alors longer cette route nationale par le sud à moins de 100 m. du PK 10 jusqu'à la limite Est de ce secteur (limite communale Vendine - Villeneuve-lès-Lavaur), le projet s'inscrit exclusivement en remblais.

Cette section présente les rétablissements routiers suivants à ce stade :

**Tableau 2 : rétablissements routiers prévus sur les communes du secteur 2 (Source : Egis, 2016)**

ID <sup>3</sup>	Nom	Fonction	Type	Commune	Commentaire
PI 145	RD 77d	Routier	PI	Verfeil	Gabarit agricole
PI 258	Route de Puylaurens	Routier	PI	Verfeil	Gabarit agricole
PI 340	RD 20g	Routier / Hydraulique	PI	Verfeil	Gabarit agricole (+passage chiroptères)
PS 515	RD 28	Routier	PS	Teulat	
PI 625	Chemin En Jourdou	Routier	PI	Teulat	Gabarit agricole
Désenclavement La Boulbène	Désenclavement La Boulbène	Routier	VL	Teulat	depuis RD39
PI 790	RD 39	Routier	PI	Montcabrier	Gabarit agricole
PI 832	RN126 à Montcabrier	Routier	PI	Montcabrier	Gabarit agricole
PI 907	Chemin Le Pradinas	Routier	PI	Montcabrier	Gabarit agricole
PS 983	Chemin La Grèze	Routier	PS	Montcabrier	
Chemin Loung Ouest	Chemin Loung Ouest	Routier	VL	Francarville / Vendine	depuis PI RD11 côté Sud-Ouest
PI 1236	RD 11	Routier	PI	Vendine	Gabarit agricole
PI 1347	RN126 à Villeneuve-lès-Lavaur	Routier	PI	Villeneuve-lès-Lavaur	Gabarit agricole

De plus, des cheminements permettant le désenclavement de parcelles seront réalisés au besoin depuis les ouvrages créés.

<sup>2</sup> PK : point kilométrique (phase de projet)

<sup>3</sup> PI, PS : Passage Inférieur / Supérieur : rétablissement de voirie en dessous ou en dessus du projet

### I.1.3.3. Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens

#### I.1.3.3.1. Sous-secteur de Villeneuve-lès-Lavaur à Cambon-lès-Lavaur

Sur l'ensemble de ce sous-secteur, le tracé est implanté au nord de la RN126, avec une alternance de remblais et de déblais.

Ce sous-secteur accueille l'aire de repos unidirectionnelle prévue à Cambon-lès-Lavaur à ce stade qui s'inscrit au niveau du PK 18 dans une zone de déblai de grande profondeur.

#### I.1.3.3.2. Sous-secteur de Cambon-lès-Lavaur à Puylaurens

Du PK 19,5 au PK 27, le tracé neuf s'insère dans les coteaux de la commune de Cuq-Toulza, impliquant une alternance entre profils en remblai et profils en déblai.

A partir du PK 27, le tracé se rapproche à nouveau de la RN126 et la franchit en déblai au PK 28 pour la longer au sud jusqu'à rejoindre la déviation actuelle de Puylaurens.

Les rétablissements routiers suivants sont prévus à ce stade au droit de ce secteur :

**Tableau 3 : rétablissements routiers prévus sur le secteur 3 (Source : Egis, 2016)**

ID	Nom	Fonction	Type	Commune	Commentaire
PI 1347	RN126 à Villeneuve-lès-Lavaur	Routier	PI	Villeneuve-lès-Lavaur	Gabarit agricole
PI 1597	RD 35	Routier	PI	Maurens-Scopont	Gabarit agricole
Chemin d'Esclauzolles	Chemin d'Esclauzolles	Routier	VL	Maurens-Scopont	sur RD 35
Désenclavement Montfort	Désenclavement Montfort	Routier	VL	Cambon-lès-Lavaur	depuis chemin d'Esclauzolles
PI 1875	RD 48	Routier	PI	Cambon-lès-Lavaur	Gabarit agricole
RD 43	RD 43	Routier	VL	Cambon-lès-Lavaur	depuis PI RD 130 côté Ouest
PI 2036	RD 130	Routier	PI	Cambon-lès-Lavaur	Gabarit agricole
Désenclavement la Grave	Désenclavement la Grave	Routier	VL	Cambon-lès-Lavaur	depuis PI RD130 côté Sud-Est
Chemin de la Gariguette	Chemin de la Gariguette	Routier	VL	Cuq-Toulza	depuis PI Bastide Vieille côté Nord
PI 2218	Chemin de la Bastide Vieille	Routier	PI	Cuq-Toulza	Gabarit agricole
PS 2355	Chemin des Bruges	Routier	PS	Algans	
PS 2654	Chemin des Obits	Routier	PS	Lacroisille	
RD 44	RD 44	Routier	VL	Appelle / Puylaurens	depuis PS RN 126 côté Nord-Ouest

### I.1.3.4. Secteur 4 de Puylaurens à Saint-Germain-des-Prés

Sur la commune de Puylaurens, le tracé suit la déviation existante jusqu'au rond-point de la RN126 qu'elle contourne en déblai par le sud. Sur la déviation existante de Puylaurens, des rétablissements sont d'ores et déjà en place.

Au PK 37,3, le projet franchit la RN126 pour venir la longer au nord.

Sur ce secteur, au niveau de la commune de Saint-Germain-des-Prés, le profil de l'autoroute est majoritairement en déblai.

Les rétablissements sur ce secteur permettent de maintenir :

- un linéaire routier correspondant à celui de la RN126 ;
- une liaison entre les hameaux du nord et du sud de la commune de Saint-Germain-des-Prés.

**Tableau 4: rétablissements routiers prévus à ce stade sur le secteur 4 (Source : Egis, 2016)**

ID	Nom	Fonction	Type	Commune	Commentaire
PS 2757	RN 126 à Puylaurens	Routier	PS	Puylaurens	
	Chemin de St Cletes	Routier	VL	Puylaurens	depuis RN126 côté Sud-Ouest
PI 2946	Chemin de St Loup	Routier	PI	Puylaurens	Gabarit agricole
Chemin en Berail	Chemin en Berail	Routier	VL	Puylaurens	sur chemin de St Loup
PS 3695	RD 12	Routier	PS	St-Germain-des-Prés	
RN126 à Saint-Germain-des-Prés	RN126 à Saint-Germain-des-Prés	Routier	VL	St-Germain-des-Prés	entre RD 12 et VC 7 côté Nord
PS 3792	VC 7	Routier	PS	St-Germain-des-Prés	
Désenclavement La Bourrelié	Désenclavement La Bourrelié	Routier	VL	St-Germain-des-Prés	
Chemin En Sarrat	Chemin En Sarrat	Routier	VL	St-Germain-des-Prés	sur chemin de La Bonnetié côté sud-ouest
Désenclavement La Pradézie	Désenclavement La Pradézie	Routier	VL	St-Germain-des-Prés / Soual	sur chemin En Sarrat
PI 4059	Chemin de La Bonnetié	Routier	PI	St-Germain-des-Prés / Soual	Passage grande faune

Plusieurs voies latérales seront mises en place au besoin afin de rétablir la RN126 depuis le rond-point de l'intersection RD12/RN126 jusqu'au rond-point RD926/RN126.

### I.1.3.5. Secteur 5 : de Soual à Castres

Au sortir de la déviation existante de Soual (PK 43), le projet contourne par l'est la ZI En Toulze (commune de Cambounet-sur-le-Sor) pour franchir la RN126 au PK46 en direction du nord, et rejoindre, la voie ferrée en rive gauche de l'Agout sur la commune de Saix. Le projet longe la voie ferrée par le sud en se dirigeant vers l'entrée de Castres, franchit l'Agout en viaduc au PK 50 puis la voie ferrée. Elle s'insère enfin au nord de la ZI de la Chartreuse jusqu'à rejoindre à l'échangeur de la rocade de Castres, à l'est. Sur ce secteur, l'autoroute est quasi totalement en remblai.

Une gare de péage est prévue au PK 51,2. Un échangeur est également prévu au PK 43,6 à proximité de la Z.A de la Prade sur la commune de Soual.

Les rétablissements prévus à ce stade sur ce secteur sont listés ci-dessous.

**Tableau 5 : rétablissements routiers et ferroviaires prévus sur le secteur 5 (Source : Egis, 2016)**

ID	Nom	Fonction	Type	Commune	Commentaire
PI 4059	Ch. de La Bonnetié	Routier	PI	St-Germain-des-Pres / Soual	Passage grande faune
RD14	RD14	Routier	VL	Cambounet-sur-le-Sor	sur RN126
PS 4388	RN 126 à Soual	Routier	PS	Cambounet-sur-le-Sor / Soual	diffuseur de Soual
PS 4492	VC de Borio	Routier	PS	Cambounet-sur-le-Sor	
PS 4600	RN 126 à Saix	Routier	PS	Saix	
Accès base de loisirs	Accès base de loisirs	Routier	VL	Saix	sur RN 126 côté Nord-Ouest
PI 4771	RD 50	Routier	PI	Saix	
Ch. de la Gascarié	Ch. de la Gascarié	Routier	VL	Saix	sur PI En Alary côté Nord-Ouest
PI 4941	Ch. En Alary	Routier	PI	Saix	Passage grande faune
PI 5049	VC 50	Routier	PI	Castres	
PI 5070	Ligne Toulouse Castres	Ferroviaire	PI	Castres	
Ch. de Camaillegue	Ch. de Camaillegue	Routier	VL	Castres	
PS 5292	Ch. de Saint Palais	Routier	PS	Castres	diffuseur de Castres
Ch. du Corporal Sud	Ch. du Corporal Sud	Routier	VL	Castres	sur PS St Palais côté Sud-Est
Ch. du Corporal Nord	Ch. du Corporal Nord	Routier	VL	Castres	sur PS St Palais côté Nord-Est
Ch. de la Chartreuse	Ch. de la Chartreuse	Routier	VL	Castres	sur PS St Palais côté Nord-Ouest
Ch. de St Palais	Ch. de St Palais	Routier	VL	Castres	
Rue L. Julien		Routier	VL	Castres	

#### 1.1.4. Aménagements spécifiques sur le tracé

Le relief du site, l'adaptation du tracé consécutive aux demandes formulées lors des phases de concertation, ainsi qu'aux enjeux environnementaux (zones inondables, évitement de zones sensibles, mise en place d'ouvrages de transparence hydraulique et écologique aux dimensionnements parfois importants) ont conditionné le profil en long du projet : les travaux de terrassements (remblais, déblais) induiront d'importants mouvements de terre dont l'estimation à ce stade d'étude est présentée ci-dessous par secteur.

**Tableau 6: Volumes de terrassement estimés, y compris les échangeurs et rétablissements (Source : Egis, 2015)**

Secteur	Déblais (millions m <sup>3</sup> )	Remblais (millions m <sup>3</sup> )
1	0	0,35
2	0,41	1,4
3	3,7	1,8
4	0,99	0,3
5	0,3	1,5
<b>Total</b>	<b>5,4</b>	<b>5,35</b>

Hors barreau de Puylaurens

Le décapage de la terre végétale représente environ 1,7 million m<sup>3</sup> sur l'ensemble du tracé. L'analyse de la gestion des matériaux montre qu'il n'est pas nécessaire d'envisager de zone de dépôt définitif. Cela sera réévalué et précisé dans les phases d'études ultérieures.



En résumé, à ce stade des études, les aménagements spécifiques prévus sont les suivants :

**71 ouvrages de rétablissement permettant le franchissement du projet, dont 48 peuvent faire l'objet d'un usage pour l'exploitation agricole :**

- 31 ouvrages routiers,
- 1 franchissement de voie ferrée,
- 1 passage Mode doux,
- 3 passages agricoles spécifiques,
- 3 passages mixtes agricoles / hydraulique,
- 2 passages spécifiques Faune,
- 1 passage mixte agricole / Grande Faune existant, réaménagé (ouest de la déviation de Puylaurens),
- 28 ouvrages hydrauliques simples (correspondant au passage de cours d'eau franchis, fossés et thalwegs) dont la plupart (20) pourront être équipés de continuité écologique pour la petite faune,
- 1 ouvrage d'art non-courant (ouvrage hydraulique de franchissement de l'Agout).

**43 voies latérales de rétablissement des communications terrestres existantes, dont :**

- 20 spécifiques agricoles,
- 23 routiers, pouvant également avoir un usage pour l'exploitation agricole.

Le nombre d'ouvrages d'assainissement sera défini lors des études ultérieures, précisant leurs capacités et leurs localisations précises. Ils seront dimensionnés selon la réglementation en vigueur.

Les passages pourront être adaptés dans la suite des études pour tenir compte notamment d'une réorganisation du parcellaire agricole suite à aménagement foncier ou de modifications qu'il faudrait prendre en compte au titre de la réglementation loi sur l'eau ou dérogation pour atteinte aux espèces protégées.

Pour plus de précision, se reporter au chapitre 2 – Description du projet de la pièce E (étude d'impact).

### I.1.5. Mise en concession de la liaison Castres-Verfeil

Comme évoqué plus haut, la partie Castres-Verfeil sera réalisée par voie de concession.

L'État, maître d'ouvrage de l'opération Castres-Verfeil a retenu un système de péage fermé (type de péage le plus courant sur une autoroute en milieu interurbain) comme hypothèse pour le calcul des trafics et des recettes de péage ; dans un tel système l'utilisateur paie au *pro rata* des kilomètres circulés sur l'infrastructure. Pour ces calculs, les valeurs usuelles de 10 centimes d'euros € HT/km pour les voitures et de 30 centimes d'euros € HT/km pour les poids lourds en valeur 2010 ont été retenues. Ces hypothèses ne présagent pas la stratégie tarifaire que les candidats à l'appel d'offre de concession pourront adopter.

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).

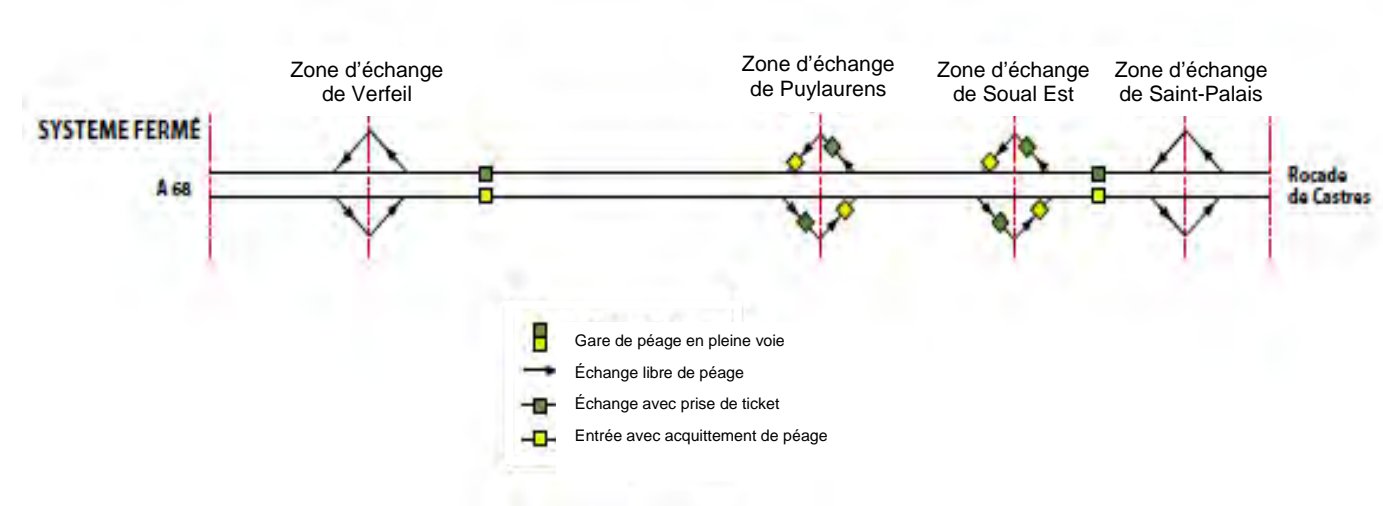
La mise en œuvre proposée dans le présent document par le maître d'ouvrage est un exemple des réalisations possibles. Il est composé :

- de gares de péages pleines voies en section courante 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.

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.

#### Exemple de mise à péage



Les principaux aménagements liés à la mise à péage prévus à ce stade sont les suivants :

- 1 aire de repos (PK 18, Cambon-lès-Lavaur)
- 1 centre d'entretien et d'exploitation spécifique requis par le niveau de service offert aux usagers. Il convient de noter que son implantation n'a pas été déterminée par le maître d'ouvrage. Elle est possible dans la bande portée à l'enquête publique et sera précisée par

le futur concessionnaire en fonction de sa stratégie d'exploitation. Toutefois, dans le programme de l'opération, l'État demandera que les principaux enjeux évités par le projet soient préservés. Par ailleurs, suite aux études de détail faites par le concessionnaire celui-ci aura une obligation de demander des autorisations de travaux environnementales.

### **I.1.6. Le calendrier prévisionnel du projet**

L'horizon de mise en service retenu est 2024, en fonction du calendrier de réalisation estimé suivant, qui tient compte de l'ensemble des études de détail, des acquisitions foncières et des procédures à mener :

- enquête publique : fin 2016- début 2017
- déclarations d'utilité publique : début 2018 ;
- choix d'un concessionnaire pour la partie Castres-Verfeil : 2019
- études détaillées, procédures d'expropriation et d'autorisation de travaux : 2019
- travaux de réalisation : entre 2020 et 2023
- mise en service : 2024

### **I.1.7. Le phasage envisagé des travaux du projet**

Le début des travaux ne pourra intervenir qu'au terme des procédures administratives (police de l'eau, dérogation en cas d'atteinte à des espèces protégées, enquêtes parcellaires et acquisitions foncières...) constituant un préliminaire obligatoire. Ces différents dossiers d'étude et procédures associées seront menées par ASF pour l'A680 et par le futur concessionnaire désigné suite à l'appel d'offre de concession sur la section entre Verfeil et Castres.

Le déroulement du chantier sera précisé par les concessionnaires dans le cadre de ces études ultérieures, ainsi que par les entreprises de travaux qu'ils auront désignés.

Notamment, seront établis : la sectorisation des zones de travaux et leur concomitance (ou non), le sens d'avancement des travaux (de Toulouse vers Castres ou inversement), ...

Toutefois, les principes suivants seront respectés :

#### **I.1.7.1. Libération des emprises**

La première phase de mise en place d'une infrastructure routière ou de l'élargissement d'une infrastructure existante (A680) consistera à préparer les zones de travaux.

Sommairement, elle comprendra :

- les opérations de protections environnementales (sauvetage et déplacements d'espèces faunistiques et/ou floristiques protégées, mise en défens des zones sensibles, ...) ;
- le déboisement et l'enlèvement des souches ;
- d'éventuelles investigations archéologiques ;
- la délimitation des emprises chantier (matérialisée par l'implantation de clôtures temporaires) ;
- la déviation des éventuels réseaux secs et humides pouvant interférer avec les aménagements projetés ;
- ...

#### **I.1.7.2. Réalisation des ouvrages courants et non courants**

Cette phase de travaux permettra la réalisation des ouvrages non-courants tout en maintenant la circulation sur les réseaux existants (routes, chemin de fer, cours d'eau). Préalablement aux premiers travaux de préparation des sols et des fondations, l'assainissement provisoire sera mis en place.

#### **I.1.7.3. Préservation des déplacements**

La mise en place de déviations ou de rétablissements routiers temporaires permettra de préserver les déplacements locaux. Au droit de la RN126, de la RD20 (31) et des grandes voies de circulation à l'entrée Ouest de Castres telle que la RD50, les circulations ne seront pas interrompues et les rétablissements seront privilégiés.

Toutes les déviations seront optimisées afin de réduire au minimum les allongements de parcours entre les bourgs et centres agglomérés, ainsi que la durée des travaux nécessitant cet aménagement temporaire.

#### **I.1.7.4. Terrassements, assainissement et chaussées (section courante, échangeurs, péage, rétablissements)**

La phase de terrassement permettra de « préparer » les sols à recevoir l'infrastructure routière.

Les couches de sol, de pierres et de matériaux concassés seront ainsi compactées pour assurer la stabilité et la solidité de la future chaussée. Au fur et à mesure des travaux, les secteurs exposés à des risques de glissements seront stabilisés par la mise en place de terre végétale et leur ensemencement sera réalisé le plus rapidement possible (notamment au niveau des talus des déblais / remblais).

L'étape suivante consiste en la réalisation des systèmes d'assainissement définitifs et en la pose d'enrobé permettant de couvrir la chaussée. Suivent l'implantation des systèmes de sécurités (glissières, etc...), la mise en place des câblages électriques, des panneaux de signalisation, ...

Comme pour la réalisation des ouvrages non courants, préalablement aux terrassements, les systèmes d'assainissement provisoires seront mis en place afin de contrôler l'écoulement et la qualité des eaux de surface provenant de la zone de chantier. Cela permettra par ailleurs de prévenir les risques de glissements de terrains (notamment sur les terrains molassiques en place entre Castres et Toulouse).

#### **I.1.7.5. Aménagements paysagers**

Les talus autoroutiers et les délaissés seront finalisés (ensemencements, plantations). Ceci permettra à la fois de stabiliser les terrains (cf. paragraphe précédent) et d'insérer l'autoroute au sein du territoire traversé.

Des plantations d'arbres et arbustes seront ainsi réalisées le long de la section courante, de rétablissements, mais également autour des gares de péages, des aires de repos. Ces plantations, outre l'intégration paysagère permettront également d'éviter la monotonie sur le tracé et d'améliorer ainsi la sécurité routière. Elles seront en accord avec les plantations adaptées aux rétablissements des fonctionnalités écologiques du secteur.

#### I.1.7.6. Phasage des opérations d'élargissement de l'A680 par ASF et d'aménagement de la liaison Castres-Verfeil

En ce qui concerne le phasage de l'opération de l'élargissement de l'autoroute A680 par ASF et de l'opération de réalisation de la liaison Castres-Verfeil après désignation du concessionnaire, plusieurs possibilités existent à ce stade :

- la concomitance : dans ce cas, chaque concessionnaire interviendra sur son réseau, les dispositions de circulation sous chantier seront coordonnées de façon à maintenir la circulation pendant le chantier ;
- le démarrage des travaux d'élargissement de l'A680 par ASF avant démarrage des travaux de liaison Verfeil-Castres, l'échangeur de Verfeil n'étant engagé qu'après le calage de la jonction avec la section Verfeil-Castres ;
- le démarrage des travaux de la liaison Castres-Verfeil avant l'élargissement de l'A680. Dans ce cas, un branchement de la section nouvelle sur le giratoire existant de Verfeil en phase provisoire a été envisagé par les études dans l'attente de la réalisation de l'échangeur de Verfeil par ASF.

Ces dispositions seront discutées lors de l'inscription de ces opérations dans le cahier des charges des concessionnaires.

#### I.1.8. Estimation sommaire des dépenses

Les estimations présentées ci-après sont établies aux conditions économiques du mois de février 2015. Elles prennent en compte le coût des études et le coût des travaux (services généraux de chantier, dégagement des emprises, terrassement, ouvrages d'art, hydraulique, assainissement, chaussée, équipements de sécurité et d'exploitation, aménagements paysagers, mesures environnementales...), en sus du coût des acquisitions foncières.

Le coût prévisionnel global est de 457 M€ HT - valeur février 2015.

##### a) Opération Élargissement de l'A680 – Maîtrise d'ouvrage ASF

L'estimation des coûts comprend les ouvrages suivants :

- l'élargissement de l'A680 à 2x2 voies entre le PR1 et le PR8,5,
- l'aménagement des ouvrages d'art existants (élargissement,...),
- la création d'un Passage Grande Faune spécifique accolé à l'ouvrage existant et à doubler de franchissement du Girou (en rive droite),
- les adaptations des bretelles d'entrée et sortie du diffuseur existant A680/RD20 de Gragnague,
- l'adaptation des bretelles et dispositifs d'insertion dans le sens A68/A680,
- l'adaptation des bretelles et dispositifs d'insertion dans le sens A680/A68,
- la mise en place d'aménagements environnementaux et paysagers,
- l'ensemble des travaux, y compris les mesures nécessaires à la transparence hydraulique,
- la réalisation de l'échangeur de Verfeil.

Le coût prévisionnel de l'opération d'élargissement de l'A680, secteur 1, sous maîtrise d'ouvrage ASF, s'établit à :

**68 Millions d'euros HT - valeur février 2015**

**b) Liaison autoroutière Verfeil-Castres – Maîtrise d'ouvrage État**

Source : dossier préalable à l'enquête publique de l'aménagement de la liaison autoroutière Verfeil-Castres (EGIS, 2015)

L'estimation des coûts comprend les ouvrages suivants :

- La réalisation de la section courante,
- Le rétablissement des voies,
- La réalisation d'un ouvrage d'art spécifique au passage de l'Agout,
- la mise en place d'aménagements environnementaux et paysagers, dont la création de Passages Grande Faune spécifiques,
- les adaptations des bretelles d'entrée et sortie du diffuseur existant de Puylaurens,
- la réalisation d'un barreau de contournement de Puylaurens par les poids-lourds,
- l'ensemble des travaux, y compris les mesures nécessaires à la transparence hydraulique,
- la réalisation des nouveaux échangeurs de Soual et Saint-Palais.

Le coût prévisionnel de l'opération, suivant le programme du Maître d'Ouvrage, s'établit à :

**389 Millions d'euros HT - valeur février 2015**

## I.2. Historique du projet

Dès le début des années 90, l'État, responsable des grandes liaisons d'aménagement du territoire, étudia la mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse via le réaménagement de la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A 68. L'aménagement de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine en route à 2x2 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**, les Autoroutes du Sud de la France ont construit la bretelle autoroutière A680 à 2x1 voie, ainsi que la bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague.

Le **18 décembre 2003**, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025). Parmi ces infrastructures, la liaison Castres – Toulouse (via l'A68, les routes départementales 20 et 42 et la route nationale 126) est classée « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire ». À noter que par la suite, cette décision a été confirmée lors du Comité interministériel d'Aménagement et de Compétitivité du Territoire (CIACT) en octobre 2005.

De plus, l'autoroute Castres- Toulouse a été inscrite à l'avant-projet consolidé du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en 2011.

La liaison entre Castres et Toulouse (au travers de l'A68, des routes RD20 et RD42 et de la route nationale RN126) fait alors partie des projets de « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire ».

Enfin, la liaison entre Castres et Toulouse a été améliorée sur certaines sections :

- **entre Toulouse et Verfeil : 16 km d'autoroutes concédées** à ASF. Cela concerne l'A68 (2x2 voies entre le périphérique est-toulousain et Gragnague) et l'A680 (2x1 voie entre Gragnague et Verfeil). Les 2 autoroutes sont reliées par un diffuseur au nord du bourg de Gragnague ;
- la **déviations de Soual** d'une longueur de 3.5 km, mise en service en 2000 ;
- la **déviations de Verfeil**, d'une longueur de 2,6 km, mise en service en 2003 ;
- la **déviations de Puylaurens** longue de 6.8 km, mise en service en juillet 2008 ;
- la **rocade de Castres** qui assure la continuité vers Mazamet ; la section Sud a été mise en service en avril 2000 et la section Nord en mars 2006.

Entre Soual et Castres, deux sous-sections ont fait l'objet d'enquêtes publiques mais n'ont pas fait l'objet de travaux :

- la section dite « rase campagne », comprise entre la déviation de Soual et la voie communale 50 (VC 50), longue de 7,5 km. Cette section a fait l'objet d'une enquête publique, achevée le 2 mars 2007, mais n'a pas donné lieu à une déclaration d'utilité publique du fait de l'engagement du ministre de saisir la Commission Nationale du Débat Public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession ;
- la section dite « urbaine » comprise entre la VC 50 et la rocade de Castres, d'une longueur de 3,9 km. La déclaration d'utilité publique de cette section date du 15 juin 2004 et a été prorogée en 2009. L'État a fait des acquisitions foncières sur cette partie. La déclaration d'utilité publique est caduque depuis le 15 juin 2014 : elle n'a pas été renouvelée du fait du projet présenté dans ce dossier.

Ainsi, les premières sections à 2x2 voies sur la partie de l'itinéraire non concédé à ASF ont été réalisées grâce à des financements inscrits aux II<sup>ème</sup>, III<sup>ème</sup> et IV<sup>ème</sup> contrats de plan État-Région.

En novembre 2006, l'hypothèse d'une réalisation de la liaison autoroutière 2x2 voies par mise en concession de l'itinéraire entre Castres et Verfeil a été émise, afin d'accélérer la réalisation de cette grande liaison d'aménagement du territoire.

Le **31 janvier 2007**, à la demande du ministre en charge des transports, les études d'Avant-Projet Sommaire ont été lancées en parallèle d'une large **concertation sur l'opportunité de la mise en concession** de ce projet.

### I.2.1. Concertation de 2007-2008

Suite à la décision du 31 janvier 2007, l'État a lancé les études et les concertations pour la recherche et l'identification des corridors les plus pertinents pour la création de la liaison.

Le dossier de concertation de 2007 présentait le projet dans son contexte avec les grandes orientations, en termes de déplacements à l'échelle nationale, les origines et l'historique du projet, les raisons d'un tracé neuf, etc. Les objectifs de l'infrastructure envisagée et les retombées attendues sur les territoires concernés, ainsi que sur les bourgs traversés par l'itinéraire actuel étaient également abordés.

Ce dossier énonçait également les enjeux principaux du territoire traversé permettant ainsi une première présentation des corridors et des zones d'échanges avec une analyse comparative.

Trois réunions publiques ont été organisées à Puylaurens (07/01/2008), à Verfeil (09/01/2008) et à Castres (11/01/2008) ; le choix des sites de réunions publiques répondait au besoin de couvrir l'ensemble de l'aire d'étude. Ces trois réunions publiques ont mobilisé environ 2 600 participants.

Suite à celles-ci, les arguments en faveur de l'autoroute concernaient : la sécurisation de l'accès vers Toulouse, le désenclavement du département du Tarn (réduction du temps de parcours entre Castres et la capitale régionale et rééquilibrage des dessertes du département) et la redynamisation de l'économie.

Les arguments en défaveur du projet autoroutier concernaient : la défense de solutions alternatives (réaménagement de la RN126 existante, développement des transports en commun), la remise en cause de la concession privée, le problème foncier (expropriation de particuliers ; agricoles) et l'impact environnemental (traversées de zones sensibles, ...).

### I.2.2. Débat public en 2009-2010

À la suite de la phase de concertation de 2007 et 2008, le ministre en charge des transports a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le **23 décembre 2008**.

Le **4 février 2009**, la CNDP a décidé que le projet d'achèvement de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même. Elle a en effet considéré que :

- « cette liaison via l'autoroute A68, classée grande liaison d'aménagement du territoire, revêt un caractère d'intérêt national ;
- les impacts socio-économiques pour le développement du bassin d'emploi de Castres-Mazamet et de l'aire métropolitaine de Toulouse sont importants ;
- les impacts sur l'environnement, l'aire d'étude comprenant notamment une zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et un site d'intérêt communautaire, sont significatifs ;
- le projet comporte plusieurs modalités de financement ;

- *si une concertation sur le projet a été engagée pendant le débat public sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse et poursuivie pendant un mois après la clôture du débat, l'abandon du projet de ce contournement par décision ministérielle du 16 juillet 2008 constitue un élément nouveau de la concertation. »*

« (...) La CNDP a par ailleurs décidé que le dossier du débat devait comporter les résultats des études spécifiques engagées sur les thèmes particulièrement sensibles d'un point de vue environnemental. »

Un dossier de débat public a été produit par l'État, maître d'ouvrage avec ASF. Il présentait, sur un territoire assez large, les enjeux du territoire relatifs au cadre de vie, aux activités économiques et à l'organisation des transports et des déplacements. Les évolutions prévisibles sur le territoire étudié étaient également décrites pour l'horizon 2025 (date prenant en compte les effets attendus des projets en matière de transports).

Enfin tous les éléments d'appréciation relatifs à l'accélération de la poursuite de la mise à 2x2 voies, avec l'objectif ambitieux de 2015, par mise en concession autoroutière de la totalité de l'itinéraire ou par aménagement progressif étaient également évoqués. Ce dossier permettait ainsi d'apprécier les divers effets et impacts au regard du développement durable du territoire concerné ainsi que les différences par rapport à un aménagement progressif plus étalé dans le temps.

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a considéré que le dossier établi par le maître d'ouvrage était suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Le **débat public a été organisé du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010** par la CNDP.

L'objet du débat était « **l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière** ».

Les 11 réunions publiques organisées dans le cadre du débat public ont rassemblé près de 4 500 participants et 350 intervenants ont pu s'exprimer publiquement. De nombreuses questions ont été posées au maître d'ouvrage (310) et 48 cahiers d'acteurs ont été rédigés.

### **1.2.3. Décision à l'issue du débat public**

Le débat a fait globalement ressortir l'intérêt partagé d'un aménagement rapide de l'axe par voie de concession, même si quelques oppositions se sont manifestées.

Les arguments en faveur étaient centrés sur la problématique du désenclavement du bassin Castres – Mazamet et au déclin industriel du bassin de Castres, tandis que les opposants se fondaient, entre autres, sur les conditions de concession et l'atteinte aux activités agricoles et à l'environnement.

Ce débat a permis également de confirmer le fait que la modernisation des lignes ferroviaires inscrite au Plan Rail Midi-Pyrénées ne pourrait pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN126. Il a également fait apparaître que les partisans d'une amélioration du niveau de service de la RN126 sont largement favorables à l'accélération du projet et pour cela au recours à la concession.

**Le bilan du débat public a été établi le 24 mars 2010.**

Vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public ainsi que le compte-rendu établi par la présidente de la commission particulière du débat public, publiés le 26 mars 2010, le ministre en charge des transports a, par décision ministérielle en date du 25 juin 2010, décidé que :

« *Le principe de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière est retenu ; les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens.* » – (article 1 de la décision ministérielle du 25 juin 2010).

Considérant :

« (...) »

- *que le débat a confirmé la nécessité de renforcer le niveau de desserte du bassin d'emploi Castres- Mazamet afin d'en conforter le développement, des investissements importants ayant déjà été consentis par les acteurs publics et privés dans ce sens ;*
- *que le débat a montré que les modernisations de lignes ferroviaires inscrites au plan Rail Midi-Pyrénées ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN 126 ;*
- *que le débat a fait apparaître que les partisans d'une amélioration du niveau de service de la RN 126 sont largement favorables à l'accélération du projet et sont pour cela favorables au recours à la concession, même si, par ailleurs, des insatisfactions ou des positions divergentes vis-à-vis d'un aménagement à 2 x 2 voies de la RN 126 ou du principe de concession se sont exprimées ;*

Que ce débat a mis en évidence :

- *la nécessité de prendre en considération les interrogations légitimes des usagers de la RN 126 liées à la tarification de déplacements qui sont, sur cet axe, essentiellement locaux ;*
- *la nécessité d'assurer la cohérence des politiques publiques en termes de maîtrise des espaces ouverts à l'urbanisation ;*
- *la nécessité de préserver les activités agricoles, l'économie des territoires traversés étant majoritairement liée à l'agriculture ;*
- *l'intérêt des milieux naturels et des paysages dans lesquels s'inscrit le projet ;*

Que le projet contribue notamment, en cohérence avec la loi du 3 août 2009 susvisée :

- *à améliorer les perspectives de développement de l'agglomération de Castres-Mazamet, en assurant son accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de sa population et à la structure de son économie ;*
- *à contribuer à la structuration de l'aire métropolitaine toulousaine, qui s'appuie notamment sur le développement de ses villes moyennes en étoile autour de Toulouse, dont Castres-Mazamet (...) »*

Les études devaient, entre autres, préciser les caractéristiques de la concession, et notamment les modalités de la tarification à l'usage de la voie :

- *intégrer les problématiques d'aménagement du territoire et être conduites dans une perspective multimodale ;*
- *prendre en compte les enjeux agricoles ;*
- *définir les modalités de préservation des milieux naturels, et de prise en compte de l'environnement humain, sur les aspects bruit et qualité de l'air notamment.*

### **I.2.4. Concertation : des fuseaux de passage au choix du tracé**

Suite à la décision ministérielle du 25 juin 2010, l'État a étudié les variantes de fuseaux de passage en tenant compte de la concertation sur les corridors de passage de 2007-2008 qui n'avait pas abouti à un choix de corridor préférentiel.

Dans ce but, le préfet de région a fixé le **11 janvier 2011**, un nouveau cadre de concertation (2011-2012), dans le but de préciser et affiner le projet jusqu'à un tracé de référence ; des instances de concertation ont été créées (comité de pilotage, comité technique, comité de suivi, garant de la concertation, groupes de travail techniques, ateliers thématiques du développement durable), ainsi qu'un site internet<sup>4</sup> afin de tracer toutes les étapes de la concertation (décisions prises sur le projet, dossiers présentés par le maître d'ouvrage, notes techniques, comptes-rendus de réunions, bilans de la concertation, rapports de la garante...).

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique qui ont été initiées après cette décision ont consisté à affiner progressivement la bande d'étude et le projet.

Plusieurs phases de concertation se sont déroulées après 2011 :

- les variantes de fuseaux d'étude d'environ 1000 mètres entre mai et novembre 2011,
- les échangeurs et l'itinéraire de substitution fin 2011,
- puis les variantes de tracés au sein du fuseau de passage retenu (2012).

Chaque phase s'est conclue par des décisions du préfet après avis des acteurs de la concertation et du comité de pilotage afin de réduire le territoire étudié, d'affiner les analyses et ainsi de définir un projet optimisé au regard des enjeux techniques, humains, agricoles, environnementaux, financiers et de son acceptabilité locale.

La concertation menée tout au long des études a permis à l'État de collecter les avis des acteurs locaux et du public. Ces éléments ont contribué à l'élaboration d'un projet autoroutier qui s'insère dans le territoire et lui profite pleinement.

### **I.2.5. Un projet parmi les premières priorités suite à l'audit de la « Commission Mobilité 21 »**

En 2012/2013, le gouvernement a choisi de suspendre les études des projets inscrits au SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) et de nommer une commission chargée de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures routières. Ces travaux ont mené à la rédaction du rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ».

Dans ses conclusions, remises le **27 juin 2013**, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les **premières priorités** (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Compte tenu de la concertation passée et après avoir réinterrogé les collectivités locales sur leur accord pour poursuivre le projet sous forme de concession autoroutière, le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a décidé le **22 avril 2014** de poursuivre l'aménagement de la liaison entre Castres et Toulouse sous forme de concession autoroutière et de relancer les études préalables à l'enquête publique.

<sup>4</sup>[www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr](http://www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr)

### **I.2.6. Concertation relatives aux orientations d'aménagement**

Suite à la décision du secrétaire d'État en charge des transports du 22 avril 2014, le préfet de Région a relancé les études et a arrêté le tracé par décision du 31 juillet 2014.

Des études et concertations ont également été poursuivies en 2014 en ce qui concerne le choix d'échangeurs localisés à Maurens-Scopont, à Castres (échangeur de la voie communale 50) et à l'itinéraire de substitution à Soual et à Puylaurens aboutissant à une décision du comité de pilotage du 29 janvier 2015 de retenir un barreau à Puylaurens et de ne pas retenir les autres aménagements.

De septembre 2014 à juin 2015, les mairies ainsi que les acteurs locaux ont été consultés dans le cadre de réunions publiques et techniques, afin de définir les orientations d'aménagement permettant d'optimiser le projet en l'accordant avec son environnement humain, agricole, paysager et naturel.

Des groupes de travail ont spécifiquement traité les thématiques de l'environnement, de l'aménagement et de l'agriculture.

Un cahier de recommandations a été produit avec les acteurs locaux pour que le territoire bénéficie pleinement du projet.

### **I.2.7. Nouvelle saisine de la Commission Nationale du débat Public (CNDP) en mars 2015**

L'article L.121-12 du code de l'environnement dispose : « *En ce qui concerne les projets relevant de l'article L.121-8, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles* ».

Le bilan du débat public ayant été publié le 24 mars 2010, et l'enquête publique devant se dérouler plus de cinq ans après la publication du bilan du débat public, une nouvelle saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été réalisée en application de l'article L.121-12 du code de l'environnement.

Le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a donc saisi la Commission Nationale du Débat Public le 16 juin 2015, afin d'obtenir son avis sur la nécessité de relancer ou non un débat public. Le dossier de saisine détaillait les caractéristiques de l'opération, les évolutions qu'elle a pu connaître et les étapes de la concertation qui a été menée depuis le débat public, sous le regard de la garante de la concertation.

Considérant les éléments apportés par le dossier présenté par le maître d'ouvrage et notamment le fait que le projet s'inscrit dans le fuseau retenu à l'issue du débat public, que les tracés ont été validés à l'issue d'une période de concertation post-débat public sous l'égide de la garante de la concertation désignée par la CNDP, que l'économie du projet n'a pas été sensiblement modifiée et l'évolution des coûts se justifie par la prise en compte de demandes exprimées dans le cadre de la concertation post-débat public, la Commission Nationale du Débat Public a décidé le 2 juillet 2015 qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public. Elle a recommandé au maître d'ouvrage de poursuivre jusqu'à l'enquête publique le processus de concertation mis en place depuis 2010, sous l'égide de la garante.

## II. Les objectifs et les bénéfices du projet

### II.1. Amélioration en termes économique, social et sécuritaire

#### II.1.1. Amélioration des déplacements

##### II.1.1.1. Temps de transport

La réalisation de cet axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficaces permettant de relier Castres – Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse : simplification des exports – imports depuis les industries sud-tarnaises, accès facilités aux grands équipements régionaux, développement de l'attraction du bassin d'emplois etc.

Le bassin de Castres-Mazamet avec environ 50 000 emplois et de 132 000 habitants (source INSEE 2015) est le seul bassin de cette importance non relié à la Métropole toulousaine par une infrastructure de type autoroutier à 2X2 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.

Depuis Toulouse :

- pour une distance identique avec Castres, il faut 25 mn de moins pour relier Albi et 31 mn de moins pour relier Pamiers,
- pour un temps de trajet identique avec Castres, il est possible de faire 40 km de plus pour relier Cahors ou 42 km de plus pour relier Agen,
- pour 20 mn de trajet supplémentaire, soit le temps d'aller de Castres à Mazamet, il est possible de faire Toulouse-Tarbes, soit 155 km contre 86 km de Toulouse à Mazamet.
- Les Albigeois, à distance à peu près équivalente de Toulouse, mettent 25 minutes de moins que les Castrais pour rejoindre Toulouse

#### 1-Comparaison de l'accessibilité castraise par rapport aux autres villes de la Région



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 2X2 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 choix de la mise en concession autoroutière suite à un appel d'offre de concession a été privilégié pour accélérer la réalisation de l'axe.

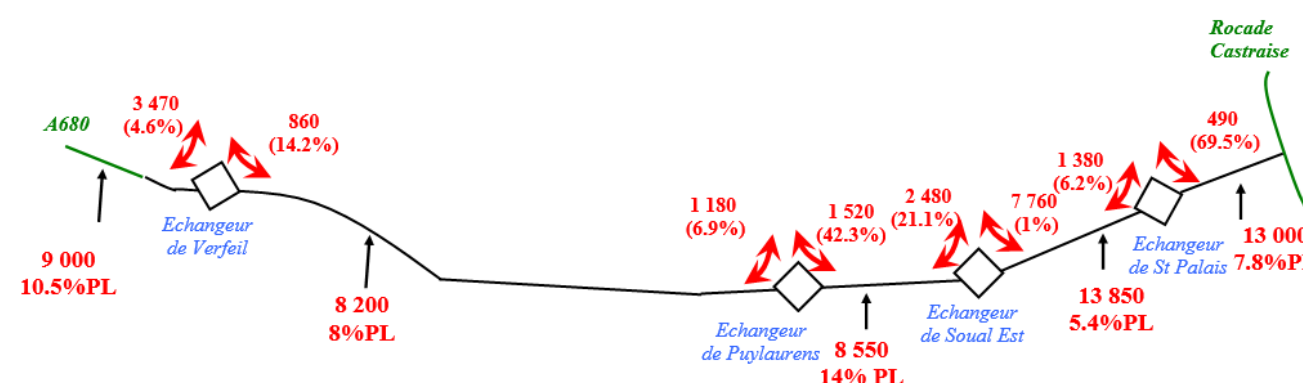
**À l'horizon 2024, le gain de temps attendu sur le trajet Toulouse – Castres en empruntant l'A68, l'A680 puis la liaison autoroutière entre Verfeil et Castres est de l'ordre de 35 minutes.**

Le temps de parcours est en effet estimé à 33 minutes en empruntant la liaison autoroutière contre 68 minutes en 2024 en empruntant l'A68, l'A680 puis la RN126 si aucun aménagement n'est réalisé.

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.

A l'horizon 2024, le trafic sur l'autoroute serait de 8 200 à 13 800 véhicules par jour selon les sections considérées, comme cela est illustré sur le schéma ci-dessous.

Figure 2 : Trafics estimés sur l'autoroute en 2024 (Source : CEREMA - 2016)



##### II.1.1.2. Amélioration de la sécurité routière

L'autoroute est plus sûre que tout autre type d'infrastructure routière : ainsi, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) indique en page 46 de son rapport intitulé « Bilan 2012 - la sécurité routière en France », que par milliard de kilomètres parcourus « les autoroutes sont cinq fois plus sûres que les routes hors agglomération à chaussée unique », notamment du fait de la conception de l'infrastructure empêchant « au maximum les chocs frontaux ou en cisaillement ».

Ce gain de sécurité concernera en premier lieu les usagers de l'autoroute mais aussi les riverains de l'itinéraire actuel. 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.



### II.1.1.3. Gain de confort pour les usagers de la route

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.

**Ces gains de temps, de sécurité et de confort sont substantiels comme le montre le calcul socio-économique du projet (cf. pièce G).**

### II.1.2. Attractivité et développement du territoire

En termes d'aménagement du territoire, le projet répond à deux objectifs principaux :

- 1/ améliorer les perspectives de développement du Sud du Tarn et de l'agglomération de Castres-Mazamet, en garantissant leur accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de la population et à la structure de l'économie locale ;
- 2/ contribuer à la structuration recherchée de l'aire métropolitaine, qui s'appuie notamment sur le développement des villes moyennes en étoile autour de Toulouse dont Castres-Mazamet.

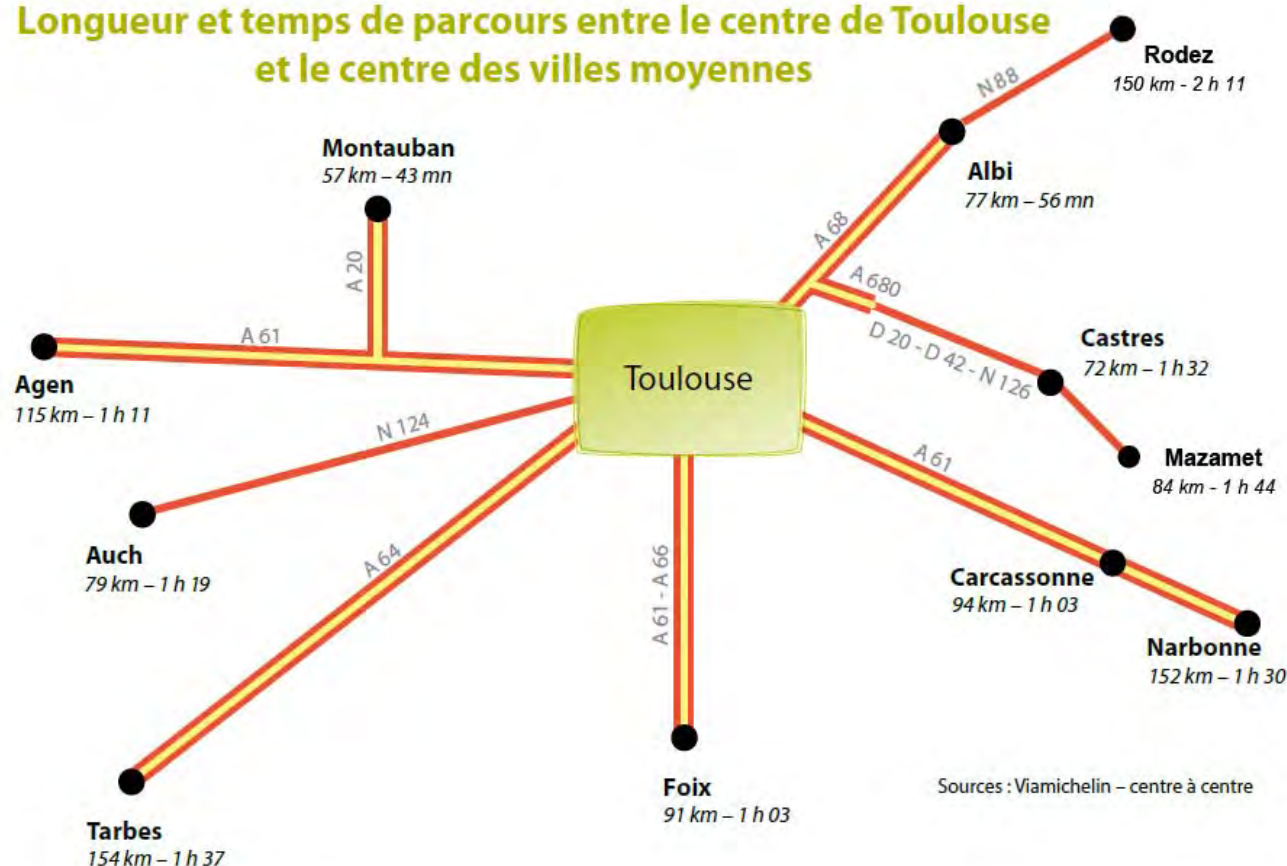
#### II.1.2.1. Amélioration de l'accessibilité du Sud du Tarn

##### II.1.2.1.1. L'enclavement du bassin industriel castrais actuel

Avec 20 000 habitants de plus chaque année, l'aire urbaine toulousaine détient la plus forte augmentation en comparaison avec les autres aires urbaines françaises de plus de 300 000 habitants. Le phénomène s'accroît encore aux limites départementales de la Haute Garonne et du Tarn ; la croissance démographique y dépasse les moyennes régionales (+ 1,2 % par an entre 1999 et 2012) et départementales.

Toutes les aires urbaines des départements voisins profitent du dynamisme démographique toulousain ; cette influence s'avère cependant plus ou moins prononcée en fonction des temps d'accès à la métropole régionale. Ainsi, les aires urbaines bénéficiant d'un accès autoroutier affichent des croissances annuelles de 1 % (Montauban, Albi et Foix), voire de 1,6 % pour Pamiers qui profite depuis

#### Longueur et temps de parcours entre le centre de Toulouse et le centre des villes moyennes



2002 de l'A 66. À l'inverse, les aires urbaines moins bien desservies présentent des taux de croissance plus modérés (Auch + 0,2 %, Castres + 0,4 %). Les aires urbaines de Mazamet et Decazeville connaissent quant à elles un ralentissement de leur perte de population.

Ainsi, le dynamisme économique et démographique de l'agglomération toulousaine produit ses effets jusqu'aux villes moyennes situées entre 50 et 80 km de Toulouse.

Castres-Mazamet (environ 78 000 habitants en 2012) est l'une des rares agglomérations en France de plus de 50 000 habitants éloignée de plus d'une heure d'un point nodal du réseau autoroutier ou du réseau de lignes à grande vitesse.

Ce relatif enclavement ne permet pas au bassin de Castres, Mazamet de tirer profit de cette dynamique régionale, et constitue un désavantage par rapport aux autres villes moyennes autour de Toulouse, qui bénéficient d'une desserte routière de qualité. Ainsi, l'agglomération de Castres-Mazamet continue à voir sa population diminuer ou tout au moins stagner, même si les territoires à l'ouest de ces communes enregistrent un gain de population depuis 1999, notamment au sein de la communauté de communes du Grand Castres et la Communauté de Communes Sor-et-Agoût connaissent une croissance plus importante.

##### II.1.2.1.2. Accès améliorés aux équipements métropolitains

La Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet propose une gamme de services relativement étendue qui lui permet une relative autonomie (centre hospitalier, formations primaires, secondaires et universitaires, laboratoires de recherche, tourisme...). Toutefois un effet pervers apparaît : elle reste à l'écart des grands équipements de niveau métropolitain présents sur le seul pôle toulousain. Avec la liaison autoroutière, Castres-Mazamet devrait retrouver des conditions d'accès semblables à celles d'Albi par exemple, et bénéficier d'un accès facilité aux grands équipements publics régionaux (centres hospitaliers, aéroport de Blagnac, futur pôle d'échanges multimodal de Matabiau-Toulouse Euro Sud-Ouest, accueillant les trains aptes à la grande vitesse, etc.), aux grands établissements d'enseignement (universités, grandes écoles), aux équipements culturels ou récréatifs (musées, Cité de l'espace, Stadium, Zénith, Bikini).

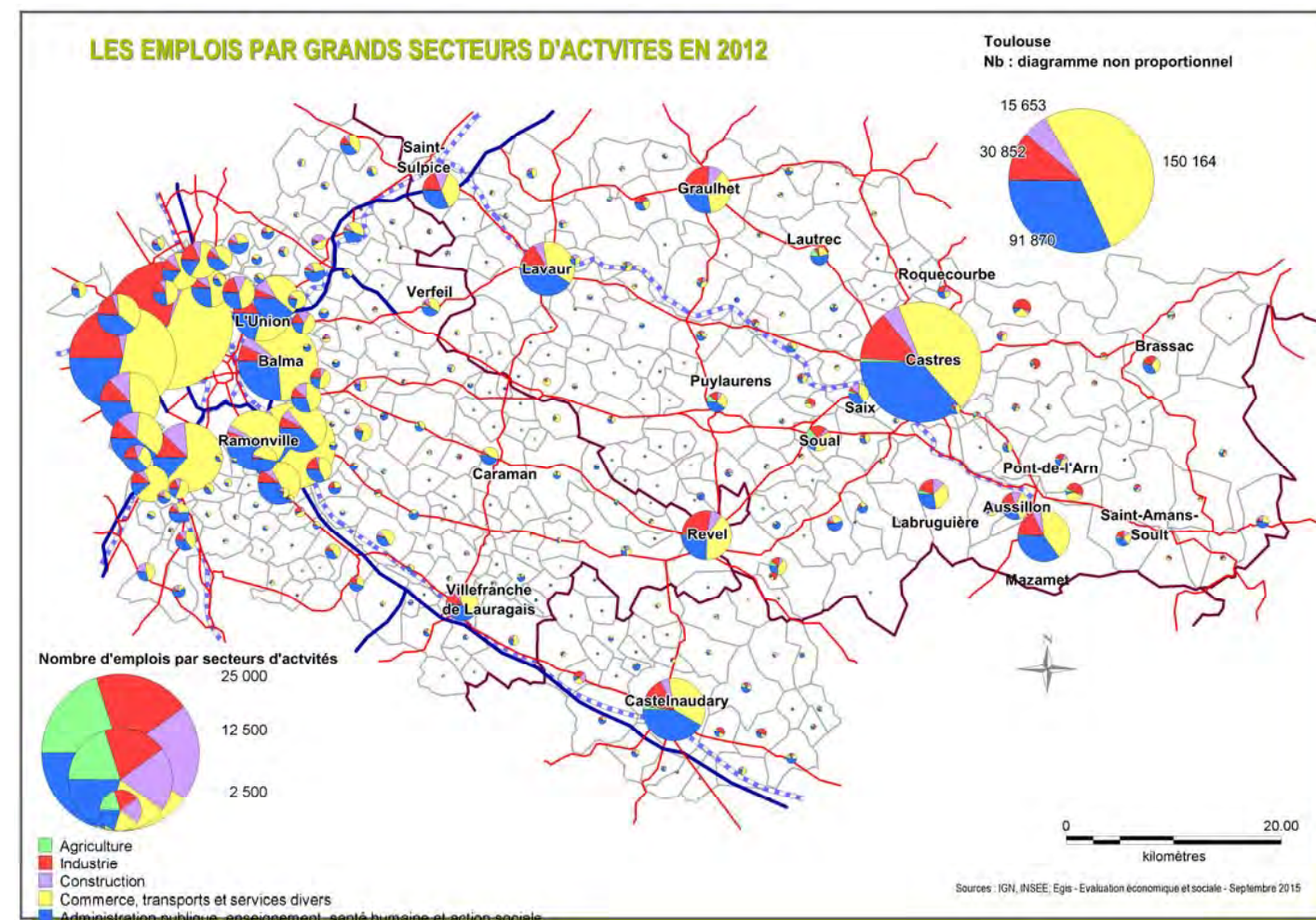
##### II.1.2.1.3. Améliorer l'accessibilité de ce territoire, une nécessité pour ce bassin d'emploi

L'affaiblissement relatif du tissu industriel sud-tarnais pendant les dernières décennies s'est traduit par la disparition de plusieurs milliers d'emplois, surtout dans les industries intermédiaires (textile, granit, bois) et les industries des biens de consommation (chimie, habillement, cuir). Ce recul du bassin de Castres-Mazamet a conduit à un isolement vis-à-vis d'autres pôles industriels de la région, bénéficiant d'accès plus performants à la métropole régionale.

Pourtant, ce territoire a vocation à fonctionner en réseau avec le tissu économique de l'agglomération toulousaine et l'ensemble des villes moyennes du territoire de Midi-Pyrénées. Il devrait ainsi profiter de toutes les synergies offertes par le développement des pôles de compétitivité lui ouvrant des opportunités à l'échelon national et international. En effet, plusieurs entreprises de l'arrondissement de Castres ont une activité étroitement liée aux trois pôles de compétitivité de Midi-Pyrénées : Aéronautique Espace Systèmes Embarqués, Cancer Bio Santé et Agrimp.

Longtemps resté à l'écart de toute desserte routière performante, le sud du Tarn a connu au début des années 2000 un renouveau économique grâce à une restructuration du tissu industriel local, orientée autour de l'industrie chimique et pharmaceutique ainsi que de l'agro-alimentaire : pour exemple, les Laboratoires Pierre Fabre emploient plus de 1 100 salariés sur l'agglomération Castres-Mazamet, mais

sont également aussi très présents sur l'agglomération toulousaine. Cette tendance a ralenti depuis 2007-2008 suite à la crise qui a touché plusieurs secteurs au niveau national.



Toutefois, les exigences en matière de logistique et de déplacements liés aux activités économiques du pôle Castres-Mazamet s'inscrivent dans un contexte bien différent de celui des décennies antérieures. Les entreprises fonctionnent en réseau notamment au sein de pôles de compétitivité comme celui du Cancer-Bio-Santé, avec le monde de la recherche ou de l'enseignement supérieur. Le potentiel de développement de ces entreprises réside aussi dans la conquête de nouveaux marchés et leur capacité à attirer des cadres supérieurs. Enfin, les modes de gestion des stocks à flux tendus exacerbent l'importance de la chaîne logistique.

Ces évolutions confirment la nécessité de transports efficaces permettant de relier Castres-Mazamet au reste du territoire national, et en particulier, à Toulouse. Les gains de temps que la liaison autoroutière Castres-Toulouse permettra, assureront un meilleur lien entre le Sud du Tarn et l'aire métropolitaine toulousaine et devraient améliorer l'attractivité du Sud du Tarn pour qu'il bénéficie de l'essor économique de la région Occitanie.

#### II.1.2.1.4. Attractivité pour les chercheurs, enseignants et étudiants

L'ensemble des acteurs du territoire s'est mobilisé depuis plus d'une dizaine d'années pour créer au sein du bassin de Castres – Mazamet des plates-formes de connaissances (recherche, formation, transfert de technologie, notamment par le biais du technopôle Castres-Mazamet) en phase avec les activités et les stratégies du territoire : chimie, bio-industries, technologies de l'information et de la communication, mécanique et santé.

Cet effort se concrétise aujourd'hui par la présence de 500 chercheurs et de plus de 1 000 étudiants. La réalisation de la liaison autoroutière devrait permettre des liens renforcés avec la métropole régionale. Elle pourra constituer un atout déterminant pour convaincre les étudiants, enseignants et chercheurs de venir s'installer dans les établissements du bassin de Castres-Mazamet.

#### II.1.2.1.5. Servir de nouvelles implantations

Face à d'autres sites d'implantation au sein de grandes villes françaises, les acteurs socio-économiques du bassin de Castres-Mazamet ont su montrer les avantages d'une localisation dans le sud tarnais, valorisant la perspective de la réalisation prochaine de cette nouvelle infrastructure. Ainsi, la filiale informatique des Banques Populaires, I-BP, qui s'est installée sur la zone d'aménagement concerté du Causse, a choisi le site de Castres - en concurrence avec la région lyonnaise - pour transférer ses structures de la région parisienne, en prenant en compte la perspective de réalisation de la future autoroute entre Castres et Toulouse.

#### II.1.2.1.6. Consolider le tissu économique existant

Depuis une vingtaine d'années, et indépendamment de la conjoncture, le territoire de Castres-Mazamet a vécu des situations mettant en cause l'enclavement comme facteur de transfert d'activités hors du territoire.

Cette situation concerne plus particulièrement les petites et moyennes entreprises très performantes dans leur secteur et rachetées par des groupes dont les centres de décision ne sont pas locaux. Ces firmes sont aujourd'hui au nombre d'une quarantaine et représentent 3 000 emplois. Certains responsables d'industries alimentaires évoquent d'ailleurs ouvertement qu'en l'absence d'une liaison routière améliorée, ils pourraient être conduits à envisager une implantation plus proche des centres logistiques toulousains.

#### II.1.2.1.7. Compétitivité des entreprises

Plusieurs secteurs économiques sont très dépendants des moyens de transports existants sur le territoire du Sud du Tarn et nécessitent d'utiliser des moyens de transports efficaces.

Ainsi, les industries agroalimentaires du sud du Tarn, sont très dépendantes du transport routier pour l'expédition de leurs productions comme pour l'approvisionnement des denrées à transformer. Cette filière travaille souvent sur des flux très tendus, auxquels le transport ferroviaire ne peut pas répondre en termes de réactivité ; l'autoroute serait par contre un moyen d'améliorer sa compétitivité.

Les entreprises du bassin de Castres-Mazamet ont maintes fois souligné le gain de temps et de sécurité routière qu'apporterait une autoroute entre Castres et Toulouse, que ce soit pour les déplacements de leurs collaborateurs ou pour leurs approvisionnements et leurs livraisons. On évoque ici non seulement les cadres qui doivent rejoindre l'aéroport de Blagnac ou la gare de Matabiau pour des voyages nationaux ou internationaux mais aussi le nombre important de commerciaux, de techniciens et de livreurs qui parcourent quotidiennement la région pour la prospection commerciale, l'établissement de devis, les réunions de travail, la pose et le suivi de chantier ou les transports de matières premières et de produits finis.

La compétitivité des entreprises est aussi souvent liée à la qualité de son management et à la possibilité d'attirer des collaborateurs performants. Bien des candidats pressentis tiennent compte du cadre de vie et de la possibilité de trouver à proximité du travail pour leur conjoint. L'autoroute devrait là aussi avoir des effets positifs dans ce domaine, même s'il existe un risque d'évasion pour certaines activités commerciales liées à l'amélioration de l'accès à la zone de chalandise toulousaine.

A contrario, un essor démographique retrouvé aurait pour conséquence l'arrivée de nouvelles populations porteuses de pouvoir d'achat qui peut s'accompagner de l'arrivée de nouvelles enseignes. L'anticipation de ce phénomène nécessite pour les acteurs locaux d'adopter des stratégies offensives pour l'adaptation de l'appareil commercial local.

### II.1.2.2. Contribuer à la structuration de l'aire métropolitaine et au développement des villes moyennes en étoile autour de Toulouse

#### II.1.2.2.1. Développement en étoile autour de Toulouse

L'espace métropolitain constitué de Toulouse jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de Toulouse (les villes à « 1 heure ») est considéré désormais tant par les collectivités que par l'État (voir les travaux de la DATAR ou de la DREAL) comme l'aire de référence à prendre en compte dans les grandes politiques d'aménagement du territoire et de rayonnement européen. À ce titre, l'amélioration des coopérations au sein de ce territoire doit être recherchée et l'amélioration des liaisons facilitant la mobilité des citoyens favorisée. Le projet autoroute Castres-Toulouse contribue à cette perspective surtout en l'absence d'alternative ferroviaire crédible. **La charte inter-SCoT prévoit comme objectif majeur le développement des coopérations entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes à 1 h (+ 60 000 habitants sur les villes moyennes). Cette organisation nécessite des infrastructures performantes.**

Les études présentées lors du débat public montraient que l'itinéraire routier Castres – Toulouse (avec Auch Toulouse) était le moins performant au regard du temps de trajet par rapport à la distance parcourue. Alors que l'amélioration de la liaison Auch-Toulouse par mise à 2x2 voies inscrite dans le programme de modernisation des itinéraires 2009-2014 puis au CPER 2015-2020 permettra de rééquilibrer la desserte de l'ouest toulousain, l'amélioration de la desserte du Sud du Tarn est liée à la poursuite du projet Castres Toulouse.

La charte inter-SCoT prévoit aussi d'asseoir le développement futur sur des pôles d'équilibre principaux et secondaires : aucun pôle d'équilibre n'a été identifié à proximité de l'itinéraire RN 126 ; Lavour éloigné de l'itinéraire et déjà très bien desservi par l'A68 et le chemin de fer à St Sulpice.

L'autoroute Castres – Toulouse est donc parfaitement cohérente avec la charte de l'inter-SCoT ; elle offre un des outils identifiés à ce jour pour renforcer les coopérations.

#### II.1.2.2.2. Relations facilitées avec les autres villes moyennes

La structuration en étoile du réseau routier autour de Toulouse fait qu'en dehors des liaisons avec Albi et Carcassonne, la liaison autoroutière vers Toulouse permettra aussi l'amélioration des relations avec les autres villes moyennes régionales, utiles au renforcement des coopérations et des échanges.

Ainsi, en matière routière, le programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014 par apport des financements de l'État et des collectivités locales a permis une amélioration très substantielle du réseau national, tant pour les conditions de déplacements que pour le désenclavement. C'est en particulier le cas avec la mise à 2 x 2 voies des axes radiaux (notamment la RN 124 vers Auch, la RN 88 vers Rodez, la RN125, la RN20 vers les Pyrénées).

## II.2. Un projet rentable socio-économiquement

Le calcul socio-économique permet d'évaluer l'intérêt du projet pour la collectivité.

L'analyse monétarisée d'un projet consiste à en établir la balance des avantages et des inconvénients, appelée aussi « bilan socio-économique » ou « analyse coûts-avantages ». Ce bilan agrégé rend compte de la valeur actualisée nette socio-économique pour la collectivité, par l'agrégation des différents effets monétarisables de ce projet sur les différents agents constituant cette collectivité.

Le calcul socio-économique permet de mettre en évidence différents indicateurs :

- **La valeur actualisée nette socio-économique (VAN SE) :**

Elle correspond à la somme des variations des effets monétaires et monétarisés de toute nature induits par le projet (effets marchands et non marchands relevant des sphères économiques, sociales et environnementales) comptées négativement (coûts) et positivement (avantages), incluant l'investissement initial, les dépenses de renouvellement et les dépenses d'exploitation.

Cet indicateur mesure la variation d'utilité socio-économique collective liée au projet considéré.

Les éléments pris en compte dans la VAN SE sont les gains de temps, les gains de confort, les coûts environnementaux, les gains de sécurité, les avantages carburant, les coûts d'entretien et de dépréciation des véhicules, les coûts d'investissement, le coût d'entretien et d'exploitation des infrastructures et la valeur résiduelle.

- **La VAN SE par euro investi :**

C'est le rapport entre la VAN SE et le montant actualisé de l'investissement (hors taxes). Cet indicateur exprime l'effet de levier de l'investissement sur l'économie.

Plus la VAN SE par euro investi augmente plus l'investissement est bénéfique pour la collectivité.

**Sur la durée de l'évaluation socio-économique fixée à 2070, la VAN SE du projet est positive pour la collectivité et s'élève à 508 M€ 2010; une valeur positive de la VAN SE signifie qu'un projet est rentable du point de vue du calcul socio-économique. Un euro investi rapporte ainsi 1.93 € d'avantages à la collectivité.**

**Les résultats du calcul socio-économique sont favorables au projet et montrent sa rentabilité socio-économique.**

## III. Raisons du choix du parti d'aménagement retenu

Compte tenu de la nature du projet, ce chapitre est plus développé sur les secteurs relatifs au tracé neuf entre Verfeil et Castres. En effet en ce qui concerne l'A680, sous maîtrise d'ouvrage ASF, il est prévu d'élargir l'infrastructure existante. Ce dimensionnement est en lien direct avec le nouvel aménagement autoroutier, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

### III.1. Démarche « éviter, réduire, compenser »

La doctrine nationale ERC relative à la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » les impacts sur l'environnement (version modifiée après examen par le comité de pilotage du 6 mars 2012) concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement : milieux naturels, physiques et humains.

Cette doctrine est le fruit d'une réflexion collective qui a pour vocation de rappeler les principes qui doivent guider, tant les porteurs de projets que l'administration, pour faire en sorte d'intégrer correctement la protection de l'eau et de la biodiversité dans les actions.

La doctrine s'applique, de manière proportionnée aux enjeux dans le cadre des procédures administratives de leur autorisation (étude d'impact dans notre cas). Comme le montre l'analyse des variantes suivante, la doctrine ERC a été appliquée dès les phases de réflexion et de conception du projet. Les mesures d'évitement ont donc été mises en place jusqu'à la définition du tracé présenté dans ce dossier, ainsi que des aménagements de conception (ouvrages de transparence, rétablissements...). Ces éléments sont détaillés dans le chapitre 5 « Effets et mesures » de l'étude d'impact présentée en pièce E.

Sur le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse, l'État a mis en œuvre depuis le débat public, une démarche de concertation approfondie depuis 2011, destinée notamment à alimenter les études pour éviter les principaux enjeux du territoire, à les prendre en compte le mieux possible en prévoyant des mesures de réduction et de compensation lorsque des impacts ne peuvent être évités. Une charte de la concertation en a défini le cadre et les modalités. Une garante nommée par la Commission nationale du débat public veille au bon déroulement de la concertation et a dressé le bilan de celle-ci aux principales étapes. Un comité de suivi associant élus, représentants du monde économique, des associations et des syndicats s'est régulièrement réuni. Une concertation de terrain très poussée a été conduite : réunions avec les élus, permanences d'accueil du public... Des groupes de travail thématiques pour l'environnement d'une part et l'agriculture et l'aménagement d'autre part, ont été réunis régulièrement pour travailler plus précisément ces enjeux. Un site internet dédié (<http://www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr>) donne un accès public aux études, aux dossiers de concertation, aux comptes rendu de toutes les réunions de concertation, aux décisions prises, etc.

La charte de la concertation élaborée en 2011 fixe le cadre suivant des objectifs de la concertation sur ce projet. Il s'agit d'instaurer un dialogue constructif destiné à faire émerger une vision partagée du projet et du territoire dans lequel il s'inscrit pour permettre de:

- recueillir tout au long du processus d'études des propositions permettant d'enrichir son élaboration ;
- assurer la cohérence entre le projet et les enjeux de développements territoriaux ;
- de respecter au mieux les milieux humain et naturel ;
- d'organiser le partage d'informations, l'écoute des attentes exprimées et les échanges d'avis ;
- d'informer régulièrement de l'avancée des études et des décisions prises et de favoriser la participation active des acteurs et du public ;
- d'éclairer le comité de pilotage pour les choix qu'il doit faire.

Ainsi, on dénombre depuis le débat public :

- 45 réunions avec les élus ;
- 16 permanences auprès du public ;
- 8 comités de suivi ;
- 7 comités de pilotage
- 5 groupes de travail environnement
- 4 groupes de travail aménagement et agriculture
- et diverses réunions thématiques pour améliorer le projet : avec le monde agricole, avec les fédérations de chasseurs (...)

La garante de la concertation indépendante a établi à chaque étape un rapport de la concertation.

#### III.1.1. Présentation des territoires traversés par la liaison autoroutière

##### III.1.1.1. Vallée du Girou

Le territoire dans lequel s'inscrit le projet d'autoroute est d'une grande variété.

A l'ouest, à proximité de Toulouse le territoire est caractéristique des franges périurbaines de l'agglomération toulousaine avec un habitat épars et des bourgs situés à flancs de coteaux.

Le territoire est très largement voué à l'agriculture et marqué par la vallée du Girou séparant le Lauragais et la plaine castraise. Ce cours d'eau ne présente pas intrinsèquement une grande richesse écologique. En effet, le lit du Girou a été de nombreuses fois modifié au fil des aménagements réalisés par l'homme.

Il assure pourtant une fonction écologique essentielle à l'échelle de la zone puisqu'outre la migration des poissons, il constitue une zone d'alimentation pour les animaux. Ainsi, un certain nombre d'oiseaux, comme la Bergeronnette printanière, ou de chiroptères, y sont recensés.

En outre, le champ d'expansion des crues du Girou entre Gagnague et Maurens-Scopont est particulièrement large, atteignant parfois une largeur de 600 mètres ; la transparence hydraulique et la préservation des zones habitées de tout risque supplémentaire d'inondation représentent des enjeux importants pour la réalisation du projet.

**Illustration 1 : le bourg de Verfeil, dominant la vallée du Girou (Source : Egis, 2014)**



La plaine agricole accueille aussi un certain nombre de structures davantage anthropiques (poste électrique, aérodrome sur la commune de Bourg-Saint-Bernard). Des sites ou monuments remarquables sont parsemés sur le territoire : le moulin de Nagasse, le site historique des fêtes de la Pentecôte, le château de Maurens–Scopont (monument historique classé).

Au-delà de ce village, le paysage se transforme peu à peu : demeurant dominé par l'activité agricole, on y rencontre des vallons plus prononcés, accueillant des bâtisses isolées. Cette zone abrite également des habitats d'intérêt écologique potentiel, comme des boisements ou des pelouses embroussaillées, ainsi que quelques espèces d'oiseaux protégés comme l'Œdicnème criard ou la Chevêche d'Athéna.

L'actuelle route nationale 126 traverse le bourg de Cuq –Toulza. Ici, la liaison autoroutière décroche de la RN126 par le nord et contourne le bourg de Cadix (commune de Cuq-Toulza) en s'insérant dans une zone de coteaux. Plus à l'est, vers les villages de Lacroisille et d'Appelle, des zones de forte densité de sites archéologiques et une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF), la Butte Saint-Loup, constituent des éléments remarquables du territoire. L'autoroute se connectera alors à la déviation de Puylaurens, commune accueillant la source du Girou.

**Illustration 2 : Aux abords de l'aérodrome de Bourg-Saint-Bernard (Source : Egis, 2014)**



**Illustration 3 : la RN126 existante (Source : Egis, 2014)**



### III.1.1.2. Vallée du Sor et de l'Agout

Au-delà, les espaces s'ouvrent de nouveau sur des collines aux pentes peu prononcées sur lesquelles on peut observer de nombreux pigeonniers ou bâtisses caractéristiques du Sud-Ouest. Les zones d'habitats se densifient notablement : on trouve ainsi au niveau de Saint-Germain-des-Prés de nombreux lotissements pavillonnaires.

Après la déviation de Soual, le territoire est traversé par le cours d'eau du Sor qui coule du sud vers le nord et que l'autoroute devra donc franchir.

A l'entrée de Castres, le projet s'inscrit, à l'entrée de castres dans un milieu très contraint. Ainsi, au niveau de la commune de Saïx, le projet s'insère à proximité de la ZNIEFF Roselière de la Crémade et Gravières de la Crémade, accueillant la réserve naturelle régionale de la Héronnière de la Crémade (zone d'intérêt très fort pour l'alimentation, l'installation et la reproduction d'espèces d'oiseaux protégés : Héron bihoreau, Héron cendré).

Dans ce secteur, on rencontre une densité relativement élevée d'habitat, préfigurant du milieu périurbain et urbain de l'agglomération castraise. Avant d'entrer dans cette zone périurbaine castraise, le projet traverse le cours d'eau de l'Agout, qui contourne d'est en ouest l'agglomération de Castres et appartient au site Natura 2000 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viour, de l'Agout et du Gijou ». Le franchissement projeté de cette rivière prend en compte les enjeux écologiques liés au site Natura 2000.

L'autoroute traverse les zones industrielles de la Chartreuse et du Mélou, pour venir se raccorder à la rocade castraise existante.

**Illustration 4 : Pigeonnier (Source : Egis, 2014)**



**Illustration 5 : zone industrielle du Mélou (Source : Egis, 2014)**



### **III.1.2. Enjeux environnementaux**

L'ensemble des enjeux environnementaux a été pris en compte à toutes les étapes de la conception et de la construction de l'infrastructure. L'étude d'impact (pièce E du présent dossier) présente de manière globale, synthétique et cohérente l'ensemble des effets de l'infrastructure sur le territoire ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou compensatoire à mettre en place afin de limiter au maximum les impacts.

Les concertations qui se sont déroulées tout au long de la préparation du projet ont également permis une large participation de la population et des élus des territoires concernés afin d'identifier au mieux les enjeux et les solutions correspondantes.

De plus, à la suite de la déclaration d'utilité publique, ASF (pour la section A680) et le concessionnaire qui sera désigné par l'État pour l'exploitation des aménagements autoroutiers entre Verfeil et Castres) devront réaliser des études complémentaires afin de préciser les caractéristiques de leur projet, et leur permettre ainsi d'obtenir les autorisations ou dérogations nécessaires, comme celles relatives à la police de l'eau ou aux espèces protégées et leurs habitats (cf. pièce A : pièce administrative et juridique).

L'étude d'impact comporte aussi une exposition des diverses options (fuseaux, tracés) envisagées par le maître d'ouvrage et la justification des différents choix qui l'ont conduit à retenir la solution proposée au regard de ses effets sur le territoire (Pièce E – chapitre 4 : Analyse des variantes).

#### **III.1.2.1. Milieu humain**

La conception du projet a pris en compte au premier chef le milieu humain existant, que ce soient les zones urbanisées ou les activités économiques, en recherchant un tracé respectueux des habitations et des exploitations agricoles.

#### **III.1.2.2. Effet sur le foncier agricole**

Les analyses des enjeux du territoire au cours des études préalables au dossier d'enquête publique (études d'Avant-Projet Sommaire, dossier de débat public, dossier de concertation, ateliers du groupe de travail Aménagements-Agriculture) ont permis d'appréhender de façon de plus en plus détaillée les enjeux relatifs au foncier et à la présence d'exploitation ou de bâtiments agricoles. Le projet s'inscrit ainsi au plus près de la route existante, évitant ainsi créer des délaissés trop importants. La conception du projet permettra également de garantir :

- le rétablissement des réseaux d'irrigation et de drainage, y compris pendant les travaux ;
- le rétablissement des voies communales et des chemins agricoles avec aménagement de passages permettant le cheminement et le transfert des animaux et des engins agricoles.

Ce projet représente une occasion de réorganiser le foncier à l'échelle communale - voire cantonale - permettant des échanges de parcelles entre propriétaires souhaitant vendre et les propriétaires souhaitant au contraire développer leur exploitation.

#### **III.1.2.3. Maîtrise de l'urbanisation**

L'organisation du territoire, notamment l'étalement urbain, est un paramètre à prendre en compte lors de la mise en place d'un projet d'infrastructure terrestre.

En longeant majoritairement les voies existantes, l'infrastructure permet d'éviter un clivage trop prononcé au niveau des territoires communaux. Par ailleurs, les documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme, plans d'occupation des sols et schémas de cohérence territoriale) ainsi que les orientations de développement urbain (zones d'activité, ZAC, extensions de zones d'habitations) sont

pris en considération afin que la gestion des espaces telle que définie ou projetée dans ces documents ne soit pas remise en cause par le projet.

**Illustration 6 : Espaces agricoles sur la commune de Cambon-lès-Lavaur (Source : Egis, 2014)**



#### **III.1.2.4. Protection contre le bruit**

La réalisation d'un projet autoroutier s'accompagne de nuisances sonores liées au roulement des véhicules et donc au volume de trafic. Le niveau sonore, en un point donné, est fortement conditionné, outre le trafic, par le profil en travers de la voie et de ses abords, ainsi que par l'existence ou non d'obstacles à la propagation du son.

Des études acoustiques ont été menées tout au long de la conception du projet (juillet 2009, janvier 2012 et novembre 2015). Ces études ont permis de déterminer, parmi les différentes solutions proposées (fuseau en 2009 et tracé en 2012), celle qui permettait de limiter au minimum le nombre d'habitation exposées au bruit.

L'étude menée entre 2013 et 2015 par le CEREMA d'Autun (entre Verfeil et Castres) et EGIS (aux abords de l'A680) a permis quant à elle de prévoir les mesures acoustiques nécessaires afin de respecter les seuils réglementaires, et ainsi de préciser les habitations qui nécessiteront des protections acoustiques.

Cela est présenté de façon plus détaillée dans la pièce E (Étude d'impact).

#### **III.1.2.5. Qualité de l'air santé**

Le trafic routier génère des polluants qui se diffusent dans l'atmosphère. Ces polluants proviennent de l'usure des véhicules, de la chaussée et des équipements de sécurité et de signalisation, ainsi que des gaz d'échappement. Les études réalisées par l'Observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées (ORAMIP) pour le débat public et par Egis dans le cadre du présent dossier, examinent les effets de l'augmentation de trafic due à l'attrait de l'autoroute.

Pour ce qui concerne le climat, l'augmentation de trafic se traduit par une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>, principal contributeur à l'effet de serre.

Une étude a été réalisée par l'ORAMIP en 2010 afin de comparer la sensibilité des fuseaux vis-à-vis de la pollution de l'air. Cette étude a alors confirmé que le seuil sanitaire n'était atteint pour aucune habitation et a également permis de comparer l'impact sanitaire sur les fuseaux de manière globale (estimation du nombre de bâtis affectés).

L'étude « air et santé » réalisée par Egis en 2015 est synthétisée dans l'étude d'impact (pièce E) : elle permet de qualifier précisément les émissions de polluants et l'exposition des populations, sur la base des données de trafic.

#### **III.1.2.6. Milieu physique**

Les enjeux physiques du territoire traversé par le projet sont variables. Le cours du Girou présente en effet une large zone inondable qui a été prise en compte dès la conception du projet.

La structure géologique des sols et sous-sols rencontrés sur le territoire (terrains molassiques inscrits sous formes de terrasses alluviales avec incursions de lentilles calcaires) implique des risques de mouvements de terrains, principalement présent à l'ouest du territoire (glissement de terrain, compression).

Les impacts potentiels (imperméabilisation des sols, création de remblais en zone inondable, rejets d'eaux pluviales provenant de la plate-forme) sont pris en compte pour la réalisation du projet :

- le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau et des zones inondables associées permettra d'assurer la « transparence hydraulique » et le respect de l'hydromorphologie des cours d'eau ;
- la création d'un système de collecte et de traitement permettra d'épurer les eaux de ruissellement de la plate-forme, de stocker une éventuelle pollution accidentelle et de réguler les débits des rejets dans le milieu naturel, par exemple lors d'orages violents.

La transparence hydraulique ainsi que la conception technique de la liaison autoroutière (géométrie et matériaux adaptés à la problématique géologique) permet de ne pas augmenter les risques de mouvement de terrains ainsi que de protéger l'infrastructure et l'environnement alentour (zones habitées, exploitations agricoles, zones écologiques...).

Les besoins en matériaux pour les remblais seront autant que possible comblés par les matériaux extraits en zones de déblais le long du projet. Toutefois, il sera nécessaire d'acheminer des matériaux provenant des sites d'extraction les plus proches, afin de palier au déficit de matériaux de terrassement.

**Illustration 7 : Lac de la Vernède (Source : Egis, 2014)**



### III.1.2.7. Milieu naturel

Concernant le milieu naturel, les enjeux principaux sont localisés au niveau des cours d'eau, notamment du fait de la présence d'une ripisylve, de domaine humide permettant le développement de nombreuses espèces végétales et animales. Certaines zones humides ont également été recensées au droit de certaines prairies situées le long du projet. L'Agout fait également partie du réseau Natura 2000 (« Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou »).

La réalisation d'une infrastructure de transport terrestre peut induire une altération, voire une emprise sur certains habitats ou espèces d'intérêt et/ou protégés. Dès les premières étapes de conceptions, les enjeux écologiques ont été considérés et ont guidé, à l'instar des autres thématiques, les choix de fuseau, tracé et l'optimisation de l'emprise autoroutière. Le projet s'insère ainsi de façon à éviter les enjeux les plus forts du territoire ou afin de minimiser les effets sur ces derniers (Agout, Girou, réseau hydrographique secondaire...). Des mesures et traitements appropriés (ouvrage hydraulique aménagés pour la faune, plantations de nouveaux linéaires de haies, etc.) permettront de maintenir les échanges entre les milieux (ruissellement vers les zones humides), les espèces (corridors de déplacement) et les interactions entre les différents écosystèmes (risques d'appauvrissement génétique, fragilisation des habitats). Des mesures de compensation seront mises en place afin de reconstituer certains biotopes situés dans les emprises du projet.



## III.2. Les raisons du choix de l'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière

### III.2.1. Les réflexions sur la multimodalité et les aménagements ferroviaires

Une solution alternative de desserte ferroviaire de Castres-Mazamet a été examinée dès le débat public. Les études du débat public présentaient l'alternative ferroviaire entre Toulouse et Castres (étude multimodale des déplacements) et la situation projetée y compris dans le cadre d'un renforcement de l'offre ferroviaire. Ainsi, les temps de parcours, le coût pour les usagers, la localisation et l'équipement des gares étaient comparés.

Quel que soit le scénario ferroviaire retenu et en prenant l'hypothèse d'une forte progression de la fréquentation des trains, ces études montraient que même en cas de renforcement plus volontariste que prévu de l'offre ferroviaire entre Castres et Toulouse, la route restait la plus utilisée dans les relations entre Castres-Mazamet et Toulouse.

Par ailleurs, il faut souligner que les contrats de projets Etat-Région 2007-2013, le plan rail et le Grand Projet Sud-Ouest sont des politiques publiques qui viennent en complément du projet d'autoroute mais qui ne viennent pas le concurrencer. Notamment une des conclusions de la commission particulière du débat public de 2010 était la suivante.

L'itinéraire de la ligne ferroviaire et celui de l'itinéraire retenu pour l'autoroute Castres-Toulouse ne sont pas les mêmes. De ce fait, les territoires traversés par le projet d'autoroute se situent en périphérie de la zone de chalandise de la ligne ferroviaire Toulouse-Castres.

Par ailleurs, les principaux courants de trafic de fret ferroviaire de la région ne concernent que très peu la ligne Toulouse-Castres. Ils se concentrent de manière privilégiée sur l'axe nord-sud de Carcassonne à Montauban en direction de l'Espagne et de l'Île-de-France, Castres se trouvant à l'écart de ces axes.

### III.2.2. Le choix de la concession autoroutière par rapport à l'aménagement progressif

Depuis les années 90, l'État a étudié l'aménagement de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse successivement sur crédits publics, puis par voie de concession autoroutière. Après 1990, certaines portions de l'itinéraire ont été aménagées sur crédits publics dans le cadre des Contrats de plan Etat Région notamment dans le cadre des IIème, IIIème et IVème : déviation de Soual (mise en service en 2005), déviation de Puylaurens (mise en service en 2008).

Compte tenu du délai nécessaire à la réalisation de l'infrastructure sur crédits publics et des besoins de soutien au bassin industriel de Castres-Mazamet, historiquement 2ème bassin industriel de Midi-Pyrénées après Toulouse, en reconversion après des pertes importantes d'emplois dans les secteurs textile et cuir, et compte tenu des atouts de ce bassin industriel avec un positionnement fort sur les domaines de la santé, du numérique, de la santé (...), une mise en concession de l'itinéraire a été étudiée et a fait l'objet d'un débat public en 2009 et 2010.

Suite à ce débat public, et en tenant compte du bilan du débat public dressé par le Président de la commission nationale du débat public ainsi que le compte rendu établi par la présidente de la commission particulière du débat public, publiés le 26 mars 2010, le ministre en charge des transports a par décision ministérielle en date du 25 juin 2010 décidé de retenir l'aménagement de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière, considérant notamment :

- « que le débat a confirmé la nécessité de renforcer le niveau de desserte du bassin d'emploi Castres- Mazamet afin d'en conforter le développement, des investissements importants ayant déjà été consentis par les acteurs publics et privés dans ce sens ;

- que le débat a montré que les modernisations de lignes ferroviaires inscrites au plan Rail Midi-Pyrénées ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN 126 ;
- que le débat a fait apparaître que les partisans d'une amélioration du niveau de service de la RN 126 sont largement favorables à l'accélération du projet et sont pour cela favorables au recours à la concession, même si, par ailleurs, des insatisfactions ou des positions divergentes vis-à-vis d'un aménagement à 2 x 2 voies de la RN 126 ou du principe de concession se sont exprimées »

**En effet, le débat public a mis en évidence le besoin important pour le bassin de Castres-Mazamet d'avoir une liaison performante avec un délai de réalisation rapide, compte tenu des enjeux économiques et sociaux pour ce bassin.**

**Les caractéristiques du projet présenté à l'enquête publique correspondent à des caractéristiques autoroutières recherchées sur l'ensemble de l'itinéraire à 2X2 voies avec chaussées séparées et vitesse de référence de 130 km/heures. Par ailleurs, l'aménagement par mise en concession autoroutière permet une mise en service plus rapide de l'itinéraire par rapport à un aménagement sur crédits publics qui nécessiteraient au moins trois contrats de plans Etat Région (CPER).**

### III.3. Les grandes étapes de définition du tracé

Les études environnementales lancées en 2005 ont été poursuivies jusqu'en 2015 avec l'objectif de recenser l'ensemble des enjeux territoriaux présents dans une aire d'étude adaptée à chaque étape des études. Cette approche permet d'aboutir à un tracé de référence, sur lequel se basera le futur concessionnaire pour finaliser le tracé.

Le principe fondamental est d'éviter les enjeux majeurs, et de définir le tracé ayant l'effet le moins impactant sur les secteurs à enjeux qui n'auraient pu être évités.

À chaque étape, l'« état initial » s'est appuyé sur :

- une collecte de données réalisée auprès des acteurs compétents (administrations, associations, collectivités...),
- des rencontres avec les parties prenantes locales,
- des visites sur site,
- l'analyse des données bibliographiques existantes.

L'état initial comprend les grandes thématiques environnementales suivantes :

- L'environnement physique, c'est-à-dire le relief, la géologie, mais aussi les enjeux liés aux eaux superficielles et souterraines comme par exemple les cours d'eaux et leurs zones inondables associées (par exemple la zone inondable du Girou) et la qualité de l'air.
- L'environnement naturel, c'est-à-dire les enjeux liés aux espèces végétales (comme par exemple la jacinthe romaine appelée *Bellevalia Romania*), à la faune et à tous les habitats d'intérêt, comme par exemple la ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de la butte de St Loup.
- L'environnement humain au travers du recensement de l'habitat actuel (bâti, écoles, etc.) mais aussi des routes et réseaux ou encore des exploitations agricoles
- Le patrimoine culturel, le tourisme, au travers du recensement des monuments historiques (comme par exemple les châteaux de Loubens Lauragais et celui de Scopont), des vestiges archéologiques, ou bien encore des circuits de randonnée
- Le paysage, par le biais des points de vue et perspectives offertes par le territoire.

Certains thèmes particulièrement sensibles d'un point de vue environnemental ont fait l'objet d'études spécifiques. Elles ont été confiées à plusieurs bureaux d'études techniques, à des experts et des naturalistes écologues reconnus.

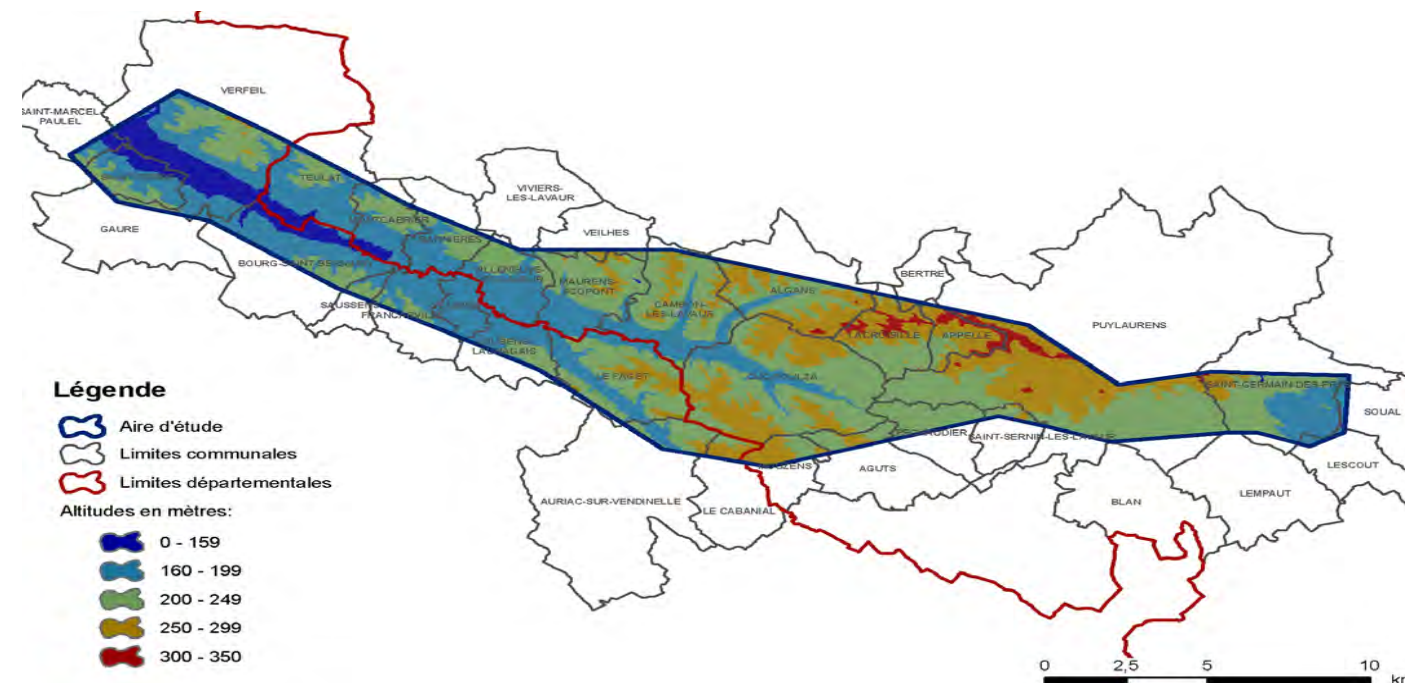
Les étapes d'études suivantes ont été réalisées en réduisant progressivement l'échelle d'analyse :

- D'une grande aire d'étude à des corridors
- Des corridors à des fuseaux de 300 m
- Des tracés de 50 m de large dans les fuseaux, et les aménagements connexes
- Aire de repos

En ce qui concerne l'aspect géométrie routière, pour la recherche des fuseaux et tracés, l'aménagement doit répondre aux normes de l'Instruction sur les Conditions Techniques

d'Aménagement des Autoroutes de liaison (ICTAAL en vigueur) pour une catégorie L1 (coupe de présentation) et une vitesse de référence de 130km/h.

Carte 2 : Aire d'étude initiale



#### III.3.1. Corridors étudiés pour l'itinéraire nouveau entre Verfeil et Castres

Le diagnostic de l'état initial mené jusqu'en 2007, préalablement au débat public, a permis de définir les principaux enjeux et contraintes de l'aire d'étude (carte précédente) ; des corridors (correspondant à des couloirs possibles d'insertion du projet) ont alors été définis en prenant en compte :

- des objectifs fonctionnels de desserte (zones d'échanges),
- les contraintes géométriques et techniques d'une autoroute à 2x2 voies,
- les zones les plus sensibles sur le plan environnemental.

Un corridor a été systématiquement positionné sur ou à proximité de la route actuelle, de manière à envisager un aménagement sur place.

Comme représenté sur la carte page suivante, l'aire d'étude était décomposée en 5 secteurs<sup>5</sup> qui sont, d'ouest en est :

- secteur A, au droit du bourg de Verfeil,
- secteur B, de Verfeil à Maurens-Scopont,
- secteur C, entre Cambon-les-Lavaur et Appelle,
- secteur D, au droit de Puylaurens,

<sup>5</sup> On notera qu'à l'étape de la concertation sur les corridors, les secteurs étaient identifiés par des lettres (A à E, entre Verfeil et Soual). Lors des étapes suivantes, de nouveaux secteurs ont été définis, distincts, et identifiés par des numéros (1 à 5, entre Gragnague et Castres).

- secteur E, entre Saint-Germain-des-Prés et Soual.

Au sein de chacun de ces secteurs, plusieurs corridors étaient proposés et des connexions conservées d'un secteur à l'autre, quel que soit le corridor considéré.

Les différents corridors envisagés étaient détaillés par secteur.

- Les corridors du secteur A (contournement de Verfeil)

Au niveau de Verfeil, deux corridors étaient proposés : le premier (A1), au nord du Girou, centré sur la déviation existante de Verfeil ; le second (A2) au sud du Girou, centré sur la RD 32, s'écartant de la zone inondable du Girou et des zones urbanisées. Les deux corridors, ayant la même origine, se rejoignaient au sud de la commune de Verfeil.

- Les corridors du secteur B (plaine du Girou)

Faisant suite au passage au sud de Verfeil, trois corridors étaient proposés jusqu'à Maurens-Scopont : le premier (B1) côté nord de la RD 42, qu'il longeait, au pied des coteaux de Teulat, Montcabrier et Villeneuve-lès-Lavaur ; les corridors B2 et B3 présentaient une section commune entre Verfeil et Bourg Saint-Bernard, longeant le Girou en rive gauche, puis ils se dissociaient avant l'aérodrome de Bourg-Saint-Bernard pour s'écarter de ce dernier. Le corridor B2 s'inscrivait en rive droite du Girou, au sein de la zone inondable, jusqu'à l'extrémité est du secteur. Le corridor B3 s'inscrivait en pied de coteaux, longeant l'aérodrome par le sud avant de s'incurver entre Francarville et Vendine pour éviter les zones actuellement bâties.

- La zone de connexion entre le secteur B et le secteur C (triangle RN 126 / RD 87 / RD 42)

Cette zone concernant les communes de Villeneuve-les-Lavaur, Loubens-Lauragais, Maurens-Scopont, Le Faget et Cambon-les-Lavaur correspond par ailleurs à un carrefour routier important, car zone de convergence des deux itinéraires routiers permettant de relier l'agglomération toulousaine : RD42/A680 et RN126. Les différentes possibilités de connexion étaient directement dépendantes des corridors Ouest (secteur B) et Est (secteur C).

- Les corridors du secteur C (contournement de Cuq-Toulza)

Ce secteur, marqué par un relief mouvementé et un bâti diffus, avait conduit à proposer trois corridors s'écartant largement de l'itinéraire existant : le premier, C1, longeait la RN126 à l'Est puis s'incurvait vers le nord au niveau du bourg de Cadix/Cuq-Toulza, pour s'éloigner de ce dernier avant de revenir vers la RN126 au niveau du carrefour avec la RD 44 ; le corridor C2, quasiment symétriquement opposé au premier, côté sud de la RN126 ; le corridor C3 empruntait les vallées situées en extrémité sud de l'aire d'étude (celle du ruisseau du Peyrencou, également empruntée par la RD67, puis d'un de ses affluents) avant de revenir s'inscrire dans la plaine du Girou. Les corridors C2 et C3 étaient connectés à l'ouest par le corridor C23.

Ces trois principaux corridors se rejoignaient à l'ouest de la commune de Puylaurens.

- Le secteur D (zone de raccordement à la déviation de Puylaurens)

Le corridor D assurant la connexion des corridors des secteurs C (côté ouest) et E (côté est) à la déviation de Puylaurens, en travaux lors de la concertation, s'inscrivait de fait au plus près de la RN126 existante et du tracé de la déviation en travaux.

- Les corridors du secteur E (Saint-Germain-des-Prés)

Trois corridors venant se raccorder à la déviation de Puylaurens étaient proposés : le corridor E1 axé sur la RN126 existante, le corridor (E2) parallèle au premier et passant au sud immédiat des espaces bâtis situés au bord de la RN126, le corridor E3 plus au sud s'écartant des petits groupes de bâtis ponctuant le secteur.

Entre Soual et Castres, le projet de liaison à 2 x 2 voies comprenait deux opérations :

- la section rase campagne, s'étendant de la déviation de Soual à la voie communale 50 (Chartreuse). L'enquête publique propre à cette opération s'est tenue du 29 janvier au 2 mars 2007. Un avis favorable a été émis par la commission d'enquête, mais la DUP n'a finalement pas été prononcée ;
- la section urbaine : cette opération a été déclarée d'utilité publique le 15 juin 2004. Elle s'étend de la voie communale 50 au droit de Saïx (Chartreuse) jusqu'à la rocade de Castres. Elle comprend un échangeur (Saint-Palais).

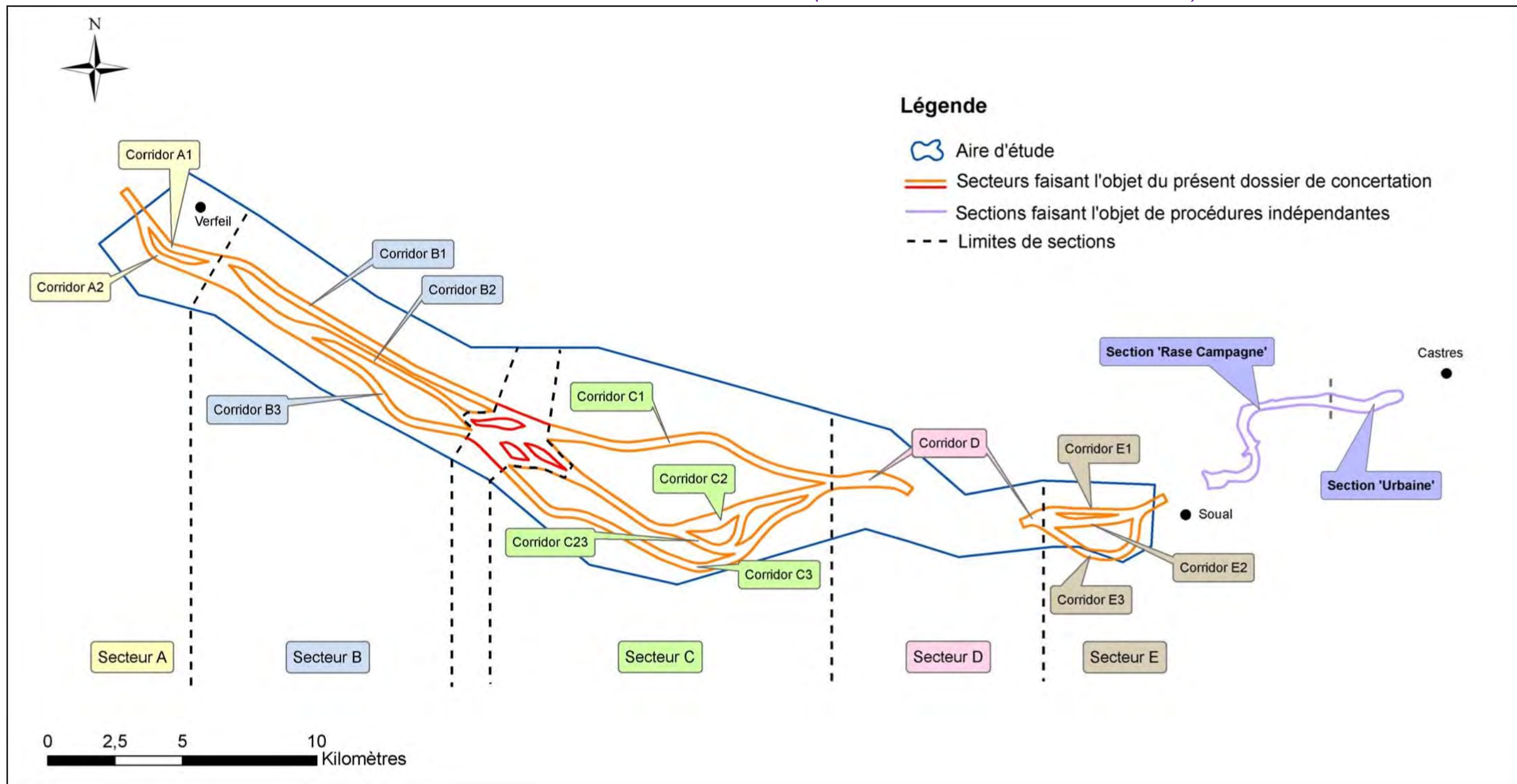
La commune de Soual constituant une zone de confluence d'infrastructures (RD 621, RD 622, RD 14 et futures liaisons Castres / Soual et Soual / Verfeil), une zone d'échanges était prévue au niveau de cette dernière.

Les tableaux suivants présentent l'analyse multicritères faite sur ces secteurs A à E permettant d'identifier les principaux enjeux des secteurs traversés et d'éviter les enjeux majeurs.

A l'issue de cette analyse différents fuseaux ont été proposés à la concertation (paragraphe suivant).

A l'issue de cette analyse, aucun corridor n'a été définitivement arrêté. L'objectif a été d'utiliser les résultats afin de proposer, lors de la phase de concertation suivante, un corridor qui soit un compromis entre les différentes variantes, afin de répondre aux exigences techniques, économiques et environnementales cumulées.

Carte 3 : Présentation des corridors et des zones de connexion (extrait du dossier de concertation d'octobre 2007)



**Tableau 6 : Tableaux de synthèse des comparaisons de corridors par secteurs (Extrait du dossier de concertation d'octobre 2007)**

Thèmes considérés		Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor A1	Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor A2
<b>Environnement humain</b>	Agriculture	Espaces ayant fait l'objet d'aménagement foncier récent Espaces urbanisés au sein du corridor : surface agricole utile (SAU) concernée limitée Exploitations faiblement touchées (moins de 10 % de leur SAU) Possibilité de réutilisation de la déviation de Verfeil limitant les risques de morcellement Aucun siège ou bâtiment d'exploitation au sein du corridor	Espaces concernés essentiellement à vocation agricole : SAU concernée importante Risque d'enclavement des terres entre le projet et la déviation de Verfeil et de morcellement des exploitations 1 siège d'exploitation (hameau En Olivier) au sein du corridor
	Urbanisation et cadre de vie, réseaux et servitudes	Passage en limite des zones urbanisées de Verfeil et d'En Olivier (modification du cadre de vie- impact pressenti limité toutefois, la déviation de Verfeil existant déjà) Quelques bâtis au sein du corridor (secteur giratoire A680, Le Grabas) Habitat de Verfeil implanté sur le coteau en position dominante, donc sensible au bruit (idem)	Passage en bordure du hameau En Olivier et d'habitations à flanc de coteaux (modification du cadre de vie) Quelques bâtis au sein du corridor (secteur giratoire A680, hameau En Olivier) Éloignement du pied du coteau : Verfeil moins exposé aux nuisances sonores
	Organisation et desserte des territoires	Effet de coupure limité compte tenu des possibilités de réutilisation de la déviation existante de Verfeil	Effet de coupure important en limite du territoire communal de Saint-Pierre (création d'un nouveau couloir d'infrastructure et de son « effet de barrière » entre le bourg de Saint-Pierre et le hameau En Olivier)
<b>Patrimoine culturel et paysage</b>	Paysage	Composantes paysagères (relief, couvert végétal, patrimoine, etc.) peu sensibles au droit du corridor Vue possible vers le système d'échange voire vers le projet depuis les habitations du coteau Permet la découverte en plans lointains par les usagers de la ville de Verfeil sur sa crête et des manoirs et châteaux situés sur les coteaux et crêtes	Composantes paysagères (relief, couvert végétal, patrimoine, etc.) peu sensibles au droit du corridor Création d'un nouveau couloir de nuisances paysagères en rive gauche du Girou –site jusque-là relativement préservé-, avec risques de visibilité du système d'échange voire du projet depuis le bâti de Saint-Pierre et de Verfeil Permet la découverte par les usagers, dans des plans lointains, de la ville de Verfeil sur sa crête et des manoirs et châteaux situés sur les coteaux et crêtes
	Patrimoine	Monuments historiques inscrits au sein du bourg de Verfeil, à distance du corridor, mais en position haute Absence d'éléments du patrimoine bâti non protégé dans ou à proximité immédiate du corridor	Monuments historiques inscrits au sein du bourg de Verfeil, à distance du corridor, mais en position haute Absence d'éléments du patrimoine bâti non protégé dans le corridor ; Châteaux de La Tuillerie et de La Bourdasse à moins de 150 m, Château de Saint-Martin (Saint-Pierre) en position dominante
<b>Environnement naturel</b>		Passage en bordure d'un boisement, identifié comme espace d'intérêt écologique potentiel	Pas d'enjeu recensé
<b>Environnement physique</b>		Corridor situé quasiment en totalité dans la zone inondable du Girou (emprises sur le champ d'expansion des crues néanmoins significativement réduites avec la réutilisation de la déviation de Verfeil) Franchissement d'un affluent pérenne du Girou (présentant une zone inondable) dans la zone de confluence Présence de plusieurs bâtis sensibles au risque d'inondation (constructions au sein de la zone inondable) Risques de terrains compressibles sur toute la zone (risques néanmoins significativement réduits avec la réutilisation de la déviation de Verfeil)	Faible linéaire en zone inondable Présence de deux bâtis sensibles au risque d'inondation (constructions au sein de la zone inondable) Risques de terrains compressibles sur toute la zone
<b>Technique</b>		Permet de réutiliser la déviation de Verfeil Contraintes techniques liées au passage en zone inondable (maintien des voies hors d'eau jusqu'à une crue centennale, traitement des matériaux de remblai, mise en place éventuelle d'ouvrages de décharge) Contraintes techniques liées au passage en zone compressible (mise en place de matériaux particuliers) Site contraint par le bâti et les équipements (station d'épuration notamment) existants pour la mise en œuvre d'un système d'échange avec la RD112	Terrassements (déblais / remblais) très limités Site favorable pour la mise en œuvre d'un système d'échange avec la RD112 Contraintes techniques liées au passage en zone compressible (mise en place de matériaux particuliers)

	Défavorable¶
	Peu favorable¶
	Assez favorable¶
	Favorable¶

Thèmes considérés		Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor B1	Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor B2
Environnement humain	Agriculture	Espaces à forte vocation agricole : SAU concernée très importante 26 exploitations concernées dont 3 touchées à plus de 30% de la SAU 6 sièges ou bâtiments d'exploitation au sein du corridor Réseau d'irrigation de l'ASA Lauragais Tarnais recoupé Possibilité de rapprochements localisés avec la RD42 ne limitant que ponctuellement les risques de morcellement	Espaces à forte vocation agricole : SAU concernée très importante 38 exploitations concernées dont 2 touchées à plus de 30% de la SAU Part importante de jeunes agriculteurs Aucun siège ou bâtiment d'exploitation au sein du corridor Possibilité de rapprochement avec le Girou limitant les risques de morcellement des exploitations sur la majeure partie du linéaire du corridor
	Urbanisation et cadre de vie, réseaux et servitudes	Habitat dense à diffus sur les coteaux, au nord de la D42 sur l'ensemble du secteur (modification significative du cadre de vie des riverains de Villeneuve-les-Lavaur ; néanmoins, cadre de vie déjà dégradé par la présence de la RD 42 en pied de coteau à Teulat) et quelques bâtis au sein du corridor Servitudes aéronautiques (aérodrome)	Peu d'habitat, permettant de limiter les effets sur le cadre de vie des riverains Lieu-dit Sainte-Germaine inclus dans le corridor, nécessitant des acquisitions Servitudes aéronautiques (aérodrome) Projet de zone d'activités de Bourg-Saint-Bernard en limite de corridor
	Organisation et desserte des territoires	Effet de coupure accentué sur la commune de Teulat, entre deux îlots bâtis (bourg et hameaux de Nagasse et du Canel) Effet de coupure à Villeneuve-les-Lavaur entre le bourg et plusieurs hameaux Possibilités de jumelage avec la RD42 permettant cependant de réduire localement ces effets	Effet de coupure limité sur les territoires communaux, le corridor s'inscrivant sur des limites communales et en bordure d'une limite naturelle existante, le Girou
Patrimoine culturel et paysage	Paysage	Présence de haies bocagères et vues amples et lointaines Découverte possible de la vallée par l'usager	Présence de haies bocagères et de végétation masquant le projet sur les rives du Girou Découverte limitée de la vallée pour l'usager mais vues possibles sur le Moulin de Nagasse Risque d'accentuer l'artificialisation de la vallée du Girou
	Patrimoine	Passage à environ 200 m du Moulin de Nagasse, monument historique inscrit ; périmètre de protection partiellement inclus dans le corridor	Passage à environ 150 m du Moulin de Nagasse, monument historique inscrit ; périmètre de protection partiellement inclus dans le corridor Passage à proximité du Moulin de Nartaud et du Moulin du Girou (patrimoine bâti non protégé) Zone de forte densité de sites archéologiques (secteur En Prat) Prairie constituant un élément du patrimoine culturel de la commune de Bourg-Saint-Bernard (depuis 1211)
Environnement naturel		Pas d'enjeu recensé	Pas d'enjeu recensé
Environnement physique		Franchissement de 4 affluents pérennes du Girou, dont un présentant une zone inondable (cependant de largeur restreinte) Risques de terrains compressibles localisés ponctuellement au niveau des franchissements des affluents	Corridor en totalité situé dans la zone inondable du Girou Franchissement de 4 affluents pérennes du Girou dans les zones de confluence dont deux présentant des zones inondables larges (en crues exceptionnelles) Risques de terrains compressibles sur toute la zone
Technique		Alternance de profil rasant et de déblais et remblais de faible hauteur Nombreux franchissements d'infrastructures routières Contraintes techniques liées au passage en zone compressible au niveau des franchissements d'affluents du Girou	Contraintes techniques liées au passage en zone inondable (maintien des voies hors d'eau jusqu'à Q100, traitement des matériaux de remblai, mise en place d'ouvrages de décharge) Contraintes techniques liées au passage en zone compressible sur l'ensemble de la zone (mise en place de matériaux particuliers)

	Défavorable
	Peu favorable
	Assez favorable
	Favorable

Thèmes considérés		Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor C1	Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor C2	Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor C3
Environnement humain	Agriculture	Espaces concernés essentiellement à vocation agricole : surface agricole utile (SAU) importante sur les 10,5 km du corridor 3 exploitations concernées à plus de 30% de leur SAU 1 siège ou bâtiment d'exploitation au sein du corridor Possibilités ponctuelles de réutilisation de la RN 126 existante ou de jumelage limitant un peu les risques de morcellement	Espaces concernés essentiellement à vocation agricole : SAU concernée importante sur les 10,2 km du corridor 5 exploitations concernées à plus de 30% de leur SAU 5 sièges ou bâtiments d'exploitation au sein du corridor Risque de morcellement des exploitations Exploitations d'élevage fortement représentées Possibilités ponctuelles de jumelage avec la RD 106 existante limitant un peu les risques de morcellement	Espaces concernés essentiellement à vocation agricole : SAU concernée importante sur les 13,8 km du corridor 3 exploitations concernées à plus de 30% de leur SAU 1 siège ou bâtiment d'exploitation au sein du corridor Risque de morcellement des exploitations, et risques de création de délaissés entre le projet et le Girou Exploitations d'élevage peu représentées Terres en partie exploitées sous contrat par des prestataires de services agricoles (environ 40 ha) : exploitations moins sensibles du fait du double revenu de leurs propriétaires
	Urbanisation et cadre de vie, réseaux et servitudes	Très peu de bâti dans ou à proximité du corridor Position souvent à flanc de collines favorable à une dispersion du bruit (néanmoins, risque de nuisances sonores pour le bâti isolé du secteur)	Bâti en bordure de la RD106 à l'est du Faget implanté au sein du corridor (modification du cadre de vie) ; au-delà, quelques bâtis isolés dans ou en bordure du corridor Passage à proximité de Cuq-Toulza (modification du cadre de vie) Position souvent à flanc de collines favorable à une dispersion du bruit entre Le Faget et Cuq-Toulza. A l'est implantation plus favorable en termes de nuisances acoustiques	Vallons du ruisseau du Péri et du Razillou accueillant de nombreuses fermes isolées (risques de dénaturation du cadre de vie et diminution de la sensation d'isolement et d'intimité qui prévaut actuellement) Position du corridor favorable en termes de nuisances acoustiques (moins de dispersion du bruit)
	Organisation et desserte des territoires	Effet de coupure limité, le corridor s'inscrivant à proximité de la RN126, le long des limites communales de Cuq-Toulza et/ou le long de couloirs de servitudes de lignes électriques	Effet de coupure sur le territoire communal du Faget et de Cuq-Toulza (même si pour cette dernière le rapprochement possible avec la RD106 est favorable)	Effet de coupure limité sur la commune du Faget (pas de zone urbanisée au sud de la commune, corridor aligné le long de la limite naturelle constituée par le Peyrencou), puis de Cuq-Toulza (le corridor s'inscrit le long des limites communales entre Cuq-Toulza, Auriac-sur-Vendinelle et Le Cabanial)
Patrimoine culturel et paysage	Paysage	Présence de vallons intimes, de secteurs boisés et de prairies, au sein de coteaux dominant la vallée du Girou : impacts potentiels des terrassements et des ouvrages de grande échelle sur les paysages de petite échelle (vallée d'Apelle notamment) A contrario, possibilité de masquer l'infrastructure dans un paysage à vues relativement courtes Permet la découverte de vallons intimes pour les usagers	Présence de vallons intimes, de secteurs boisés et de prairies, au sein de coteaux dominant la vallée du Girou et passage à proximité du village perché de Cuq-Toulza Position favorable en crête séparant la vallée du Girou d'un petit vallon (le Péri affluent du Peyrencou) Impacts potentiels des terrassements et des ouvrages sur les paysages Permet la découverte par les usagers, de vallons intimes, de la vallée du Girou et du site de Cuq-Toulza	Présence de vallons intimes, de secteurs boisés et de prairies, au sein de coteaux et du vallon du Razillou, particulièrement accidenté Impacts paysagers au niveau du franchissement du vallon du Razillou (terrassements plus ou moins importants selon l'importance de l'ouvrage) Permettrait pour les usagers une découverte des paysages typiques du Lauragais en cas du franchissement du vallon du Razillou par viaduc
	Patrimoine	Franchissement localisé (sur 600 m environ) d'une zone de forte densité de sites archéologiques	Passage sur 4.5 km environ au sein d'une zone de forte densité de sites archéologiques Château de Bonnac (patrimoine bâti non protégé) au sein du corridor et passage à proximité de Cuq-Toulza (à environ 300 m)	Passage sur 2 km environ au sein d'une zone de forte densité de sites archéologiques Passage à proximité – à environ 150 m - du château du Castelet (patrimoine bâti non protégé)
Environnement naturel		Présence de quelques prairies, boisements et milieux secs présentant un intérêt écologique potentiel au sein du corridor Risque d'effet de coupure sur des espaces naturels	Présence de quelques prairies, boisements et milieux secs présentant un intérêt écologique potentiel au sein du corridor	Station botanique connue au sein du corridor et passage en bordure immédiate de sites d'intérêt écologique connu Présence de quelques prairies, boisements et milieux secs présentant un intérêt écologique potentiel
Environnement physique		Franchissement de 5 affluents pérennes du Girou dont un présentant une zone inondable de 150 m de large environ Risques de compression de terrain sur la moitié ouest du corridor (vallée du Girou et affluents) Franchissement d'une zone présentant des risques d'instabilité de terrain (sur la commune de Lacroisille) Présence de deux retenues d'eau au sein du corridor	Franchissement du Girou et d'un de ses affluents (le Razillou) Risques localisés de compression et d'instabilité de terrains (vallée du Girou et de son affluent)	Passage dans la vallée du Peyrencou (zone inondable d'étendue restreinte) sur environ 2 km Franchissement du Girou et de 3 affluents pérennes (Peyrencou, Péri, Razillou) Risques localisés de compression et d'instabilité de terrains (vallée du Peyrencou et du Girou)
Technique		Possibilités de réutilisation ou de jumelage ponctuel avec la RN126 Viaducs prévisibles pour le franchissement des affluents du Girou Contraintes techniques liées au passage en zone compressible et instable sur la commune de Lacroisille (mise en place de matériaux particuliers) Corridor plus court	Terrassements importants (déblais / remblai), particulièrement au niveau du lieu-dit Moulin à Vent Contraintes techniques liées au passage en zone compressible et instable au niveau du Girou et de son affluent (mise en place de matériaux particuliers)	Terrassements très importants (déblais / remblai) sur l'ensemble du corridor Viaducs prévisibles pour le franchissement de certains talwegs Contraintes techniques liées au passage en zone compressible et instable au niveau des vallées du Peyrencou et du Girou (mise en place de matériaux particuliers) Corridor plus long

	Défavorable
	Peu favorable
	Assez favorable
	Favorable

Thèmes considérés		Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor E1	Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor E2	Principaux enjeux et contraintes au sein du corridor E3
Environnement humain	Agriculture	Espaces urbanisés au sein du corridor : surface agricole utile (SAU) concernée limitée Possibilité de réutilisation de la route existante limitant les risques de morcellement Aucun siège ou bâtiment au sein du corridor	Espaces concernés essentiellement à vocation agricole : SAU concernée plus importante 4 exploitations concernées à plus de 30% de leur SAU 3 sièges ou bâtiments au sein du corridor Risque d'enclavement des terres entre le projet et la RN126 et de morcellement des exploitations	Espaces concernés essentiellement à vocation agricole et corridor plus long : SAU concernée plus importante 1 siège ou bâtiment au sein du corridor Morcellement limité compte tenu de l'organisation actuelle des exploitations du secteur
	Urbanisation et cadre de vie, réseaux et servitudes	Nombreux bâti regroupés en îlots d'habitat dense dans ou à proximité immédiate du corridor : bourg de Saint-Germain, Plaisance, en Sarrat, Payssière (modification cadre de vie de certaines habitations notamment nuisances sonores) Effet d'emprise sur certains bâtis en cas de réaménagement de la route existante	Lieu-dit Farinières au sein du corridor et zones d'habitat en cours de développement en bordure immédiate : En Teste, En Brugas, Plaisance (modification du cadre de vie notamment nuisances sonores)	Passage en bordure immédiate de zones d'habitat en cours de développement : Molocan, En Teste (modification du cadre de vie notamment nuisances sonores)
	Organisation et desserte des territoires	Effet de coupure limité compte tenu des possibilités de réutilisation de la route existante (RN126) ou de jumelage	Effet de coupure important pour le territoire communal de Saint-Germain des-Prés (création d'un « effet de barrière » supplémentaire entre le bourg et les espaces urbanisés en cours de développement au sud de la RN126 Enclavement des bâtis de Plaisance et En Payssière entre la RN126 et le projet	Effet de coupure limité sur le territoire communal, le corridor s'inscrivant le long des limites communales avec Lempaut et Lescout Enclavement du lieu-dit Sénègre en limite communale avec Lempaut Corridor favorable en cas de création d'un échangeur au sud de Soual (moins de contraintes bâti)
Patrimoine culturel et paysage	Paysage	Dans le cas d'un aménagement réutilisant la route existante : suppression de tout ou partie de l'alignement d'arbres existant Découverte du territoire pour les usagers similaire à celle actuelle.	Présence de secteurs boisés au niveau de Farinières Découverte du territoire assez semblable au corridor E1 donc à celle actuelle	Présence de relief au niveau du vallon de La Londe Permettrait la découverte par les usagers de vallons jusqu'à maintenant relativement préservés de l'urbanisation
	Patrimoine	Pas d'enjeu recensé	Pas d'enjeu recensé	Pas d'enjeu recensé
Environnement naturel		Passage à proximité immédiate d'une station botanique connue (Jacinthe romaine, espèce protégée au niveau national) et prairie humide présentant un intérêt écologique potentiel en partie située au sein du corridor	Passage à proximité immédiate d'une station botanique connue (Jacinthe romaine, espèce protégée au niveau national) et prairie humide présentant un intérêt écologique potentiel en partie située au sein du corridor	Prairie humide présentant un intérêt écologique potentiel située au sein du corridor
Environnement physique		Passage au sein d'une zone pouvant contenir des formations instables au niveau de la Trappe Basse (linéaire très réduit)	Passage au sein d'une zone pouvant contenir des formations instables au niveau de la Trappe Basse (linéaire très réduit)	Présence d'une retenue d'eau au sein du corridor (lieu-dit la Trappe Basse) Passage au sein d'une zone pouvant contenir des formations instables au niveau de la Trappe Basse (linéaire très réduit)
Technique		Permet de réutiliser la RN 126 existante Utilisation au mieux des déviations de Puylaurens et de Soual (raccordements aux extrémités des deux infrastructures) Contraintes techniques liées au passage dans une zone pouvant contenir des formations instables (linéaire très réduit)	Permet de réutiliser la RN126 existante Utilisation au mieux des déviations de Puylaurens et de Soual (raccordements aux extrémités des deux infrastructures) Contraintes techniques liées au passage dans une zone pouvant contenir des formations instables (linéaire très réduit)	Terrassements (déblais / remblais) globalement limités sauf pour le franchissement de la crête (RD12) qui génèrera un déblai significatif Corridor ne permettant pas un raccordement optimisé sur les déviations de Puylaurens et de Soual (non réutilisation sur 1 km environ au total) Contraintes techniques liées au passage dans une zone pouvant contenir des formations instables (linéaire très réduit)

	Défavorable
	Peu favorable
	Assez favorable
	Favorable

A l'issue de cette analyse, aucun corridor n'a été définitivement arrêté. L'objectif a été d'utiliser les résultats afin de proposer, lors de la phase de concertation suivante, un corridor qui soit un compromis entre les différentes variantes, afin de répondre aux exigences techniques, économiques et environnementales cumulées.



### **III.3.2. Fuseaux retenus, présentés à la concertation**

Grâce aux analyses effectuées depuis les premières étapes du projet en 2007 (APS), une hiérarchisation des enjeux a été réalisée et a permis à chaque étape de préciser le meilleur linéaire pour la réalisation du projet. L'évaluation des effets vis-à-vis de chaque thématique abordée au sein de l'étude d'impact a ainsi mené au choix dans un premier temps d'un corridor de passage (2007), puis d'un fuseau (2011) et enfin d'un tracé (2012), dans une démarche d'évitement des enjeux qui étaient identifiés à chacune de ces étapes.

Ces choix se sont également faits en concertation avec les acteurs du territoire, notamment les élus, les acteurs économiques, associatifs, agricoles et la population, mais également avec les bureaux d'études réalisant les analyses sur le territoire de projet. Les échanges entre ces différents participants ont mené à la confrontation constructive de points de vue, d'idées et de prises en compte des enjeux.

Ainsi, en 2011, la concertation sur les fuseaux s'est traduite par 9 permanences de proximité pour le public, 5 réunions intercommunales avec les élus (une par secteur de l'itinéraire) et des registres ont été mis à disposition du public dans 39 mairies. En 2012, la concertation sur les variantes de tracés a fait l'objet de 5 réunions intercommunales avec les élus (une par secteur), 6 permanences de proximité pour le public, ainsi que des réunions supplémentaires sur demande des élus ou de la DREAL afin d'échanger sur des points spécifiques. Dans chaque mairie était mis à disposition un registre, un exemplaire du dossier de concertation, et une affiche présentait le projet. À chaque étape de la concertation, les groupes de travail « environnement » et « aménagement et agriculture », le comité de suivi et le comité de pilotage du projet ont également été réunis de façon à présenter l'avancement des études, à recueillir les remarques et propositions des acteurs du territoire et à enrichir le dossier au fur et à mesure de son élaboration.

La conception du projet de liaison autoroutière prend ainsi en compte toutes les thématiques de façon la plus complète possible et s'insère au sein du territoire de façon optimale au regard des différentes contraintes recensées.

Les bilans de chaque phase de concertation sont présentés en annexe.

#### **III.3.2.1. Présentation des fuseaux (2011)**

A l'issue de l'analyse des enjeux, le terme de « corridor » a été abandonné au profit de celui de « fuseau », afin de les présenter en concertation publique.

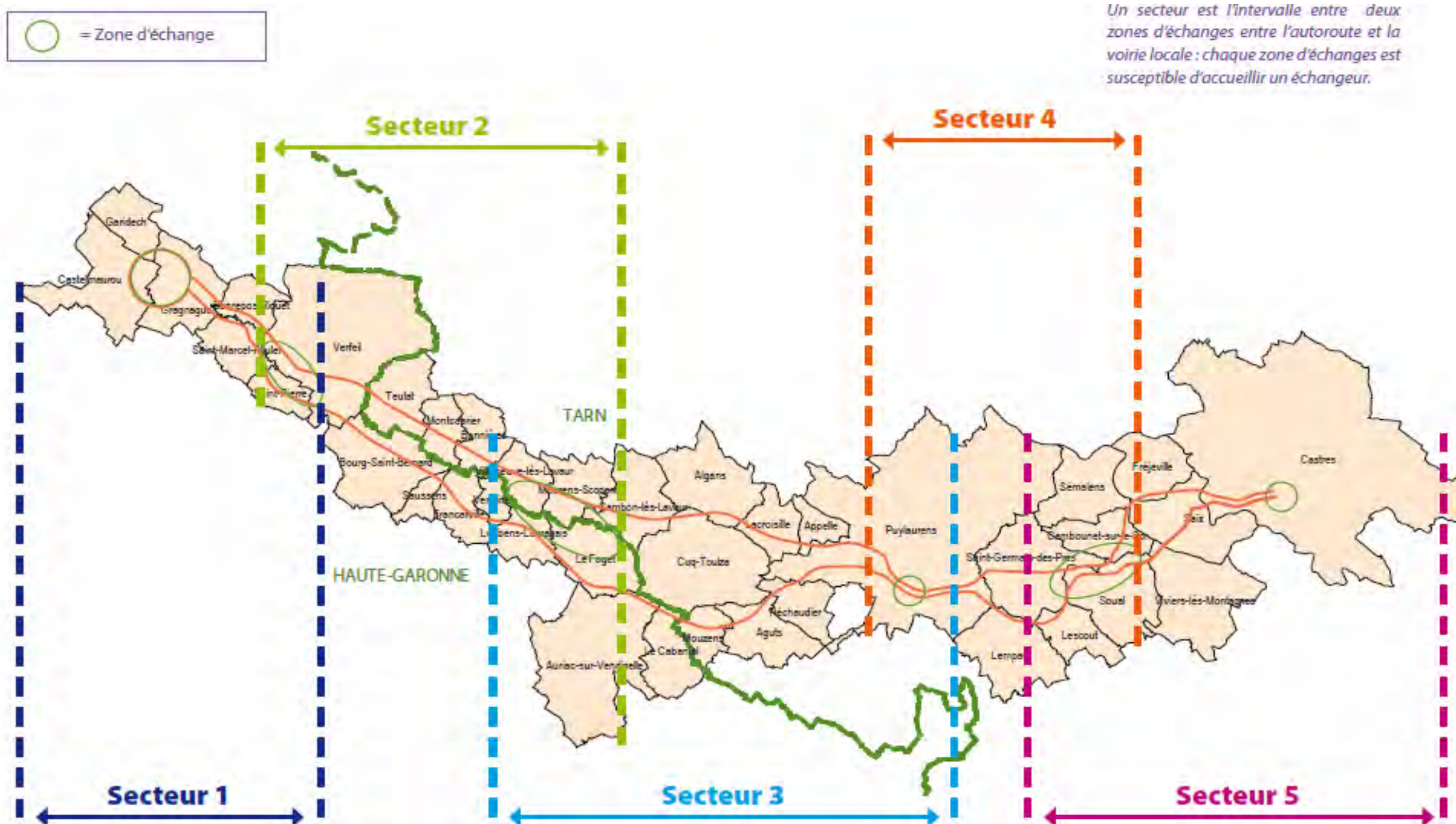
Afin de faciliter la lecture pour le public et la concertation avec les élus, le projet a été découpé en 5 secteurs (numérotés de 1 à 5 et non plus avec des lettres lors de l'étude de corridors), dont les jonctions ont été définies à partir de zones d'échanges potentielles, selon le schéma ci-après.

Ainsi, la concertation a porté sur l'ensemble de l'itinéraire à aménager, c'est-à-dire en englobant la bretelle de l'A680 à élargir (qui n'était pas comprise dans la présentation des corridors)

Pour chaque secteur, une analyse environnementale multicritère a été réalisée, reprenant toutes les grandes thématiques environnementales (milieux physiques, naturels, humains, paysagers), et en se basant également sur des études spécifiques agricoles et hydrauliques.

Selon les secteurs, plusieurs variantes de fuseaux ont été présentées à la concertation : ils apparaissent avec des lettres pour les différencier ; le fuseau pressenti, défini à l'issue de l'analyse multicritères des corridors (chapitre précédent), a donc été proposé, annoté avec la lettre P et marqué en vert sur les figures suivantes.

Carte 4 : Présentation des secteurs lors de la concertation sur les fuseaux  
(Source : Dossier de concertation, 2011)



Un secteur est l'intervalle entre deux zones d'échanges entre l'autoroute et la voirie locale : chaque zone d'échanges est susceptible d'accueillir un échangeur.

Les éléments suivants étaient présentés lors de la concertation qui s'est déroulée entre janvier et mai 2011, sur les variantes de fuseau en 2011.

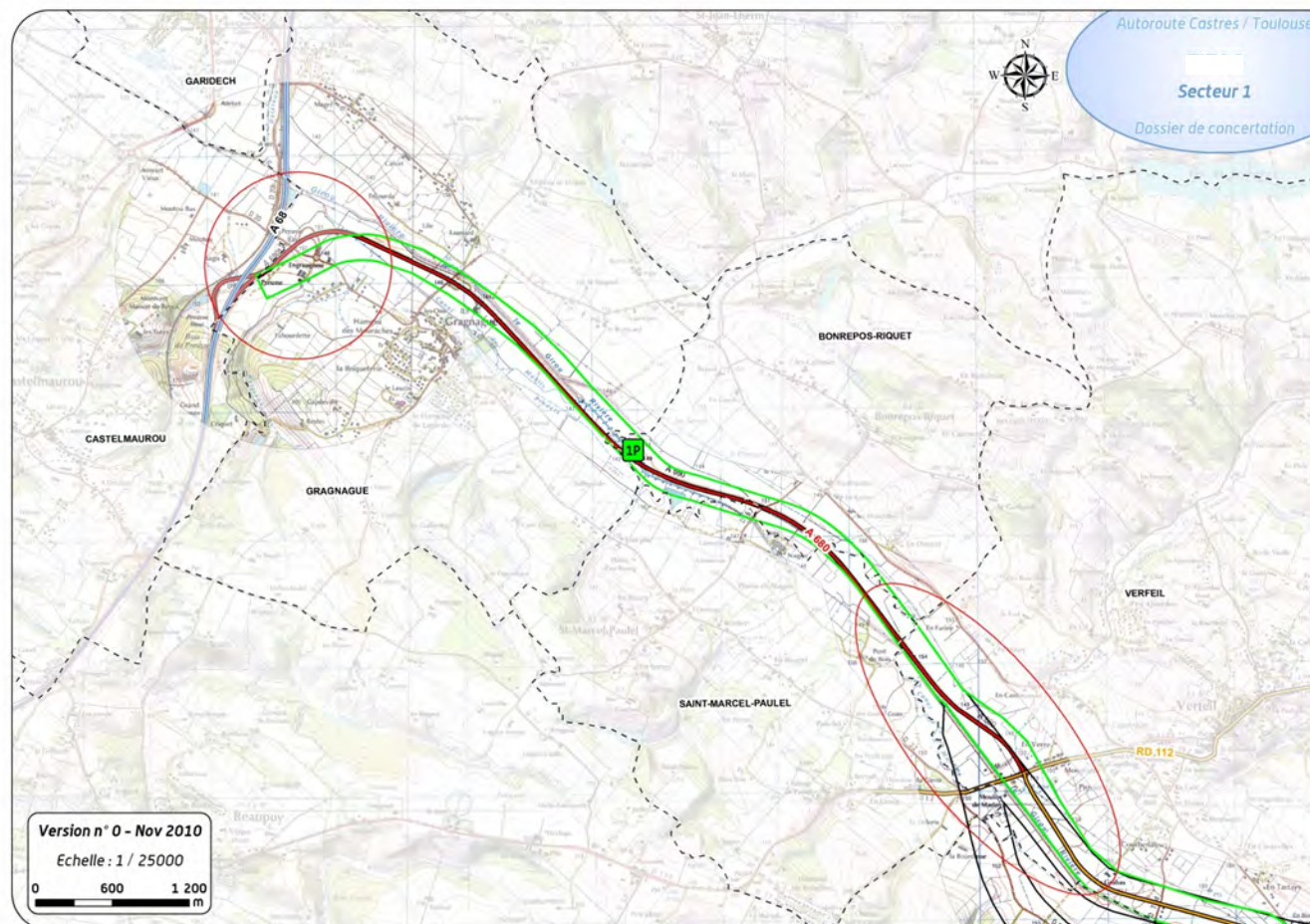
### III.3.2.1.1. Secteur 1 : de l'A68 à Verfeil

Source : dossier de concertation, janvier 2011

Afin d'assurer une continuité des caractéristiques géométriques du projet d'autoroute Castres / Toulouse sur l'ensemble du linéaire, la bretelle autoroutière A680 reliant l'autoroute A.68 (Toulouse / Albi) à Verfeil sera portée à 2x2 voies et ses caractéristiques géométriques seront mises en conformité avec les recommandations pour une autoroute à 130 km/h.

Actuellement l'A680 est une bretelle autoroutière à 2x1 voies sur laquelle la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h. Ses caractéristiques géométriques en vue en plan ne sont pas toutes conformes aux préconisations (rayon d'arrivée sur le carrefour giratoire de Verfeil égal à 500 m, par exemple).

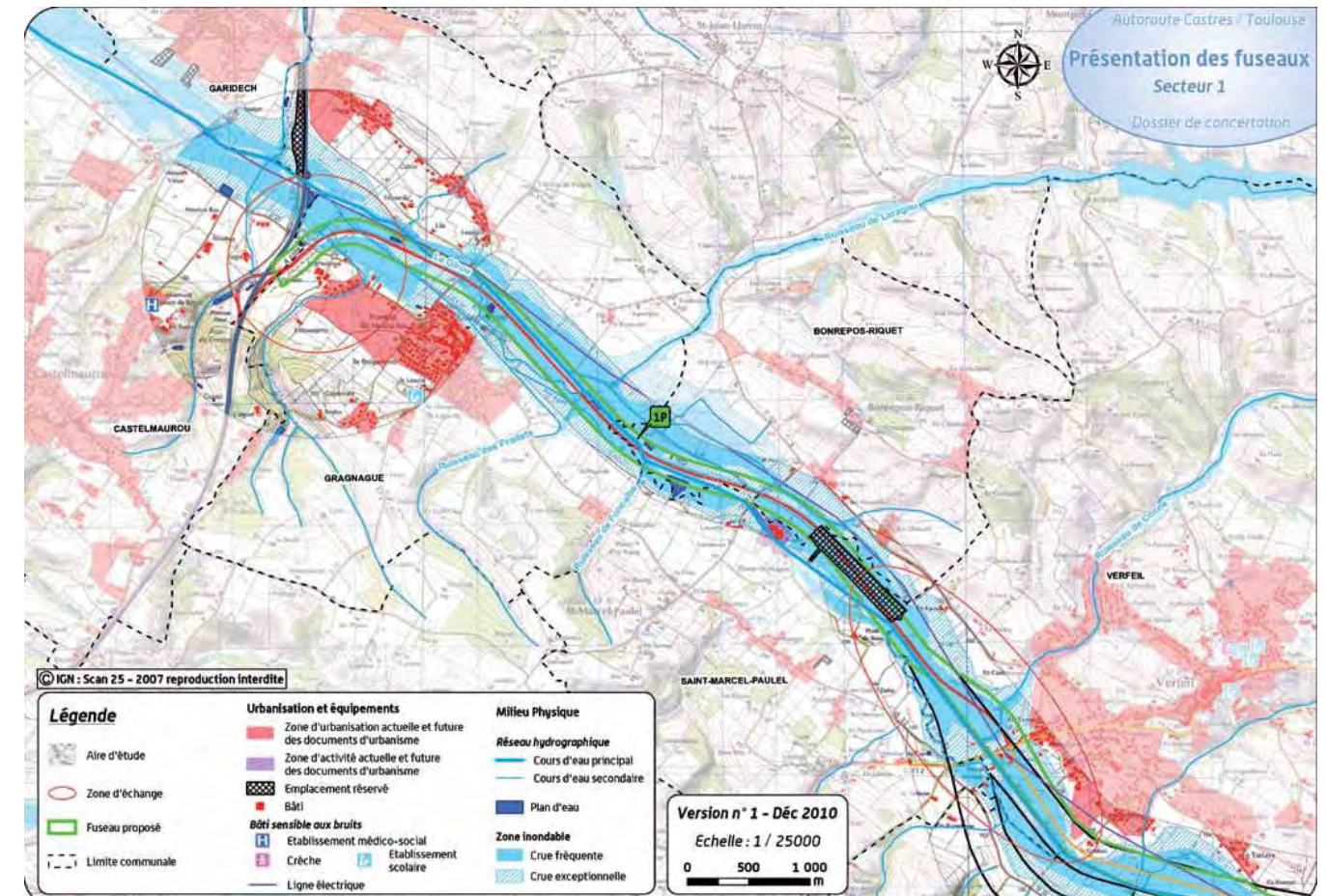
**Carte 5 : Présentation du fuseau du secteur 1 (de l'A68 à Verfeil)**  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



Le fuseau 1P est donc construit de manière à intégrer le doublement de l'A680, d'un côté ou de l'autre, adapté à une vitesse  $V=130$  km/h ; il est centré sur la bretelle autoroutière A680 : les bords du fuseau sont situés à 150 m de part et d'autre de l'axe de l'A680. A l'issue de cette présentation, les enjeux principaux devant être pris en compte dans les phases d'études ultérieures étaient l'effet d'emprise supplémentaire (sur les biotopes, le foncier bâti ou agricole...) et les nuisances, notamment sonores, sur l'habitat et les établissements collectifs situés à proximité.

La carte suivante présente ces enjeux, identifiés sur le secteur.

**Carte 6 : Présentation des enjeux du secteur 1 (de l'A68 à Verfeil)**  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



### Décision du Préfet de Région à l'issue de la phase de concertation sur les fuseaux – secteur 1 (mai 2011)

Dans ce secteur, le seul fuseau d'études retenu est centré sur la bretelle autoroutière A680, qu'il est nécessaire de porter à 2x2 voies dans le cadre du projet : le tracé étant connu, la largeur du fuseau est restreinte à 200 mètres.

### III.3.2.1.2. Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur

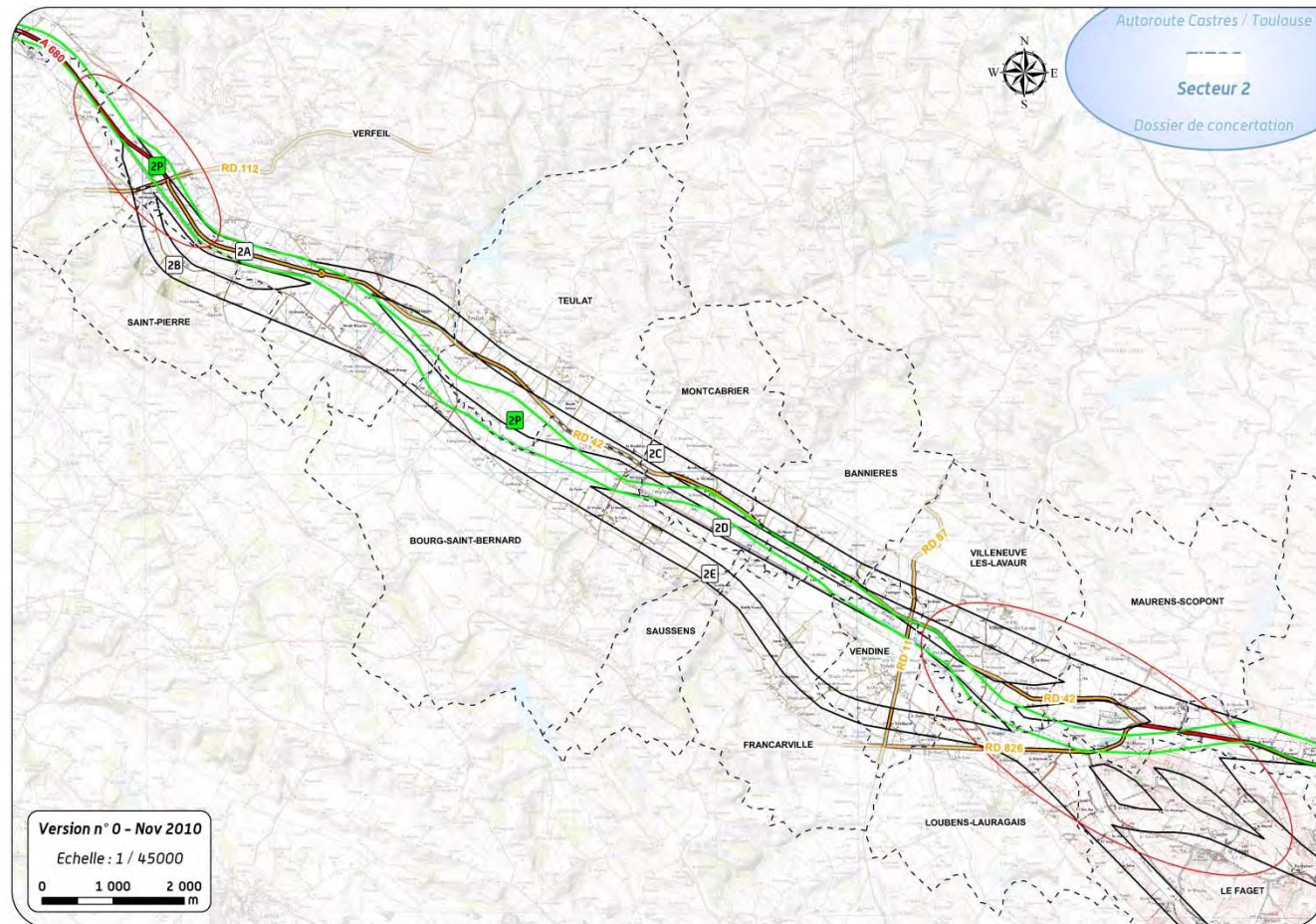
Source : dossier de concertation, janvier 2011

Au niveau de Verfeil, les enjeux liés à l'urbanisation et à la vallée du Girou rendent délicate l'insertion de l'infrastructure.

Le fuseau 2A/2P permet d'envisager un tracé routier au plus proche de la déviation existante, réduisant ainsi les effets de fragmentation et de coupure. Ce fuseau est situé en bordure nord d'une large zone d'habitat et de nidification de Bergeronnette printanière et au plus loin du Girou et de sa zone inondable ; il apparaît ainsi plus favorable que le fuseau 2B.

Ensuite, jusqu'à la zone d'échange de Maurens-Scopont, le fuseau 2D/2P, dont l'avantage est de s'éloigner des zones bâties de Teulat et Montcabrier notamment, présente l'inconvénient de traverser des zones de très fortes et fortes sensibilités sur une partie de son itinéraire : impact important en termes d'emprise notamment sur la zone de nidification de la Bergeronnette printanière, espèce protégée et inscrite sur la liste rouge des oiseaux nicheurs en France ; traversée de la zone inondable du Girou sur un linéaire important ; servitudes aéronautiques ; proximité du moulin de Nagasse (MH).

**Carte 7 : Présentation des fuseaux du secteur 2 (de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur)**  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



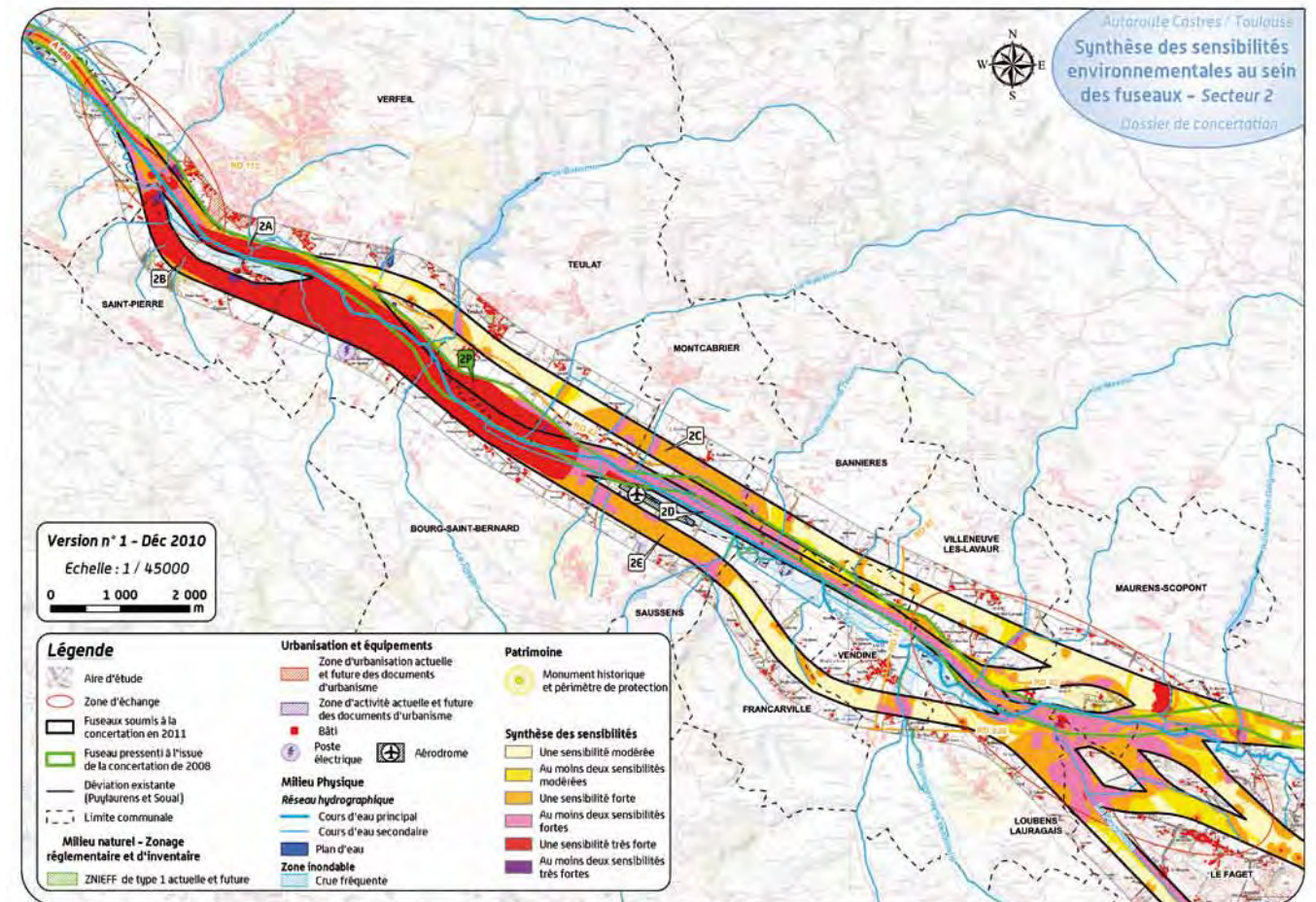
À noter cependant que le fuseau s'insérant en bordure de la zone d'habitat favorable à la Bergeronnette printanière, une insertion fine d'un éventuel tracé dans ce secteur pourrait permettre de limiter les impacts et ne pas remettre en cause le maintien de la population de cette espèce. Les études écologiques ont permis de mieux évaluer les enjeux naturels dans ce secteur et donc de rechercher des solutions de tracé répondant aux objectifs de préservation des espèces animales.

Le fuseau 2 E présente les mêmes inconvénients que le fuseau 2D/2P mais permet néanmoins de rester à l'écart du Girou et de la zone inondable.

Le fuseau 2 C apparaît relativement peu contraint. Sa proximité avec la limite de la zone urbaine de Teulat et l'effet de coupure entre cette dernière et le hameau de Nagasse, rendent localement moins favorable son insertion.

La carte suivante présente les résultats de l'analyse multicritères effectuée dans le cadre de la concertation, sur ce secteur.

**Carte 8 : Présentation des sensibilités du secteur 2 (de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur)**  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



**Décision du Préfet de Région à l'issue de la phase de concertation sur les fuseaux du secteur 2 (mai 2011)**

Sur la partie ouest, correspondant au contournement de Verfeil, le fuseau retenu se situe de part et d'autre de la déviation de Verfeil et au nord du Girou.

Sur la partie centrale, correspondant à la plaine du Girou, le fuseau retenu se situe essentiellement entre le Girou et le nord de la RN126 ; il est élargi pour tenir compte des avis divergents exprimés lors de la concertation et de la nécessité de préciser les études au regard des enjeux identifiés portant notamment sur la préservation de la biodiversité, la prise en compte de la zone inondable pour les options de passage dans la vallée du Girou et la présence d'habitations en particulier pour les options au nord de la RN 126.

Le fuseau prend également en compte les contraintes suivantes :

- sur les communes de Verfeil, Teulat et Bourg-Saint-Bernard, une zone englobant le moulin de Nagasse et les hameaux de Nagasse et du Canel est exclue du fuseau ;
- sur les communes de Bourg-Saint-Bernard, Montcabrier, Francarville et Bannières, une zone englobant le pré de la Fadaise et le hameau de Sainte-Germaine est exclue du fuseau ; celui-ci tient également compte des contraintes aéronautiques liées à l'exploitation de l'aérodrome de Bourg-Saint-Bernard qui fixent ainsi les limites sud du fuseau sur Bourg-Saint-Bernard ; enfin les extensions des bourgs de Montcabrier et Bannières ont conduit à porter la limite nord du fuseau à environ 200 m au nord de la RN 126 (ex route départementale 42) ;
- sur les communes de Vendine et Villeneuve-lès-Lavaur, le fuseau d'études retenu est compris entre la route nationale 126 (ex route départementale 42) et le Girou et se restreint afin de rejoindre le fuseau de contournement du château de Scopont et de s'éloigner du lit mineur du cours d'eau, tout en tenant compte des enjeux agricoles et humains.

Enfin, à l'extrémité est du secteur, le fuseau d'études retenu est élargi pour tenir compte des options de passage, au nord ou au sud du château de Scopont. Au sein de ce fuseau, le maître d'ouvrage s'est interdit de rechercher tout tracé à l'intérieur d'une zone incluant le hameau d'En Bénech et le château du Pastelier à Scopont ; par ailleurs, l'emprise du fuseau au nord de la RN 126 a été réduite afin de s'éloigner du bourg de Maurens-Scopont.

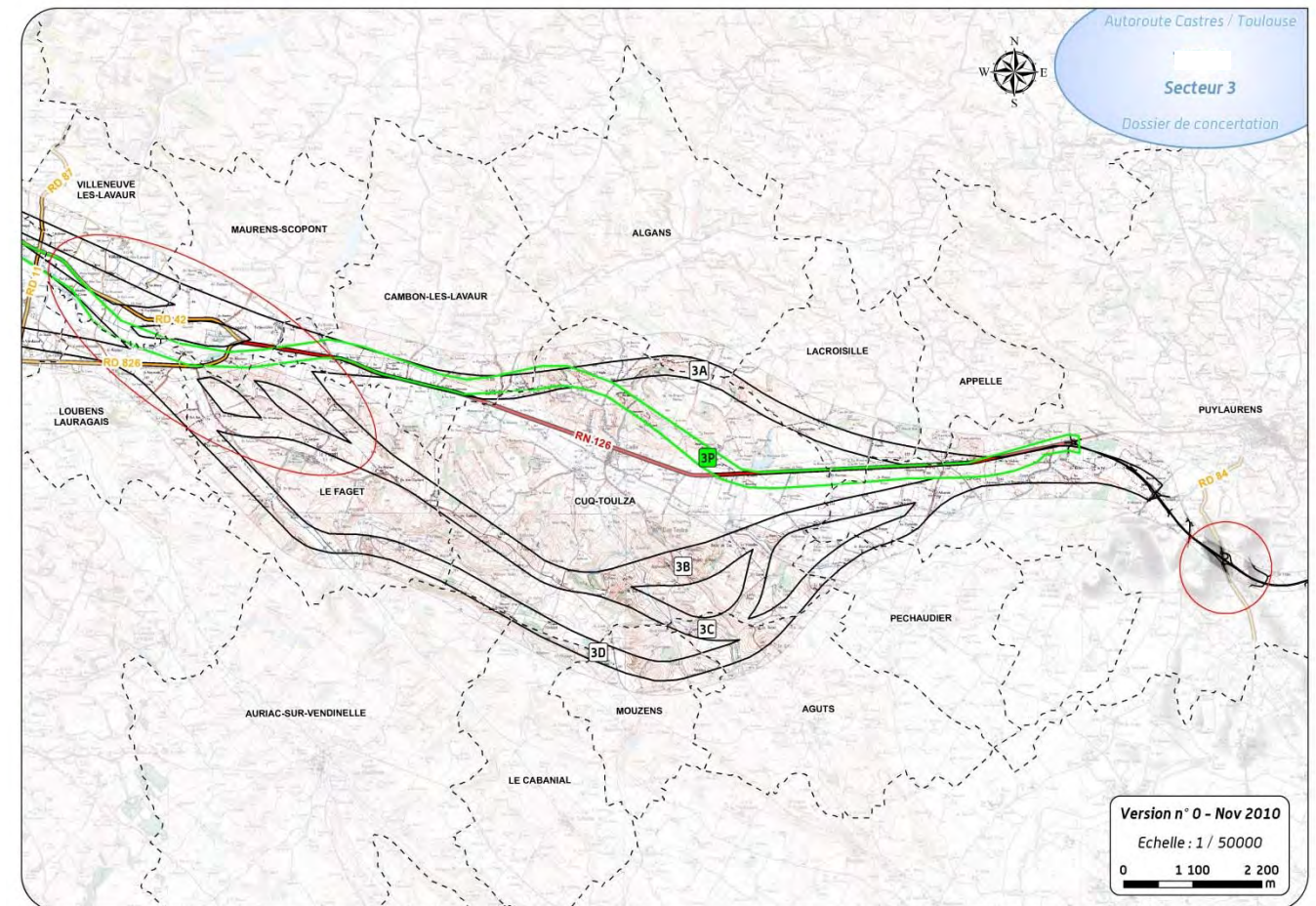
**III.3.2.1.3. Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens**

Source : dossier de concertation, janvier 2011

Le fuseau pressenti, 3P (fuseau intermédiaire entre le 3A et le 3B), permet l'insertion de l'autoroute au plus près de la RN 126, comme demandé à l'issue de la précédente concertation, tout en évitant le bourg de Cuq-Toulza. L'effet de fragmentation des territoires serait ainsi réduit, et les exploitations agricoles plus faiblement impactées.

Il traverse néanmoins localement des espaces naturels d'intérêt au nord de Cuq-Toulza, qui pourraient conduire à la recherche de variantes localisées de tracé. Comme pour les autres fuseaux, des axes privilégiés de déplacement de la faune sont traversés et nécessitent l'aménagement d'ouvrages de transparence pour la faune. Le bâti est peu représenté au sein et à proximité du fuseau, lui permettant ainsi de préserver le cadre de vie des habitants des communes traversées.

**Carte 9 : Présentation des fuseaux du secteur 3 (de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens)**  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



Au niveau de la zone d'échange, la vallée du Girou et sa zone inondable, le bourg de Scopont et son château classé, ainsi que les zones naturelles favorables à la présence d'espèces patrimoniales (rapaces nocturnes notamment) constituent des contraintes importantes.

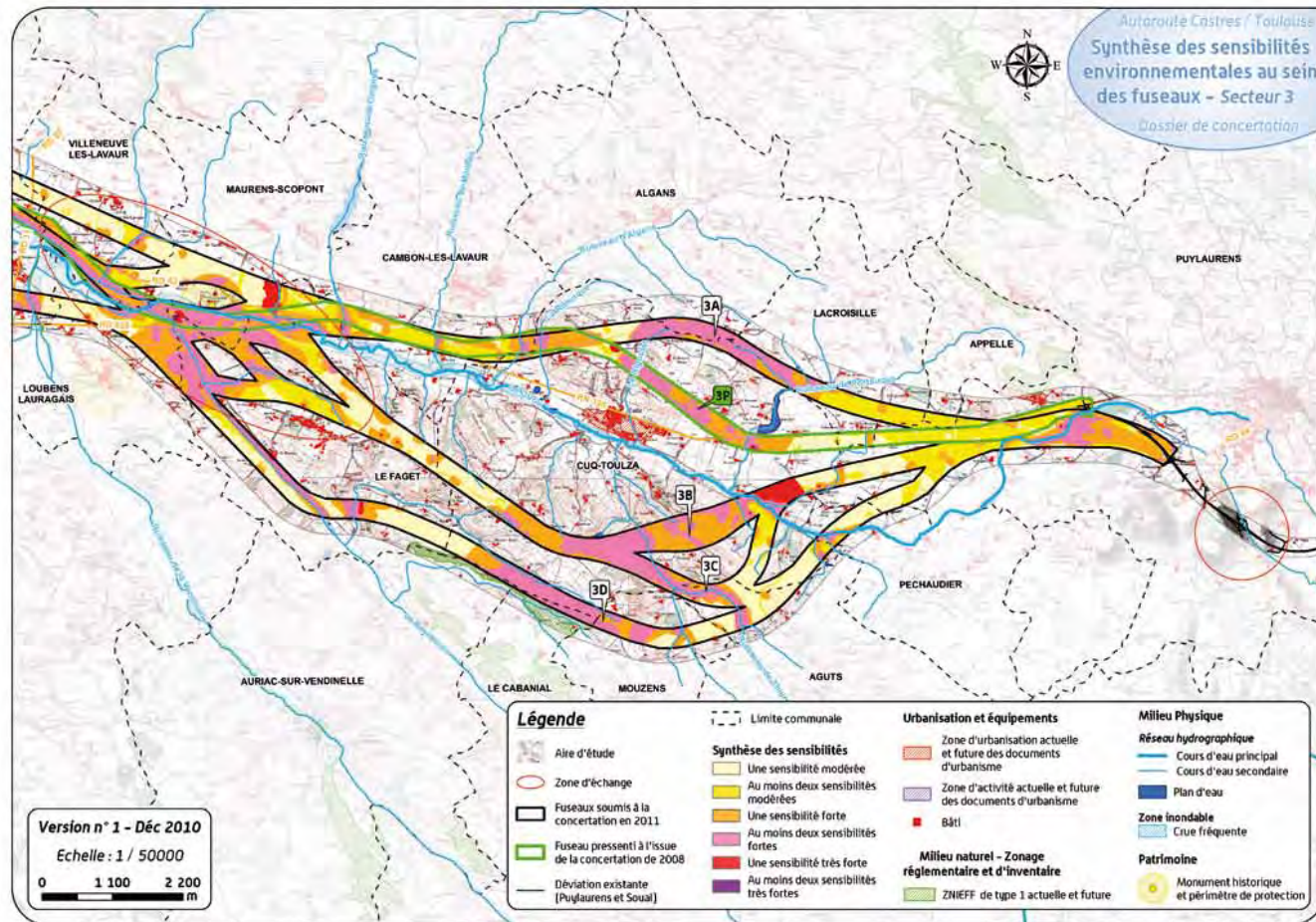
Les fuseaux 3B, 3C et 3D traversent des espaces peu fragmentés, qui présentent localement des enjeux forts en termes de patrimoine naturel. L'insertion d'une autoroute dans ces territoires génèrera un effet de coupure important sur les exploitations agricoles et les réaménagements fonciers probables accentueront encore les impacts de l'infrastructure sur les milieux naturels.

Le fuseau 3A, traversant la bordure nord de la commune de Cuq-Toulza, aura un effet de fragmentation des territoires plus important que le fuseau 3P. Le bâti y est un peu moins représenté cependant.

Les alternatives au fuseau 3B construites sur le fuseau 3C (options 3BCB et 3BCD), pour pallier des problèmes techniques, traversent des zones sensibles au niveau environnemental sur un linéaire important, ce qui constitue un inconvénient important.

La carte suivante présente les résultats de l'analyse multicritères effectuée dans le cadre de la concertation, sur ce secteur.

**Carte 10 : Présentation des sensibilités du secteur 3 (de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens)**  
 (Source : Dossier de concertation, 2010)



**Décision du Préfet de Région à l'issue de la phase de concertation sur les fuseaux du secteur 3 (mai 2011)**

Sur la commune de Cambon-lès-Lavaur, le fuseau d'études retenu, d'une largeur de 300 m, au nord de la RN126, est le fuseau dit « pressenti », n'ayant pas suscité d'objection lors de la première phase de concertation.

Pour le contournement du bourg de Cadix, le fuseau d'études retenu se situe au nord de la commune de Cuq-Toulza et au sud des communes d'Algans et de Lacroisille ; le fuseau retenu, très large, permet de poursuivre l'étude d'options de contournement par le nord du bourg de Cadix, plus ou moins éloignées de celui-ci ; deux zones sont exclues du fuseau en raison de la présence du lac de la Vernède et de plusieurs habitations le long de la RN126. Les études de l'option au plus près du bourg de Cadix devront veiller à la meilleure insertion possible au regard du bourg et des habitations existantes, en particulier en abaissant le profil en long de l'autoroute.

Sur la commune de Puylaurens, le fuseau permet un raccordement à la déviation actuelle du village en longeant au plus près la RN126.

III.3.2.1.4. Secteur 4 : de Puylaurens à Soual

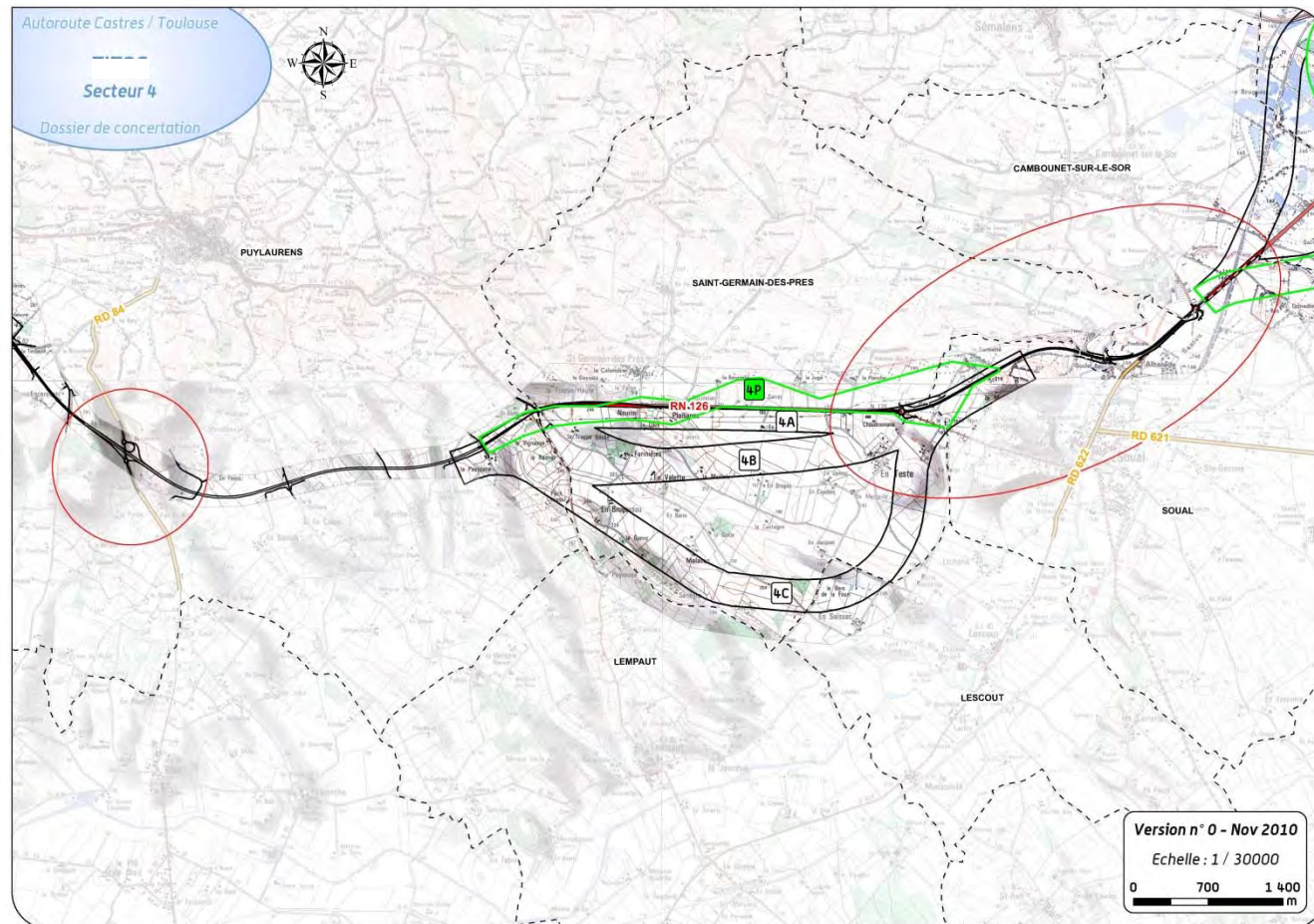
Source : dossier de concertation, janvier 2011

Le fuseau pressenti 4P (similaire au fuseau 4A proposé à la concertation) est principalement contraint par l'urbanisation de Saint-Germain-des-Prés, qui s'étend depuis le bourg vers le sud et la RN126. Ainsi, le développement des zones résidentielles de part et d'autre de la RN126 (Crouzette, Plaisance, En Sarrat) rend délicate l'insertion de l'infrastructure dans ce secteur.

Ce fuseau présente par ailleurs l'inconvénient de créer un effet de coupure important sur la commune de Saint-Germain-des-Prés : le bourg de cette commune reste isolé des espaces urbanisés en cours de développement.

Le fuseau 4B présente l'avantage de s'écarter des zones urbanisées principales, bien que du bâti y soit néanmoins présent. Il aura par contre un impact important sur l'activité agricole, notamment pour 3 exploitations qui seraient particulièrement impactées.

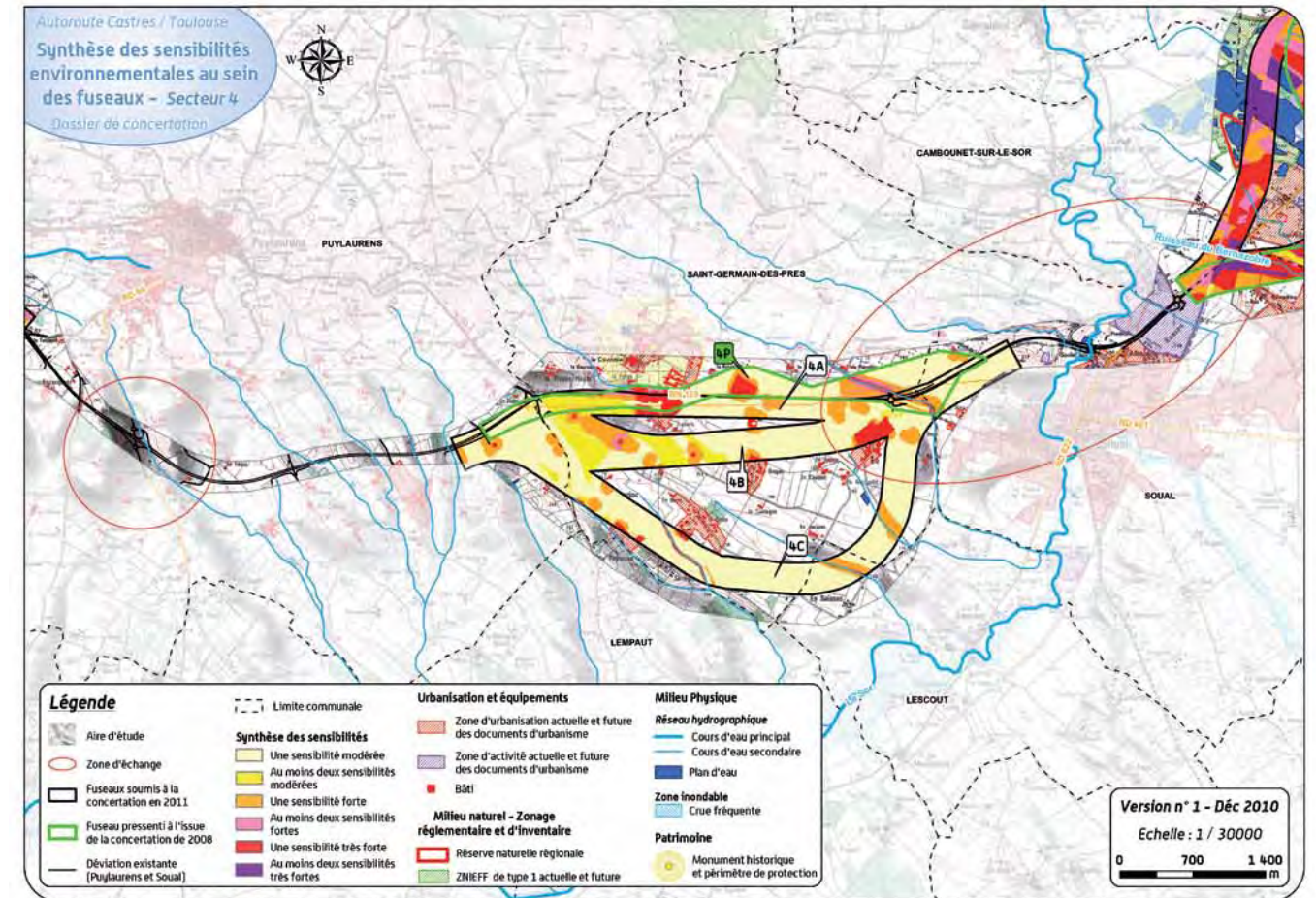
Carte 11 : Présentation des fuseaux du secteur 4 (de Puylaurens à Soual)  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



Le fuseau 4C, beaucoup plus long, aurait de fait un linéaire d'impact plus important, concernant en particulier les exploitations agricoles, mais qui seraient, au final, moins déstructurées globalement qu'avec la solution 4B.

La carte suivante présente les résultats de l'analyse multicritères effectuée dans le cadre de la concertation, sur ce secteur.

Carte 12 : Présentation des zones à enjeux du secteur 4 (de Puylaurens à Soual)  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



Décision du Préfet de Région à l'issue de la phase de concertation sur les fuseaux du secteur 4 (mai 2011)

Le fuseau d'études retenu, d'une largeur de 300 m, doit permettre un aménagement au plus près de la route nationale 126 ; ce fuseau est restreint au droit du hameau de Plaisance et se raccorde au plus vite sur la déviation de Soual. Le traitement des enjeux d'insertion du tracé est ici essentiel.

### III.3.2.1.5. Secteur 5 : de Soual à Castres

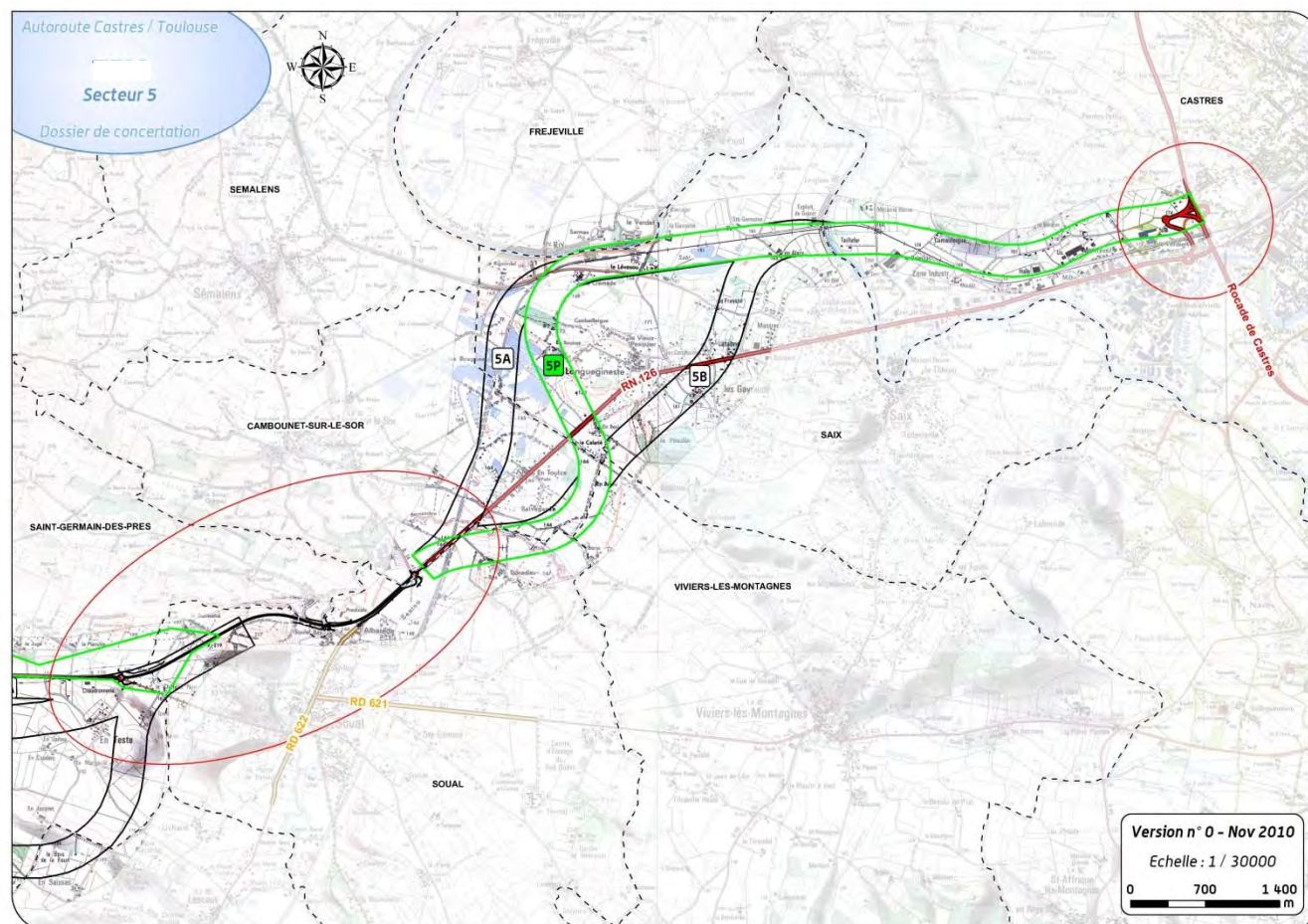
Source : dossier de concertation, janvier 2011

Dans le cadre du projet d'aménagement de la liaison entre Soual et Castres, 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.

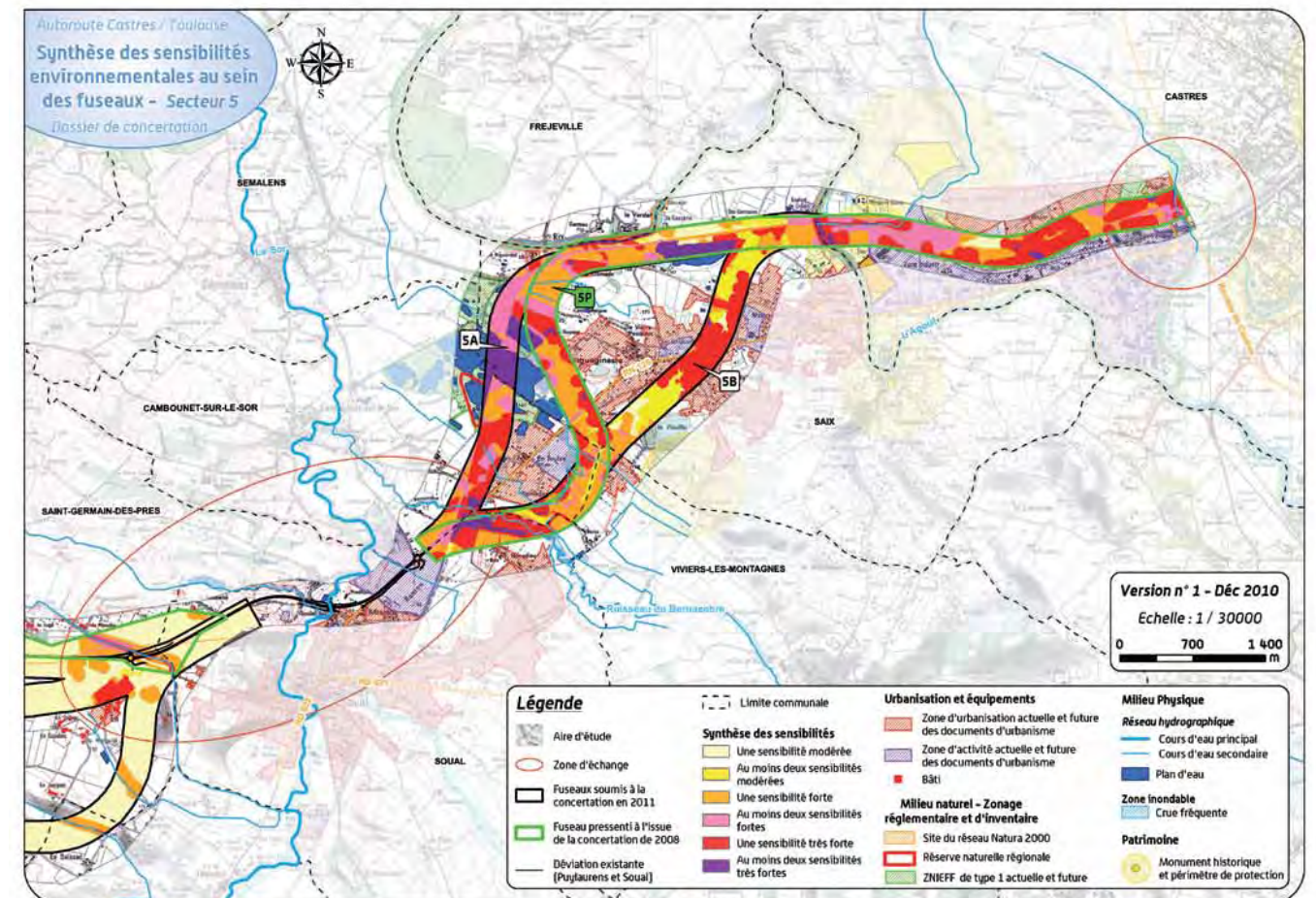
**Carte 13 : Présentation des fuseaux du secteur 5 (de Soual à Castres)**  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



Par la suite les procédures d'aménagement de la liaison entre Soual et Castres ont été scindées en deux :

- la section urbaine entre la voie communale 50 et la rocade de Castres a été déclarée 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, 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 VC 50 qui a fait l'objet d'une concertation en 2003.

**Carte 14 : Présentation des zones à enjeux du secteur 5 (de Soual à Castres)**  
(Source : Dossier de concertation, 2010)



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.



Pour la section dite « urbaine », le présent projet s'inscrit dans la bande correspondant au projet déclaré d'utilité publique en 2004.

Pour la section dite « rase campagne », le fuseau 5P, bien que plus long, est proposé car il présente l'avantage d'éviter au mieux les zones naturelles liées aux anciennes gravières de la Crémade tout en évitant la traversée des zones d'urbanisation dense de Saïx.

L'analyse multicritères confirme l'orientation issue de l'enquête publique de 2007 avec un avis favorable reçu pour ce fuseau. Néanmoins, l'insertion reste délicate compte tenu de la proximité des zones naturelles (réserve naturelle de la Crémade, rivière de l'Agoût – site Natura 2000, zone humide de la Crémade), de la base de loisirs de Cambounet-sur-le Sor, des zones habitées (Longuegineste, la Crémade).

Le fuseau 5A, de par l'emprise directe sur les étangs de la Crémade apparaît nettement défavorable.

Le fuseau 5B, quant à lui, traverse sur un linéaire important des zones urbaines denses, rendant particulièrement complexe l'insertion de l'autoroute, même avec des mesures réductrices lourdes.

**Décision du Préfet de Région à l'issue de la phase de concertation sur les fuseaux du secteur 5 (mai 2011)**

Sur la partie Ouest, le fuseau retenu est le fuseau qui avait fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête en 2007.

Sur la partie Est, le projet s'inscrit dans la bande déclarée d'utilité publique de 2004.

### III.3.3. Échangeurs et itinéraires de substitution présentés à la concertation (2011)

Les éléments suivants étaient présentés en concertation sur les échangeurs en novembre-décembre 2011.

#### III.3.3.1. Présentation des zones d'échangeurs

##### III.3.3.1.1. Localisation

Le choix des points d'échange entre le projet de nouvelle autoroute et le réseau routier local s'est fait en plusieurs étapes :

- Analyse des principales fonctionnalités et définition des zones d'échange
- Analyse des fonctionnalités locales et définition des scénarios d'échange
- Positionnement des échangeurs et comparaison des scénarios d'échanges
- Enjeux environnementaux (milieux physiques, naturels, humains et paysagers)
- Éléments sur les trafics
- Financement

La position des systèmes d'échanges entre la nouvelle autoroute et la voirie existante est étudiée dans un triple objectif :

- une desserte équilibrée du territoire structurant les flux de déplacements au sein de celui-ci,
- une faisabilité technique au regard des enjeux environnementaux et de la réglementation,
- un respect de l'équilibre économique du projet.

Afin de desservir au mieux le territoire, les zones pertinentes pour l'implantation des échangeurs sont celles situées au droit d'une commune importante rencontrée à proximité de l'itinéraire (en termes de poids démographique), d'une zone d'activités significative et/ou d'une ou plusieurs infrastructures de transport essentielle dans le maillage du territoire.

Outre Castres, les principales communes rencontrées à proximité de l'itinéraire sont, de l'ouest vers l'est, Verfeil, Puylaurens et Soual, dont le nombre d'habitants est compris entre 1 000 et 5 000.

Les principales zones d'activités ou industrielles rencontrées à proximité de l'itinéraire sont la zone d'activités de la Prade et la zone industrielle En Toulze, situées au nord de Soual, ainsi que les zones industrielles du Mélou et de la Chartreuse situées à proximité de Castres / Saint Palais.

La charte InterSCoT, établie dans l'objectif de mettre en cohérence les SCoT de l'aire urbaine toulousaine, prévoit une répartition de l'accueil de population sur les différents bassins de vie de l'aire urbaine toulousaine. Elle définit ainsi la structuration de l'aire urbaine autour d'une agglomération renforcée s'appuyant sur les petites villes situées à proximité (appelées « pôles d'équilibre ») et les villes moyennes régionales (dont Castres - Mazamet).

Les principales infrastructures du territoire sont donc celles qui relient la métropole Toulouse, les pôles d'équilibre (Lavaur, Villefranche-de-Lauragais, Revel) et les villes moyennes régionales (Castres, Albi).

Outre la RN126, qui constitue l'itinéraire actuel entre Castres et Toulouse, les principales infrastructures de transport croisées par le projet de nouvelle autoroute sont alors les suivantes :

- l'A68 qui relie Toulouse et Albi, croisée par la nouvelle autoroute au droit de **Gragnague** ;
- la RD112, qui relie Toulouse à Lavaur, en passant par **Verfeil** ;
- la RD87 et la RD11, qui relient Lavaur et Villefranche-de-Lauragais, ainsi que la RD826, croisées par la nouvelle autoroute au droit de **Maurens-Scopont** et de **Vendine** ;
- la RD84 qui relie Revel à Graulhet, importante commune tarnaise (plus de 12 000 habitants), croisée par la nouvelle autoroute au droit de **Puylaurens** ;
- la RD622 qui relie Castres et Revel, en passant par **Soual** ;
- la rocade de **Castres**.

Six zones pertinentes pour l'implantation des échangeurs ont ainsi été identifiées :

- 1) La zone d'échange de Gragnague
- 2) La zone d'échange de Verfeil
- 3) La zone d'échange de Maurens-Scopont / Vendine
- 4) La zone d'échange de Puylaurens
- 5) La zone d'échange de Soual
- 6) La zone d'échange de Castres

Elles étaient présentées dans le cadre du débat public et sont mentionnées en tant que telles dans la décision du préfet de région sur le fuseau d'études retenu en mai 2011 suite à la concertation.

##### III.3.3.1.2. Scénario de base

Lors du débat public, le maître d'ouvrage avait retenu des hypothèses d'emplacement des échangeurs, afin de pouvoir réaliser des simulations de trafic. Ces positionnements constituent le scénario de base.

Les échangeurs étaient ainsi implantés au niveau des points suivants :

- Maintien des demi-échangeurs à Gragnague : le demi-échangeur qui relie l'A 680 et l'A68 permet les seuls échanges entre Verfeil et Toulouse ; le demi-échangeur qui relie la RD20 à l'A680 permet les seuls échanges entre Gragnague et Toulouse.
- Verfeil (position centre) : la RD112 qui relie Toulouse à Lavaur constitue un axe routier structurant qui justifie l'implantation d'un échangeur local.
- Maurens-Scopont (position Esclauzolles) : l'échangeur est implanté au droit du carrefour des routes existantes : RD87, RD826, RD11, RD42.
- Puylaurens : l'échangeur situé sur l'actuelle déviation de Puylaurens permettant de rejoindre la RD84 reliant Graulhet à Revel, sera conservé et aménagé.
- Soual Est : une zone d'échanges est implantée à la croisée des routes RD621 (axe Labruguière - Puylaurens) et RD622 (axe Castres - Revel).
- Castres : l'autoroute sera directement reliée à la rocade de Castres en aménageant l'échangeur de Labescou. Un échangeur local, situé au lieu-dit Saint-Palais, permettra la desserte des zones industrielles du Mélou et de la Chartreuse.

### III.3.3.1.3. Scénarios « variantes »

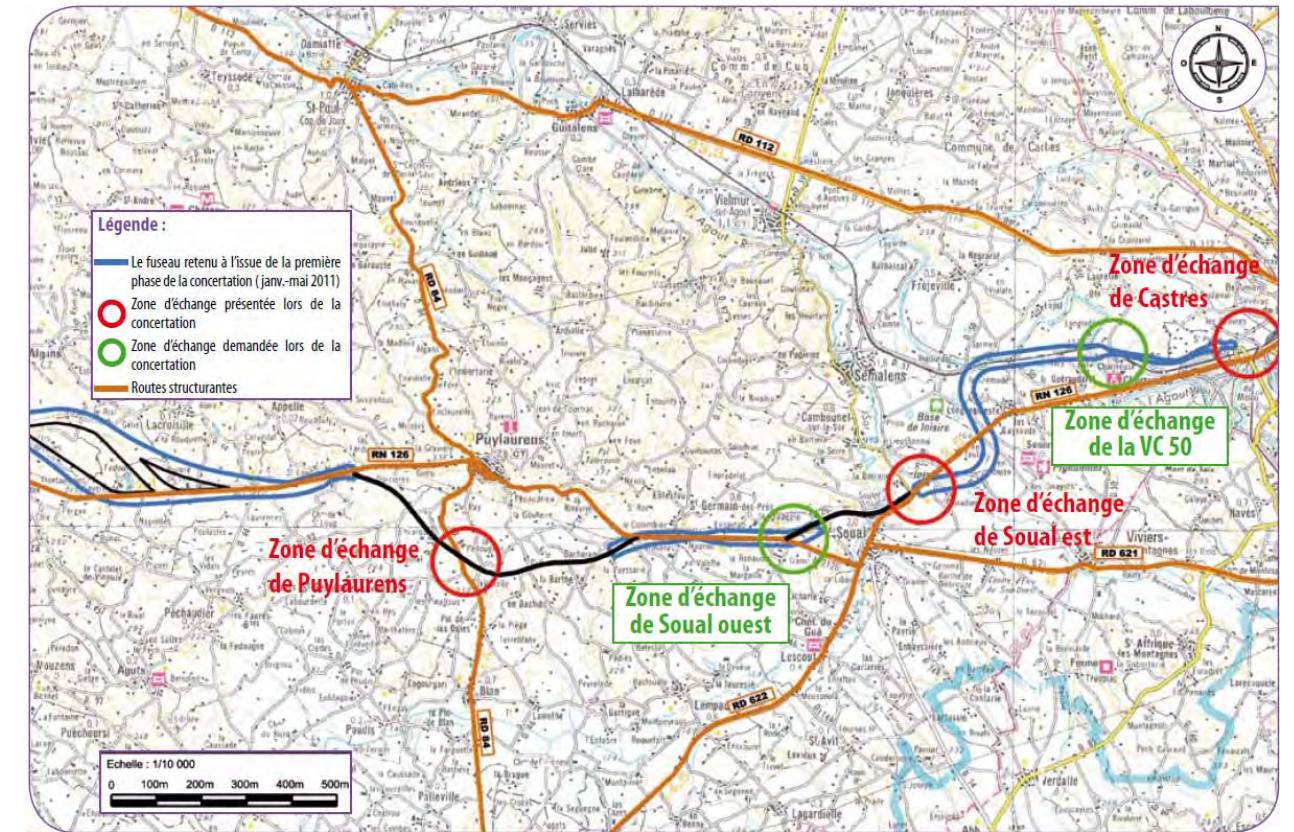
Lors de la concertation, plusieurs demandes ont été exprimées par les élus locaux quant à l'ajout ou au complément de nouveaux points d'échanges.

Ainsi, il a été demandé d'étudier les compléments de la demi-bifurcation autoroutière entre l'A68 et l'A680 et du demi-diffuseur local au niveau de Gragnague. Le complément de ces échangeurs permet d'envisager la totalité des mouvements, notamment entre Castres et Albi. Il permet aussi d'appréhender les problématiques d'intermodalité liées à la présence de la gare de Gragnague.

La commune de Soual a souhaité que le maître d'ouvrage étudie la création d'un échangeur à l'ouest de la déviation de Soual, tout en maintenant l'échangeur à l'est, ce qui constitue un scénario d'échange à part entière.

La communauté d'agglomération de Castres – Mazamet a fait la demande d'un nouvel échangeur entre Castres et Soual, au droit de la voie communale n°50, afin de desservir par l'ouest la zone d'activité du Mélou, tout en maintenant l'échangeur de Saint-Palais. Ceci constitue un nouveau scénario d'échange.

Par conséquent, le maître d'ouvrage a poursuivi les études pour présenter à la concertation des élus locaux différents scénarios d'échange.



Source : Rapport de concertation des échangeurs et des itinéraires de substitution (2011)

Le dossier présentait les éléments suivants.

### III.3.3.1.4. Zone d'échange de Gragnague

Source : dossier de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011

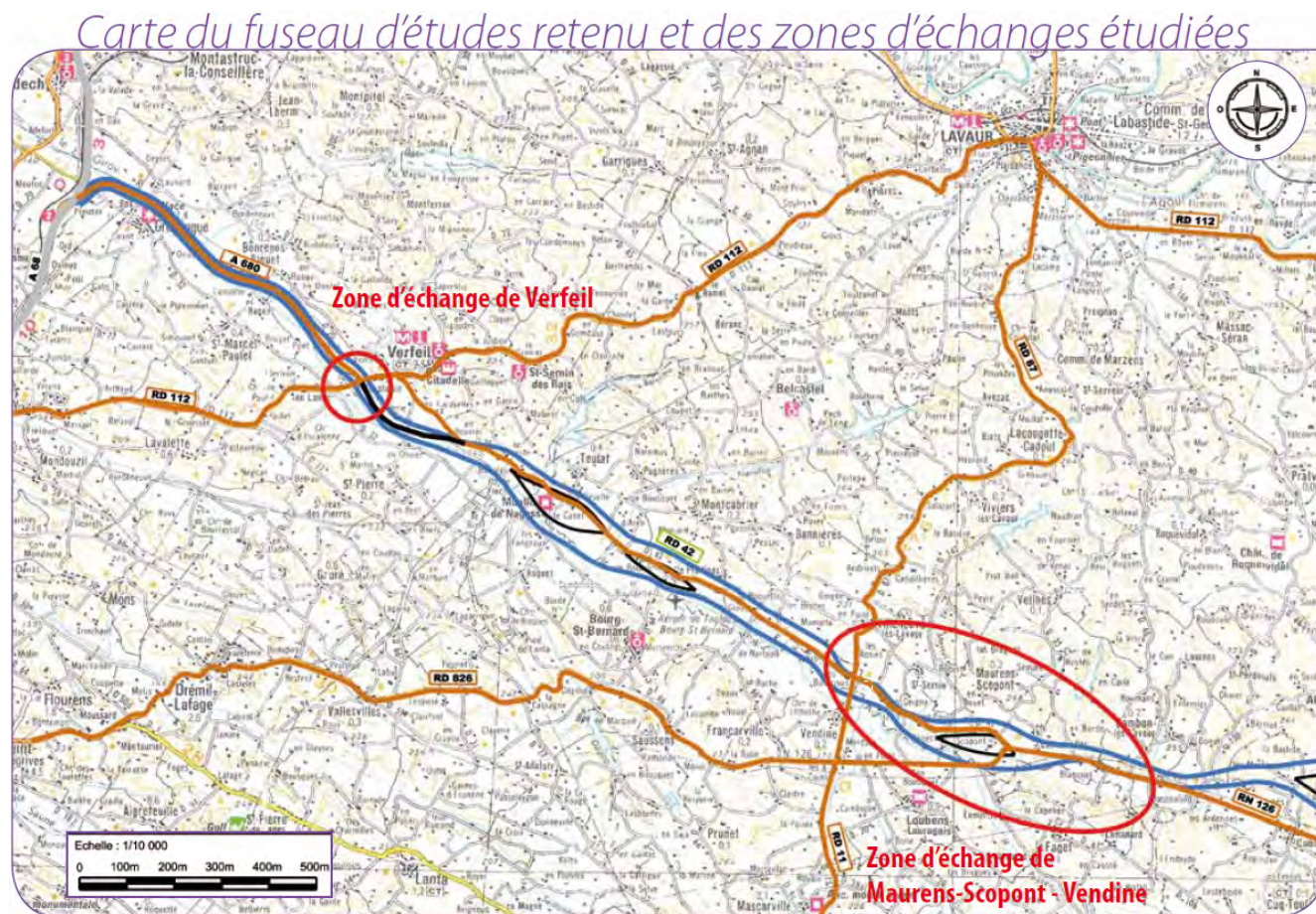
L'analyse a porté sur l'intermodalité au niveau de la gare de Gragnague. 3 scénarios d'échanges ont été étudiés en fonction des enjeux environnementaux, des trafics et des éléments financiers :

- scénario de base : demi-échangeurs maintenus ;
- variante 1 : complément du demi-diffuseur RD20 / A680 ;
- variante 2 : complément du demi-échangeur A68 / A680, déplacement et complément du diffuseur RD20 / A680.

Les enjeux environnementaux sont présentés par thématique, sans distinction pour chaque scénario. Pour autant, les trois scénarios ne sont pas équivalents vis-à-vis de leurs conséquences sur l'environnement : en effet, la réalisation d'infrastructures supplémentaires est plus défavorable à l'environnement (hors mesures de compensation).

### Milieu physique

Plusieurs cours d'eau sont présents dans le secteur (le Girou et sa zone inondable, le ruisseau de Restes et le ruisseau de la Brante). A noter que les abords du Girou présentent des terrains potentiellement compressibles. On note également la présence de plusieurs plans d'eau au nord de Prusse-Haut et au sud-est de Prusse.



### *Faune flore*

La présence du site « Prairies humides de Preusse Bas » constitue l'enjeu le plus fort de la zone du fait de la présence de prairies humides, d'espèces floristiques protégées très rares, et du Tétrix caucasien (sauterelle). Au nord-ouest et au sud-est de la zone d'échange, des cours d'eau sont fréquentés par le Campagnol amphibie.

### *Agriculture*

Deux exploitations agricoles sont principalement concernées :

- exploitation située à l'ouest de l'A68 avec des cultures traditionnelles non irriguées et en gestion "patrimoniale" ;
- exploitation située à l'est de l'A68 et au sud de l'A680. Cette exploitation, avec un atelier de grandes cultures et un élevage équin (centre équestre) de plus de 80 chevaux, dispose de 120 hectares de surface agricole en grande partie regroupés autour du siège d'exploitation. Gérée par un couple d'exploitants d'âge médian, la structure emploie 3 salariés et est considérée en « phase de croisière ».

### *Cadre de vie*

L'urbanisation de la zone étudiée est principalement liée à la présence de l'A68 et de l'A680. Les bâtis se concentrent au niveau d'Engraugnou, hameau lié au bourg de Gragnague. Sur le reste de la zone, les bâtis sont peu nombreux et s'organisent autour de différents lieux-dits : Labourdette, Bagis, Moutous, Preusse. Deux établissements sensibles au bruit sont compris dans la zone d'étude : un centre médico-social au niveau de Montvert et une école au niveau du Lozis. Au lieu-dit « Engraugnou », le centre équestre offre une activité sportive pour les riverains.

### *Patrimoine*

On relève l'existence d'un site inscrit au niveau de Gragnague : Place de la Mairie et Église de Gragnague.

### *Paysage*

La zone d'étude présente un paysage plat et cultivé dans la vallée du Girou, limité au nord et au sud par les coteaux qui offrent ainsi des pôles d'intérêt paysager.

### *Trafics*

Les volumes de trafic sont fortement modifiés sur l'A680. En effet, la réalisation de la section autoroutière entre Verfeil et Castres augmente l'attractivité de l'itinéraire ce qui se traduit par une augmentation de trafic sur l'A 680.

Concernant le complément du demi-échangeur A68/A680, les reports de trafic depuis la RD630 et la RD20 sont estimés en 2015 à 380 véhicules par jour dont 70 poids lourds. Pour le complément du demi-diffuseur RD20/A680, les enquêtes auprès des usagers de la RD42 en mars 2009 permettent d'estimer un report en 2015 de 300 véhicules par jour dont moins de 30 poids-lourds.

### *Éléments financiers*

Pour la réalisation de la variante correspondant au complément du demi-diffuseur A 680 / RD 20, il a été estimé un montant entre 8 et 10 millions d'euros HT. Ce montant serait entièrement à la charge des collectivités.

Pour la réalisation de la variante 2, correspondant aux compléments des deux demi- échangeurs, a été estimé un montant entre 15 et 20 millions d'euros HT. Compte tenu des différentes options géométriques possibles des deux compléments, il n'est pas possible à ce stade de préciser le montant

de chaque complément et donc d'indiquer le montant à financer par la puissance publique. En outre, la présence de très forts enjeux floristiques dans cette zone rendrait complexe la réalisation de ce scénario.

Quoi qu'il en soit, le niveau des trafics envisagé apparaît trop faible à l'horizon 2015 pour que le complément de ces demi-échangeurs apparaisse opportun à ce terme.

### **Décision du Préfet de Région concernant le positionnement de l'échangeur de Gragnague à l'issue de la phase de concertation (décembre 2011)**

Les compléments des deux demi-échangeurs ne sont pas retenus dans la suite des études.

Ces compléments, situés sur le réseau déjà concédé à ASF, et donc indépendants du projet de mise en concession de la liaison autoroutière Castres-Toulouse, pourront être étudiés ultérieurement au regard des besoins éventuels futurs.

### III.3.3.1.5. Zone d'échange de Verfeil

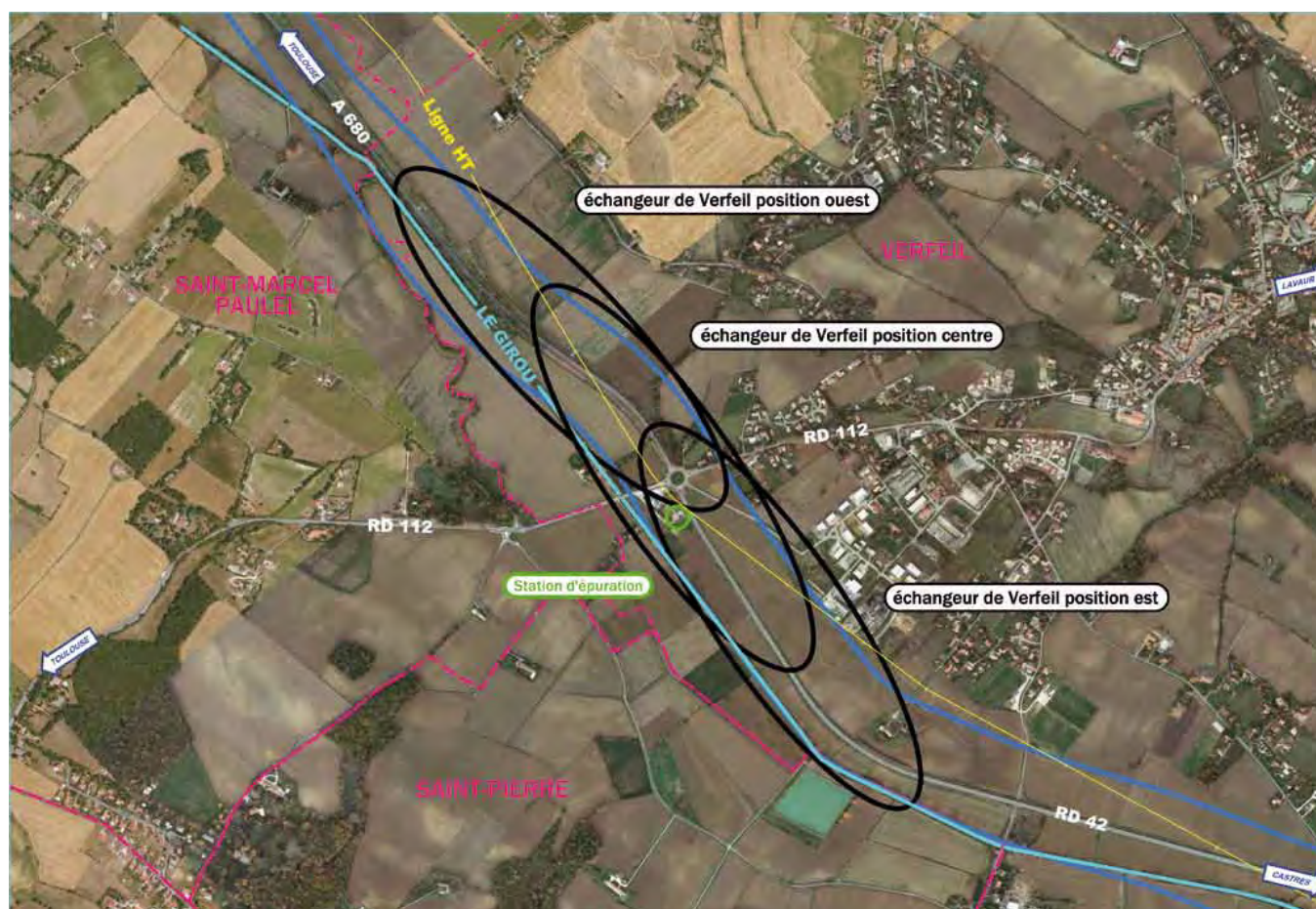
Source : dossier de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011

Lors de la concertation, le souhait a été formulé que cet échangeur soit positionné dans la zone de l'actuel carrefour giratoire reliant l'A 680, la RD 112 et la déviation de Verfeil. En effet, cette implantation évite la traversée du bourg aux nombreux usagers de Haute- Garonne qui voudraient regagner l'autoroute.

Trois positionnements ont alors été envisagés et évalués selon les enjeux environnementaux, les trafics et les estimations financières :

- à l'ouest de l'actuel carrefour giratoire reliant l'A680, la RD112 et la déviation de Verfeil ;
- autour de l'actuel carrefour giratoire reliant l'A680, la RD112 et la déviation de Verfeil ;
- à l'est de l'actuel carrefour giratoire reliant l'A680, la RD112 et la déviation de Verfeil.

**Carte 15 : Variantes de la zone d'échange de Verfeil**  
(Source : Dossier de concertation, 2011)



Le tableau suivant reprend la comparaison des variantes pour chaque thématique environnementale, faite dans le cadre de la concertation.

Thème	Principaux enjeux et contraintes des différentes solutions d'aménagement de l'échangeur		
	position ouest	scénario de base : position centre	position est
<b>Agriculture</b>	Les trois secteurs sont caractérisés par un parcellaire bien structuré (taille et morphologie des parcelles) et présentant de bonnes potentialités agronomiques (terres alluviales de la vallée du Girou).  Un siège d'exploitation (n°170) est situé à proximité de l'échangeur.	L'exploitation n°170 a près de 60% de sa SAU totale concernée par l'emprise de l'échangeur. Cette exploitation comprend des cultures de blé dur (sans irrigation) et est en « fin de carrière » avec la présence d'un repreneur. La réalisation de l'échangeur avec un impact sur le siège d'exploitation et sur le parcellaire pourrait remettre en cause le projet professionnel du repreneur.	Deux exploitations sont particulièrement concernées : - l'exploitation n°170 (35% de la SAU totale) qui comprend des cultures de blé dur (sans irrigation) et est en « fin de carrière » avec la présence d'un repreneur. La réalisation de l'échangeur avec un impact sur le siège d'exploitation et sur le parcellaire pourrait remettre en cause le projet professionnel du repreneur ; - l'exploitation n°157 (7% de la SAU totale) avec un parcellaire irrigable et regroupé autour des bâtiments d'exploitation situés dans l'emprise de l'échangeur.
<b>Urbanisation et cadre de vie, réseaux et servitude</b>	- Risque d'emprise sur un bâti au niveau d'En Verre ; - Echangeur proche d'En Cantocoucout (une dizaine de bâtis concernés à 300 m) ; - Présence d'une ligne électrique ; - Présence d'une station d'épuration.	- Risque d'emprise sur un bâti au niveau d'En Verre ; - Echangeur proche de bâtis au niveau de Plossane (13 bâtis concernés à 100 m) ; - Présence d'une ligne électrique ; - Présence d'une station d'épuration.	- Risque d'emprise sur un bâti au niveau d'En Verre ; - Echangeur proche de bâtis au niveau de Plossane (13 bâtis à 200 m) ; - Présence d'une ligne électrique ; - Présence d'une station d'épuration.
<b>Paysage</b>	- Vue possible vers le système d'échange depuis En Cantocoucout ; - Risque d'artificialisation du paysage au niveau du Girou, notamment au niveau de son franchissement.	- Vue possible vers le système d'échange, notamment depuis Grabas ; - Risque d'artificialisation du paysage au niveau du Girou à l'ouest de Grabas.	- Vue possible vers le système d'échange depuis Monplaisir et Plossane ; - Risque d'artificialisation du paysage au niveau du Girou, au nord-est du Moulin de Madame.
<b>Patrimoine culturel</b>	Absence d'élément du patrimoine bâti, historique ou archéologique à proximité du système d'échange.		
<b>Faune et flore</b>	La présence du site « Vallée du Girou de Gragnague à Montcabrier » qui abrite le Campagnol amphibie, constitue l'enjeu le plus fort de la zone d'échange. L'échangeur intercepte un site de nidification de la Bergeronnette printanière.	La présence du site « Vallée du Girou de Gragnague à Montcabrier » qui abrite le Campagnol amphibie, constitue l'enjeu le plus fort de la zone d'échange. L'échangeur intercepte deux sites de nidification de la Bergeronnette printanière.	La présence du site « Vallée du Girou de Gragnague à Montcabrier » qui abrite le Campagnol amphibie, constitue l'enjeu le plus fort de la zone d'échange. L'échangeur intercepte deux sites de nidification de la Bergeronnette printanière.
<b>Environnement physique</b>	- Système d'échange implanté au sein de la zone inondable du Girou : 100 % au sein de la « zone de crue fréquente » et 50% dans la « zone de crue exceptionnelle » ; - Franchissement et passage longitudinal au niveau du Girou et franchissement d'un affluent ; - Partie sud de l'échangeur en zone de formation géologique compressible.	- Système d'échange implanté au sein de la zone inondable du Girou : 100 % au sein de la « zone de crue fréquente » et 50% dans la « zone de crue exceptionnelle » ; - Emprise du système d'échange au sein de formations géologiques compressibles ; - Système d'échange à proximité du Girou et franchissement du ruisseau de Conné.	- Système d'échange implanté au sein de la zone inondable du Girou : 100 % au sein de la « zone de crue fréquente » et 50% dans la « zone de crue exceptionnelle » ; - Emprise du système d'échange au sein de formations géologiques compressibles ; - Système d'échange à proximité du Girou.
<b>Technique</b>	- Contraintes techniques liées au passage en zone inondable (maintien des voies hors d'eau jusqu'à une crue centennale, traitement des matériaux de remblai, mise en place éventuelle d'ouvrages de décharge) ; - Contraintes techniques liées au passage en zone compressible, notamment au niveau du franchissement du Girou.	- Contraintes techniques liées au passage en zone inondable (maintien des voies hors d'eau jusqu'à une crue centennale, traitement des matériaux de remblai, mise en place éventuelle d'ouvrages de décharge) ; - Contraintes techniques liées au passage en zone compressible.	- Contraintes techniques liées au passage en zone inondable (maintien des voies hors d'eau jusqu'à une crue centennale, traitement des matériaux de remblai, mise en place éventuelle d'ouvrages de décharge) ; - Contraintes techniques liées au passage en zone compressible.

A l'issue de l'analyse faite dans le cadre de la concertation, les conclusions ont été les suivantes :

- Les enjeux environnementaux sont sensiblement les mêmes entre les trois options.
- Quelle que soit l'option retenue pour le positionnement potentiel de l'échangeur de Verfeil, celle-ci n'a pas de conséquence substantielle sur les trafics empruntant l'autoroute : il n'existe pas de différence fondamentale sur les recettes de péage entre les trois options. Par contre, en termes de réalisation, les différents positionnements induisent des choix techniques, et donc des coûts de réalisation sensiblement distincts. Ceux-ci se traduisent directement sur le montant de la subvention d'équilibre.

**Décision du Préfet de Région concernant le positionnement de l'échangeur de Verfeil à l'issue de la phase de concertation (décembre 2011)**

Parmi les 3 positionnements envisagés, le central a été retenu.

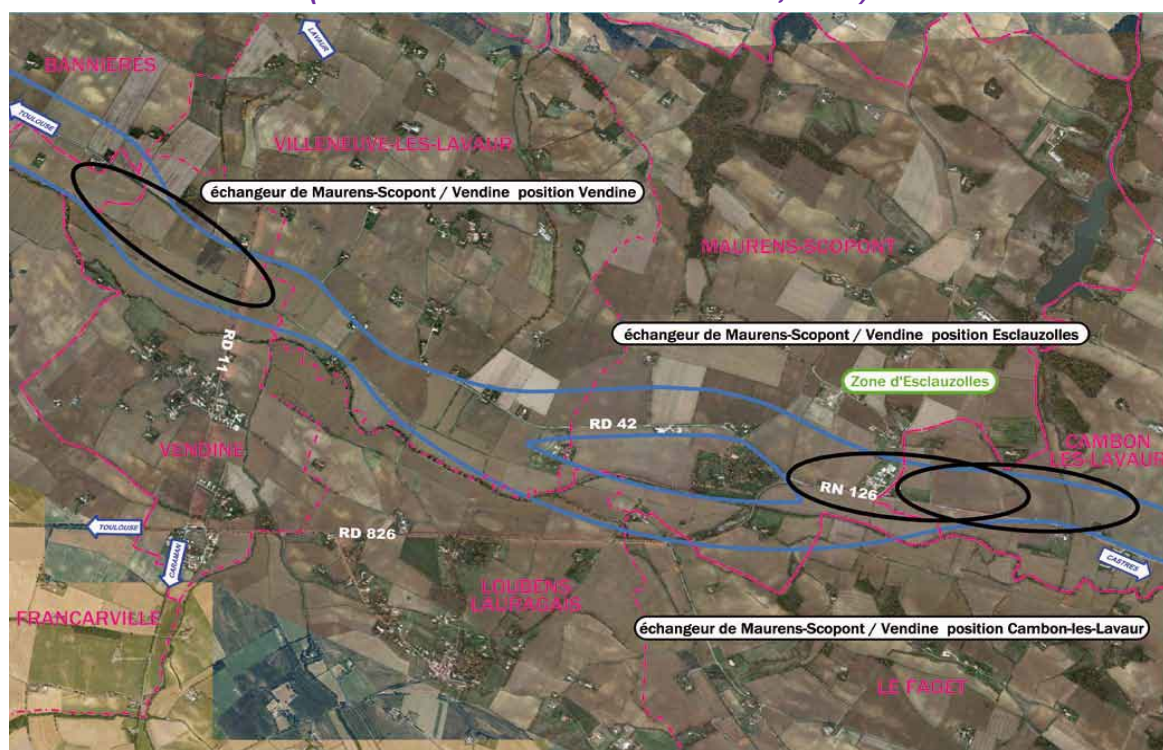
III.3.3.1.6. Zone d'échange de Maurens- Scopont / Vendine

Source : dossier de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011

Lors de la concertation précédente, les acteurs locaux avaient exprimé leur souhait de bénéficier d'un échangeur proche de leur commune respective (Vendine, Maurens-Scopont et Cuq-Toulza) mais certains s'interrogent au sujet de l'emprise d'un tel aménagement et de ces impacts sur le cadre de vie des riverains (bruit, paysage).

Les 2 scénarios d'échange étudiés ne sont pas sensiblement différents en termes de positionnement des échangeurs, dans le sens où les principales zones desservies sont identiques. Par contre, les différentes implantations envisagées entraînent des effets substantiels et discriminants sur les trafics, en raison de leur attractivité pour les usagers locaux.

Carte 16 : Variantes de la zone d'échange de Maurens- Scopont / Vendine (Source : Dossier de concertation, 2011)



Du fait de la configuration du territoire et des demandes des acteurs locaux, **3 positionnements** ont été envisagés, du point de vue des enjeux environnementaux, des trafics et des éléments financiers :

- **Position Vendine** : raccordement de l'échangeur au niveau du carrefour existant entre les RN126, et RD11 (qui se prolonge au nord par la RD87). Cette configuration de l'échangeur, entre la RN126 et le Girou, permet de limiter l'impact sur les terres agricoles, côté Est sur la commune de Vendine.
- **Position Esclauzolles** : raccordement de l'échangeur au niveau du carrefour existant entre les RN126 et RD826. Les principaux enjeux à prendre en compte sont la présence de la zone inondable du Girou au sud de la RN126 et la présence de la zone bâtie d'Esclauzolles au nord de la RN126.
- **Position Cambon-lès-Lavaur** : positionnement de l'échangeur au nord de la RN126 et à l'est de la zone bâtie d'Esclauzolles. La conception de l'échangeur implique une modification légère du tracé de la RN126 vers le sud afin de raccorder l'échangeur au carrefour existant entre les RN126 et RD826.

Il est à noter que le positionnement de l'échangeur envisagé est compatible avec des tracés de l'autoroute dans chacun des fuseaux situés de part et d'autre du château de Maurens-Scopont.

Le tableau suivant reprend la comparaison des variantes pour chaque thématique environnementale, ainsi que sur l'aspect technique, faite dans le cadre de la concertation.

Thème	Principaux enjeux et contraintes des différentes solutions d'aménagement de l'échangeur		
	position Vendine	scénario de base : position Esclauzolles	position Cambon-lès-Lavaur
<b>Agriculture</b>	<p>Les trois secteurs sont marqués :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des sols à très bonnes potentialités agronomiques permettant d'obtenir des rendements très intéressants grâce au type de sol (alluvions de la vallée du Girou) mais aussi grâce aux infrastructures de drainage ;</li> <li>- un parcellaire globalement bien structuré (taille et morphologie des parcelles) permettant l'utilisation d'engins agricoles adaptés à de grandes surfaces.</li> </ul> <p>Des bâtiments agricoles (n°166 et 192) sont situés à proximité de l'échangeur. Une exploitation dispose d'une grande parcelle (près de 30 ha) aux formes géométriques intéressantes. Cette parcelle représente à elle seule 38% de la surface totale de l'exploitation. Le parcellaire est irrigable à partir notamment des infrastructures de l'ASA du Lauragais Tarnais dont le réseau secondaire borde la RD20. Le parcellaire des exploitations n°169 et 192 fait partie du plan d'épandage de boues de stations d'épuration (ICPE autorisation). L'exploitation n°166 produit selon le cahier des charges de l'Agriculture Biologique après avoir bénéficié de soutiens pour la conversion progressive (sur 3 ans).</p>	<p>Un bâtiment agricole (n°25) est situé à proximité de l'échangeur. La quasi-totalité des parcelles incluses dans le périmètre d'études est irrigable à partir notamment des infrastructures de l'ASA du Lauragais Tarnais avec des conduites enterrées d'irrigation et des stations de pompage privées sur la moitié ouest. Deux parcelles font partie d'un plan d'épandage des effluents d'élevage (ICPE, régime de déclaration). L'exploitation n°150, avec 43% de la SAU totale touchée, serait remise en cause. Les exploitations n°9, 14 et 15 sont en phase de « développement ». L'exploitation n°22 comprend deux parcelles dont l'une de grande taille (près de 20 ha) et bien structurée. L'emprise de l'échangeur concerne 20% de la SAU totale de cette exploitation.</p>	<p>La totalité des parcelles incluses dans le périmètre d'études est irrigable à partir notamment des infrastructures de l'ASA du Lauragais Tarnais. Trois exploitations (n°1, 22 et 150) sont impactées pour plus de 20% de leur SAU totale. Les exploitations n°1 et 21 disposent d'un parcellaire groupé et bien structuré autour de leur siège d'exploitation.</p>
<b>Urbanisation et cadre de vie, réseaux et servitude</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'un nouveau rond point au niveau des Bourrioux ;</li> <li>- Echangeur proche de « En Vabre » (5 bâtis à 240 m) et gare de péage proche des Bourrioux (4 bâtis à 80 m).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'un nouveau rond point au niveau de l'intersection entre la RD 42 et la RD 826 ;</li> <li>- Echangeur proche de Esclauzolles, Montfort (une vingtaine de bâtis) et En Bardes (3 bâtis) et gare de péage à 120 m d'Esclauzolles ;</li> <li>- Présence d'une ligne RTE au nord-ouest de Maziès.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'un nouveau rond point au nord de Maziès (4 bâtis) le long de la RN 126 ;</li> <li>- Echangeur proche de Esclauzolles, Montfort (une vingtaine de bâtis) et En Bardes (3 bâtis) ;</li> <li>- Présence d'une ligne RTE au nord-ouest de Maziès.</li> </ul>
<b>Paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vue possible vers le système d'échange depuis Bourrioux et En Vabre ;</li> <li>- Risque d'artificialisation du paysage notamment au niveau du Messal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vue possible vers le système d'échange, notamment depuis Esclauzolles, Montfort et En Bardes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vue possible vers le système d'échange, notamment depuis Esclauzolles, Montfort et En Bardes.</li> </ul>
<b>Patrimoine culturel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence d'élément du patrimoine bâti, historique ou archéologique à proximité du système d'échange.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Raccordement entre la RD 42 et la gare de péage compris en partie dans le périmètre de protection du Château de Scopont ;</li> <li>- Absence d'élément du patrimoine bâti non protégé ou archéologique à proximité du système d'échange.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence d'élément du patrimoine bâti non protégé ou archéologique à proximité du système d'échange.</li> </ul>

Thème	Principaux enjeux et contraintes des différentes solutions d'aménagement de l'échangeur		
	position Vendine	scénario de base : position Esclauzoles	position Cambon-lès-Lavaur
<b>Faune et flore</b>	La présence du site « Vallée du Girou de Gragnague à Montcabrier » qui abrite le Campagnol amphibie, constitue l'enjeu le plus fort de la zone d'échange. L'échangeur intercepte un site de nidification de la Bergeronnette printanière ainsi qu'un alignement de platanes situé le long de la RD11 et abritant le Pigeon colombin.	L'échangeur intercepte deux sites de nidification de la Bergeronnette printanière.	Le ruisseau le Geignes constitue un enjeu fort de la zone d'échange du fait de la présence du Campagnol amphibie. L'échangeur intercepte deux sites de nidification de la Bergeronnette printanière.
<b>Environnement physique</b>	- Système d'échange implanté en partie comprise dans la zone inondable du Messal ; - Franchissement du Messal ; - Echangeur compris en totalité en zone de formation géologique compressible.	- Système d'échange implanté en dehors de la zone inondable ; - Echangeur en zone de formation géologique compressible et à proximité de terrains instables (glissement) au niveau d'En bordes et Monfort.	- Système d'échange compris en partie au sein de la zone inondable au nord de Maziès ; - Echangeur en zone de formation géologique compressible et à proximité de terrains instables (glissement) au niveau d'En bordes et Monfort.
<b>Technique</b>	- Contraintes techniques liées au passage en zone inondable (maintien des voies hors d'eau jusqu'à une crue centennale, traitement des matériaux de remblai, mise en place éventuelle d'ouvrages de décharge) ; - Contraintes techniques liées au passage en zone compressible, notamment au niveau du franchissement du Messal.	- Contraintes techniques liées au passage en zone compressible et instable.	- Contraintes techniques liées au passage en zone compressible et instable ; - Franchissement du ruisseau Le Geignes et de sa zone inondable.

À l'issue de l'analyse faite dans le cadre de la concertation, les conclusions ont été les suivantes :

- Les enjeux environnementaux présents sont sensiblement de même nature (site remarquable et habitat d'enjeu assez fort).
- Entre les trois options, il n'existe pas de différence fondamentale au niveau du coût de construction.
- Le positionnement de l'échangeur au droit de Vendine permet de capter un trafic plus important et génère donc plus de recettes de péage. Le montant de la subvention d'équilibre est alors plus faible dans ce cas.

**Décision du Préfet de Région concernant le positionnement de l'échangeur de Maurens-Scopont / Vendine à l'issue de la phase de concertation (décembre 2011)**

Devant l'opposition des communes concernées, le comité de pilotage du 12 décembre 2011 s'est interrogé sur la pertinence d'un échangeur dans ce secteur très agricole. Une concertation des collectivités concernées a été menée et le maintien d'un échange à Maurens-Scopont / Vendine n'a pas été acté.

**III.3.3.1.7. Zone d'échange de Puylaurens**

Source : dossier de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011

S'agissant de l'aménagement d'un échangeur existant, le positionnement est déjà défini. L'objectif de l'aménagement est de réutiliser au mieux l'infrastructure existante, dont l'ouvrage de franchissement de la déviation de Puylaurens et les carrefours giratoires.

**Carte 17 : Zone d'échange de Puylaurens (Source : Dossier de concertation, 2011)**



Les enjeux environnementaux sont peu nombreux ; on citera :

*Milieu physique*

Présence, au droit de l'emprise de l'extension de l'échangeur, du ruisseau de Cadiès.

*Faune et flore*

Enjeu mammalogique au niveau du ruisseau le Caudiès (habitat du Campagnol amphibie).

*Agriculture*

Surface agricole travaillée par trois structures. Une parcelle de l'exploitation située à proximité de son siège agricole, est irrigable à partir des infrastructures collectives de l'ASA de la Montagne Noire et présente une structuration intéressante compte tenu de sa taille.

*Cadre de vie*

Bâti très diffus et se présente en hameaux épars : Saint-Laurens, En Batut.

*Patrimoine culturel*

Proximité d'une zone à forte densité archéologique (au nord-est) ;

### Paysage

Bien que la vallée offre un relief intéressant, la présence de la déviation et de la RD84 artificialise d'ores et déjà le paysage.

Par ailleurs, les éléments de trafic et financiers ont abouti aux conclusions suivantes :

### Trafics

L'intégration de la déviation de Puylaurens va modifier les circulations locales aussi bien pour les voitures que pour les camions.

La commune de Puylaurens étudie, durant la phase de concertation, l'aménagement du centre-bourg dans le but de faciliter les échanges entre le haut et le bas de la commune, séparés par un dénivelé fort, la RN126 formant un obstacle à ces déplacements.

La réalisation du projet autoroutier, en utilisant la déviation de Puylaurens, se traduira par une augmentation du trafic dans la traverse du bourg (côté ouest), aussi bien pour les déplacements est-ouest (principalement des déplacements locaux pour les camions) que pour les déplacements nord-sud.

Par ailleurs, la réalisation de l'autoroute entraînera une baisse de trafic sur la RN126 à l'est de Puylaurens. En effet, les usagers voulant accéder rapidement à Castres devront emprunter la RD84 afin de rejoindre l'échangeur situé au centre de la déviation.

L'échangeur de Puylaurens est majoritairement utilisé en direction de Castres avec une forte proportion de poids lourds. En effet, les camions faisant le trajet Revel <-> Castres ne peuvent pas passer par Soual dans le scénario de base.

### Éléments financiers

Le coût de l'aménagement de l'échangeur pour répondre aux contraintes d'exploitation dépendra du choix d'implantation des barrières de péage par le concessionnaire.

#### Décision du Préfet de Région concernant le positionnement de l'échangeur de Puylaurens et les circulations locales à Puylaurens pour les poids lourds venant rejoindre l'échangeur à l'issue de la phase de concertation (décembre 2011)

L'échangeur existant est maintenu. Il sera aménagé pour être intégré à la concession autoroutière. La demande de Mme le maire de Puylaurens d'un barreau routier reliant la route départementale 84 à la RN2126 sera étudiée (voir partie itinéraire de substitution).

#### III.3.3.1.8. Zone d'échange de Soual

Source : dossier de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011

L'implantation d'un échangeur local à l'est est justifiée par la situation de la commune de Soual à la croisée de la RN126, des routes départementales RD621 reliant Labruguière et Puylaurens, et RD622 reliant Castres et Revel.

Un échangeur à l'ouest de la déviation de Soual, en sus de l'échangeur à l'est de cette dernière, a été demandé lors des concertations précédentes afin de permettre notamment d'accueillir les usagers venant de Revel.

La commune de Soual a exprimé, en phase de concertation, son accord quant à la priorité d'un échangeur à l'est de Soual, mais a aussi exprimé son inquiétude quant aux déplacements nord-sud, c'est-à-dire depuis Castelnaudary et Revel jusqu'à Castres et Albi, des camions. Pour conserver les

mêmes circulations de camions, notamment pour les déplacements locaux (carrières à Dourgne), le conseil municipal a proposé l'ajout d'un échangeur à l'ouest de Soual.

Ces réflexions ont conduit à l'élaboration de deux scénarios d'échanges :

- scénario de base : un échangeur à l'est de Soual
- variante : deux échangeurs à l'est et à l'ouest de Soual

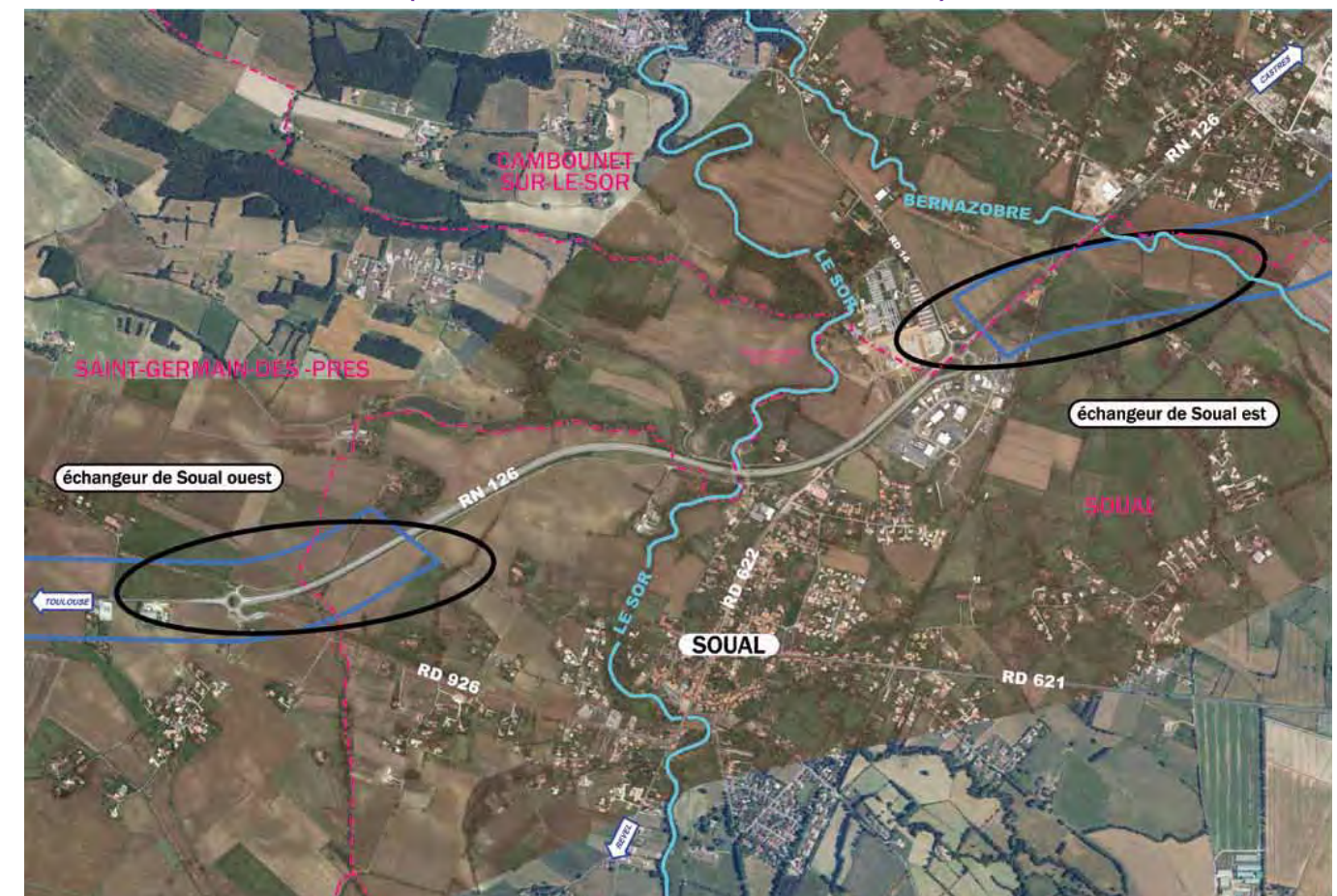
L'incidence en termes d'itinéraire de substitution et de circulations locales des poids-lourds est analysée dans la partie relative à l'itinéraire de substitution.

Concernant l'implantation de l'échangeur à Soual Ouest, afin de limiter l'impact sur le bâti, le positionnement de l'échangeur est envisagé à l'est du carrefour giratoire existant en extrémité de la déviation de Soual avec un raccordement à la RD926 à l'ouest du lieu-dit « Bosc de Moffre ».

Concernant l'implantation de l'échangeur à Soual Est, afin de limiter l'impact sur les zones d'activités et le bâti, le positionnement de l'échangeur est envisagé à l'est du carrefour giratoire actuel d'extrémité de la déviation de Soual, au sud-est de la RN126 et au sud du ruisseau Bernazobre.

L'analyse environnementale, de trafic et financière faite dans le cadre de la concertation, pour chacune des variantes, est présentée dans les sous-paragraphe suivants.

Carte 18 : Variantes de la zone d'échange de Soual  
(Source : Dossier de concertation, 2011)





## Soual Ouest

Les enjeux environnementaux au niveau de l'échangeur de Soual Ouest sont les suivants :

### *Milieu physique*

On relève la présence d'un affluent du Sor au niveau duquel des risques de compression existent.

### *Faune et flore*

Le site présente un enjeu ornithologique avec le Pigeon colombin qui niche dans l'alignement de platanes de la RD 926 et la présence du Choucas des tours et de la Pie-grièche écorcheur. D'autre part, le site du « ruisseau du Château noir » abrite une station de Libellule fauve, espèce très localisée en Midi-Pyrénées, et l'Agrion de Mercure, espèce de libellule protégée.

### *Agriculture*

Trois exploitations ont une part importante de leur parcellaire concerné (42%, 54% et 93%). Il s'agit de deux agriculteurs double-actifs exploitant les terres dans une optique de gestion « patrimoniale » du foncier et d'un agriculteur âgé n'ayant pas prévu de cesser son activité à court terme. L'exploitation produisant du lait de vache relève du régime de déclaration au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement. Elle dispose d'un parcellaire regroupé autour des bâtiments agricoles situés à proximité. Son parcellaire agricole est dédié aux cultures pour nourrir le troupeau, au pâturage, à l'épandage des effluents d'élevage. Une parcelle a conservé une bonne structure (morphologie, taille) malgré le fractionnement induit par la création de la déviation de Soual. Les potentialités agronomiques de ces sols sont intéressantes grâce notamment aux investissements de drainage et d'irrigation.

### *Cadre de vie*

L'habitat au niveau de la zone d'échange est diffus et se compose de nombreux petits hameaux notamment au niveau de la Planche, de Métairie des prés, d'En Izan, d'En Teste.

### *Patrimoine*

A noter l'existence d'un pigeonnier (patrimoine bâti non protégé) au niveau de la Bonnetié (à plus de 300 m de la zone étudiée).

### *Paysage*

Le projet pourrait renforcer l'urbanisation dans un secteur qui reste encore préservé de l'influence des agglomérations voisines.

## Soual Est

Les enjeux environnementaux au niveau de l'échangeur de Soual Est sont les suivants :

### *Milieu physique*

Présence du cours d'eau du Bernazobre ainsi que du Sor et de leur zone inondable.

### *Faune et flore*

Le Sor et le Bernazobre constituent un site d'intérêt majeur aux niveaux entomologique (Cordulie à corps fin) et mammalogique (Loutre d'Europe, Campagnol amphibie). Des alignements d'arbres à Donnadiou-Bas et au nord de la RN126 abritent le Pigeon colombin, espèce rare et localisée en Midi-Pyrénées.

### *Agriculture*

L'exploitation agricole avec un élevage de bovins lait de près de 50 vaches laitières, est gérée par une jeune agricultrice installée il y a cinq ans et qui dispose de la totalité de son parcellaire autour de son siège d'exploitation.

Les parcelles concernées représentent 95% de la SAU totale exploitée. Les prairies permanentes sont pâturées par les animaux et les terres cultivées produisent les céréales pour nourrir le troupeau.

Par ailleurs, les déjections animales sont épandues sur l'ensemble des parcelles. Un espace boisé classé se développe au sud de Barbarié, notamment au niveau de la ripisylve du Sor.

### *Cadre de vie*

Les bâtis se concentrent le long de la RN 126, au nord d'Alabarède (zone d'activité) et au sud d'En Toulze. On note également la présence de petits hameaux au niveau de l'intersection entre les routes départementale, communale et la RN 126 ainsi qu'au lieu-dit Donadiou. On note également la présence d'une ligne RTE (réseau de transport d'électricité) ainsi qu'une servitude relative aux voies bruyantes le long de la RN 126.

### *Paysage*

Risque d'artificialisation dans un secteur encore préservé de l'urbanisation.

A l'issue de l'analyse faite dans le cadre de la concertation, les conclusions ont été les suivantes :

- Les enjeux environnementaux sont très forts au niveau du positionnement des 2 échangeurs, mais sont les plus importants au niveau de l'échangeur de Soual Est : une attention particulière à leur prise en compte sera nécessaire lors des étapes ultérieures.
- L'ajout d'un échangeur au droit de Soual Ouest entraîne des conséquences financières fortes. En plus du coût de construction supplémentaire, cet échangeur modifie substantiellement les trafics des poids lourds empruntant l'autoroute, ce qui entraîne une forte baisse des recettes de péage, et donc une hausse importante de la subvention d'équilibre. Par ailleurs, la création de cet échangeur entraînerait la présence de trois échangeurs entre Puylaurens et Soual, pour une distance de 10,5 km : la densité des trafics sur cet itinéraire ne justifie par la présence d'un tel nombre d'échangeurs.

### **Décision du Préfet de Région concernant la zone d'échange de Soual à l'issue de la phase de concertation (décembre 2011)**

L'échangeur situé à l'est de la déviation actuelle de Soual est retenu. La réflexion sur les circulations locales sera poursuivie (voir partie itinéraire de substitution).

### III.3.3.1.9. Zone d'échange de Castres

Source : dossier de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011

La zone d'échange de Castres, telle que définie dans la décision du préfet de région, permet le raccordement à la rocade de Castres, d'irriguer l'ensemble de l'agglomération castraise, de desservir la zone du Causse (aéroport, centre hospitalier intercommunal et zone d'activités) et, in fine, de se connecter à l'axe Albi-Mazamet.

En outre, la desserte des zones économiques du Mélou et de la Chartreuse avec ses 2 500 emplois constitue un enjeu majeur pour la ville de Castres, ce qui motive sa demande d'un nouvel échangeur. La desserte de ces zones économiques est prévue d'être réalisée par un diffuseur au lieu-dit Saint-Palais. Cet échangeur permet d'accéder à l'autoroute par le centre de Castres sans traverser les zones du Mélou et de la Chartreuse.

La ville de Castres a demandé, dans le cadre de la concertation, la réalisation d'un échangeur au droit de la voie communale n°50, afin de desservir la partie ouest de la zone d'activités.

Ces réflexions ont conduit à l'élaboration de deux scénarios d'échanges :

- scénario de base : raccordement à la rocade de Castres et échangeur au lieu-dit Saint-Palais à Castres. Dans ce scénario, les véhicules souhaitant accéder à la partie ouest de la zone d'activités peuvent emprunter l'échangeur Ouest de Soual et la RN126 en traversant notamment Longuegineste.

Le positionnement de l'échangeur de Saint-Palais s'inscrit dans la bande déclarée d'utilité publique le 15 juin 2004.

- variante : raccordement à la rocade de Castres, échangeur au lieu-dit Saint-Palais et échangeur au droit de la VC 50 à Castres. Dans ce scénario, les véhicules souhaitant accéder à la partie ouest de la zone d'activités peuvent emprunter l'échangeur de la VC 50.

Le positionnement de l'échangeur au droit de la VC 50 est envisagé entre la VC 50 et l'Agout afin de limiter l'impact sur le bâti et la zone d'activité.

L'analyse environnementale, de trafic et financière faite dans le cadre de la concertation, pour chacune des variantes, est présentée dans les sous-paragraphes suivants.

Pour une raison identique au cas des échangeurs au niveau de Soual, seuls sont présentés ici les enjeux environnementaux présents dans les zones envisagées pour le positionnement des échangeurs.

Carte 19 : Variantes de la zone d'échange de Castres  
(Source : Dossier de concertation, 2011)



#### Zone de l'échangeur au droit de la VC 50

Les enjeux environnementaux dans la zone de l'échangeur au droit de la VC 50 sont les suivants :

##### Milieu physique

Le cours de l'Agout (et sa zone inondable) sinue au niveau de la zone d'étude.

##### Faune et flore

L'Agout, classé dans le réseau Natura 2000, est un site d'intérêt majeur aux niveaux entomologique (Gomphe de Graslin et Cordulie à corps fin) et mammalogique (Loutre d'Europe et Campagnol amphibie). Des alignements d'arbres au niveau de la Métairie-Basse abritent le Gobemouche gris, espèce vulnérable sur la Liste rouge nationale des oiseaux nicheurs.

##### Agriculture

L'exploitation possédant des bâtiments agricoles (stockage de foin et de matériels) dans l'emprise de l'échangeur est également concernée sur 39% de ses surfaces exploitées. Cette exploitation, avec un élevage de 30 vaches allaitantes et des volailles, est gérée par une jeune agricultrice installée il y a 3 ans qui pratique la vente directe d'une partie de ses produits.

Par ailleurs, deux exploitations présentent une ou plusieurs parcelles inscrites en zone d'activité actuelle ou future du PLU.

Un espace boisé classé s'étend le long de la ripisylve de l'Agout.

### *Cadre de vie*

Le bâti est dense au niveau de la zone industrielle de la chartreuse. Sur le reste de la zone d'étude, le bâti est diffus et s'organise autour de petits hameaux : Tailleter, Métairie basse. On note également la présence de deux ICPE : une ICPE non SEVESO et une classée SEVESO au niveau de la zone industrielle de la Chartreuse. A noter la présence de la voie ferrée qui traverse la zone d'échange et d'une servitude relative aux voies bruyantes le long de la RN 126, au sud de la zone étudiée.

### *Patrimoine*

La zone étudiée pour l'aménagement d'un échangeur comprend deux monuments historiques inscrits ainsi que leur périmètre de protection (500 m de rayon) : la Chartreuse de Saix, où une zone à forte densité archéologique a été recensée et une partie du domaine de la Fedial (demeure de Jean-Jaurès).

### *Paysage*

Le paysage est marqué par l'agriculture et la présence de l'Agout accompagné de sa ripisylve.

### **Zone de l'échangeur de Saint-Palais**

Les enjeux environnementaux dans la zone de Saint-Palais sont les suivants :

### *Milieu physique*

On note la présence de l'Agout (et de sa zone inondable d'une centaine de mètres de large) ainsi qu'un de ses affluents : le ruisseau de Grelle.

### *Faune et flore*

Le site « Prairies humides du ruisseau de Grelle » abrite des prairies humides (habitats à enjeu majeur), des prairies à Agropyre et Rumex (habitats à enjeu assez fort), et l'Ophioglosse commun, espèce végétale à enjeu assez fort.

### *Agriculture*

Une exploitation agricole est concernée par la zone étudiée dont le siège d'exploitation est situé à proximité. L'acquisition des parcelles, nécessaires à l'implantation de l'échangeur desservant la zone d'activités, est en cours. Deux espaces boisés classés de petite surface (environ un hectare) ont été relevés : l'un au niveau de Pauvre, l'autre au niveau de Montreveil.

### *Cadre de vie*

La zone concernée est déjà très influencée par l'urbanisation. On note la présence d'un centre médico-social à l'est de Grelle et d'une école le long de la RD123 au nord-ouest de Saint-Joseph. A noter la présence de deux installations classées pour l'environnement (ICPE) SEVESO seuil bas au niveau du Verdier du Mélou.

### *Patrimoine*

Le périmètre de protection du monument historique classé dit « Parc de Briguiboul » (jardin d'agrément et jardin public) est concerné en partie par la zone prévue pour l'échangeur.

### *Paysage*

Le projet risque de renforcer l'urbanisation dans une zone déjà fortement influencée par la proximité de l'agglomération Castraise.

### **Analyse des trafics**

#### *Réseau secondaire*

Les volumes de trafic sont relativement peu modifiés sur le réseau local à l'exception de la RD621 et de la RN126. En effet, la section autoroutière entre Verfeil et Castres est concurrentielle par rapport à l'itinéraire Castres-Toulouse par la RN126. D'autre part, la RD621 devient moins attractive du fait de l'absence d'échangeur à Soual ouest dans le scénario de base.

#### *Autoroute*

La présence de l'échangeur au droit de la VC50 ne modifie pas fondamentalement la distribution des trafics entre Castres et Soual : les usagers en provenance de l'ouest et se rendant à la zone d'activités du Mélou et de la Chartreuse sortent directement à l'échangeur de Soual est et empruntent ensuite la RN126. Ceux venant de Castres et se rendant à la zone d'activités du Mélou et de la Chartreuse seront dissuadés par le coût du péage et empruntent en majorité la RN126, dont l'itinéraire est en outre plus direct.

Par ailleurs, le positionnement envisagé de l'échangeur au droit de la VC50 se situe à proximité de la zone Natura 2000 de l'Agout : il conviendrait de limiter au maximum les impacts de l'éventuel échangeur sur ce site, si sa réalisation était décidée.

### **Éléments financiers**

La réalisation supplémentaire d'un échangeur au droit de la VC50, en plus de l'échangeur de Saint-Palais, augmente sensiblement le coût de construction, sans que de nombreux trafics viennent l'emprunter. Il en résulte une augmentation substantielle de la subvention d'équilibre.

### **Décision du Préfet de Région concernant la zone d'échange de Castres à l'issue de la phase de concertation, décembre 2011**

L'échangeur au niveau de Saint-Palais, qui permet l'entrée sur l'autoroute depuis le centre de Castres, a été retenu.

L'hypothèse d'un échangeur supplémentaire à la VC50 a été poursuivie en étude et en concertation.

Des études sur l'échangeur de la VC50 sont poursuivies, suite à cette décision.

Durant la concertation de fin 2014 sur l'échangeur VC50, il s'avère que celui-ci n'apporte que peu de trafic supplémentaire sur l'autoroute, qu'il a un impact significatif sur le milieu naturel et une exploitation agricole, et qu'il engendre un coût non négligeable, pouvant fragiliser la rentabilité économique du projet global.

### **Décision du comité de pilotage concernant la zone d'échange de la VC50, janvier 2015**

Il est décidé de ne pas retenir cet échangeur.

### III.3.3.2. Présentation des Itinéraires de substitution

Les éléments suivants sont issus du dossier de concertation sur cette thématique de novembre 2011.

#### III.3.3.2.1. Définition

L'itinéraire de substitution est destiné aux usagers ne pouvant ou ne souhaitant pas emprunter l'autoroute, soit parce qu'ils n'y sont pas autorisés, soit parce qu'ils ne veulent pas s'acquitter d'un péage.

Concernant le projet d'autoroute Castres – Verfeil, les tracés envisagés pour les sections nouvelles de la 2x2 voies sont en site propre, c'est-à-dire qu'elles ne réutilisent pas l'infrastructure actuelle de la route nationale 126. Ainsi, pour toutes ces sections, l'itinéraire de substitution est naturellement la RN126.

La définition de l'itinéraire de substitution se pose pour les sections élargies sur place ou les déviations à 2x2 voies incorporées à la concession. Précisément, il s'agit de :

- la déviation de Verfeil,
- la déviation de Puylaurens,
- la déviation de Soual.

#### III.3.3.2.2. Déviation de Verfeil

Sources : dossiers de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011

Il s'agit d'une route départementale à 2 voies. Trois options ont fait l'objet d'un exposé détaillé lors de la présentation des tracés :

- le doublement sur place de la déviation de Verfeil : dans ce cas, l'itinéraire de substitution serait les routes départementales RD 112 et RD 20 ;
- le doublement sur place de la déviation de Verfeil, avec construction d'une nouvelle déviation à 2 voies en parallèle de l'autoroute : dans ce cas, l'itinéraire de substitution serait la nouvelle déviation ;
- la réalisation de l'autoroute en site propre, en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil : dans ce cas, l'itinéraire de substitution serait la déviation actuelle.

Il convient de préciser que, dans tous les cas, ces itinéraires de substitution se connecteraient à l'autoroute au niveau de la commune de Verfeil uniquement via l'échangeur au droit de la commune.

#### Décision du Préfet de Région concernant la déviation de Verfeil, juillet 2014

Le tracé en site propre a finalement été retenu.

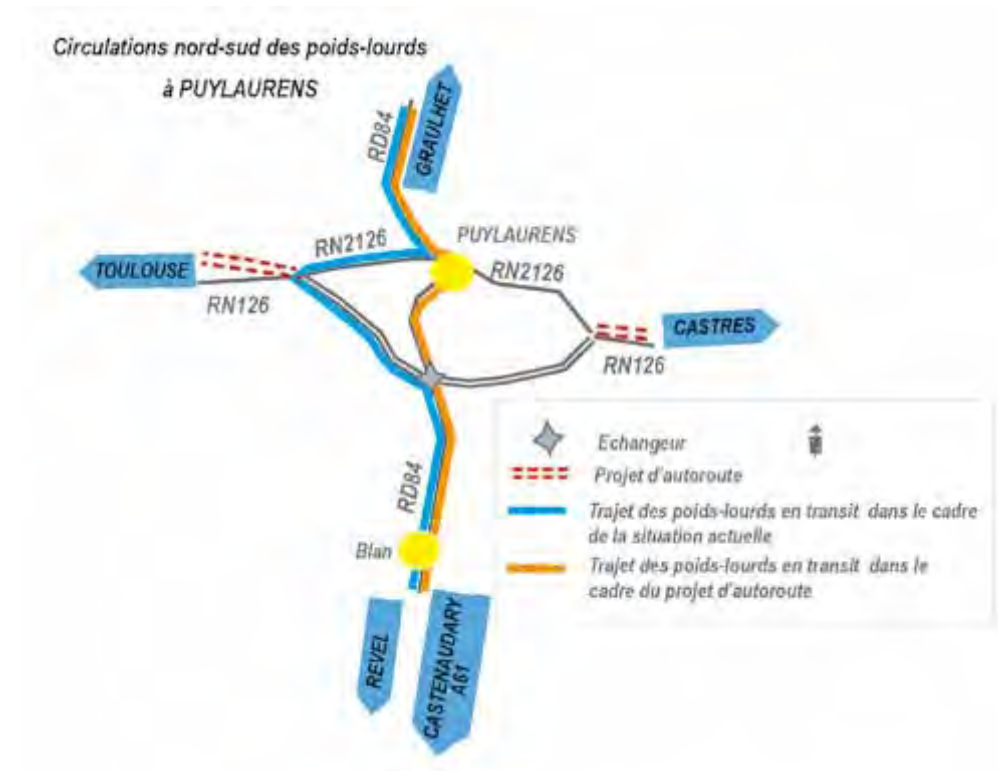
#### III.3.3.2.3. Déviation de Puylaurens

Sources : dossiers de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011 et de fin novembre 2014

La déviation de Puylaurens est une route nationale à 2x2 voies qui sera intégrée au le projet d'autoroute. Dans ce cadre, les deux giratoires d'accès aux extrémités seront supprimés, et le seul point d'échange sera l'échangeur actuel. L'itinéraire de substitution pour les trajets est-ouest sera, comme c'est le cas actuellement, la RN126, qui a vocation à intégrer le réseau départemental. Pour les trajets nord-sud, l'itinéraire de substitution sera la RD84.

Le conseil municipal de Puylaurens a proposé qu'une réflexion soit menée sur les déplacements nord-sud, et notamment sur la pertinence d'un barreau routier reliant la RD 84 et la RN126.

Carte 20 : Itinéraire de substitution de Puylaurens  
(Source : Dossier de concertation, 2011)



#### Décision du Préfet de Région concernant la déviation de Puylaurens, lors du comité de Pilotage du 29 janvier 2015

L'intégration de la déviation de Puylaurens au projet est confirmée avec l'aménagement d'un barreau routier à Puylaurens pour relier la RD84 à la RN126, le Comité de pilotage constatant que ce barreau permet d'apporter un trafic supplémentaire et de générer une économie de la subvention d'équilibre. De plus, il permet de rétablir les circulations locales et plus largement d'assurer la continuité des échanges Nord-Sud.

### III.3.3.2.4. Déviation de Soual

Sources : dossiers de concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution, novembre 2011 et de fin novembre 2014

La déviation de Soual est une route nationale à 2x2 voies qui sera intégrée au projet d'autoroute. L'itinéraire de substitution sera, comme c'est le cas actuellement, la RD926.

Par contre, il s'exerce sur les poids-lourds en transit une interdiction de circuler au sein de la commune de Soual (cf. schéma ci-dessous).

Deux configurations ont été présentées en concertation, fin 2011 :

1. dans le cas où seul est construit l'échangeur à l'est de Soual, les poids-lourds empruntent pour se rendre à Castres l'autoroute via l'échangeur de Puylaurens (ceux de moins de 19 tonnes peuvent aussi emprunter la RD621, ce qui leur permet d'avoir un itinéraire gratuit) ;

**Carte 21 : Itinéraire de substitution de Soual, situation actuelle**  
(Source : Dossier de concertation, 2011)



**Carte 22 : Itinéraire de substitution de Soual, Scénario de base**  
(Source : Dossier de concertation, 2011)



2. dans le cas où sont construits les échangeurs à l'ouest et à l'est de Soual, les poids lourds pourront effectuer le même trajet que dans la situation actuelle mais ils devront emprunter la déviation de Soual, soumises à péage.

Carte 23 : Itinéraire de substitution de Soual, variante  
(Source : Dossier de concertation, 2011)



#### Décision du Préfet de Région concernant la déviation de Soual, décembre 2011

Il est demandé de poursuivre les études.

Durant la concertation de fin 2014 sur la déviation de Soual, il s'avère que celle-ci n'entraînera qu'une faible diminution de la circulation de poids lourds dans le bourg, où une interdiction de circuler est déjà effective, et qu'elle engendre une augmentation du coût de la subvention d'équilibre. Les élus se sont orientés vers des possibilités d'aménagements locaux, qui pourraient aussi favoriser des retombées positives pour le territoire.

#### Décision du Préfet de Région concernant la déviation de Soual, lors du comité de Pilotage du 29 janvier 2015

L'intégration de la déviation de Soual au projet autoroutier a été confirmée.  
Les itinéraires de substitution seront la RD84 puis l'autoroute à partir de Puylaurens (scénario de base), ou la RD85 depuis Revel.

#### III.3.4. Variantes de tracés (2012-2014)

Source : dossier de concertation sur les variantes de tracés, janvier 2012

Les éléments suivants ont été présentés dans le dossier de concertation entre janvier et mars 2012, notamment l'analyse multi-critères permettant d'éviter les principaux enjeux.

Cette concertation portait sur le choix d'un tracé de référence pour le projet d'autoroute entre Castres et Toulouse, plus précisément entre Gragnague et la rocade Ouest de Castres. Les résultats des études de recherche de tracés, menées par l'État, représentée par la DREAL (maître d'ouvrage sur le tracé neuf, en attendant qu'un concessionnaire soit désigné), au sein du fuseau d'études arrêté à l'issue de la première phase de concertation sont présentés ci-dessous.

Les tracés étaient présentés par secteur, afin de permettre une analyse suffisamment fine des enjeux présents sur le territoire traversé et de leur prise en compte.

Deux secteurs, les secteurs 2 et 3, présentaient plusieurs tracés, le consensus ne s'étant pas dégagé sur ces parties et un fuseau élargi ayant été retenu par le préfet de région.

Sur chaque secteur, à l'issue de l'analyse, le maître d'ouvrage a présenté sa proposition de tracé, qui était soumise à la concertation.

Les enjeux présents sur le territoire ont été regroupés en cinq thématiques :

- l'urbanisation, le cadre de vie, les réseaux et servitudes,
- l'environnement physique,
- l'agriculture,
- la faune et la flore,
- le patrimoine, le paysage, le tourisme et les loisirs.

Le coût est également un enjeu important qui a fait l'objet d'une analyse systématique.

Le comité de pilotage du 15 mars 2012 a alors été réuni : une concertation supplémentaire sur les secteurs 2 et 3, impliquant les acteurs du milieu agricole a été sollicitée.

A la suite de la suspension des démarches, liée à l'audit de la commission « Mobilité 21 », entre 2012 et 2014, le préfet de région a arrêté le tracé, par décision du 31 juillet 2014. Cette décision a été prise à l'issue des réunions regroupant les élus locaux et les représentants du milieu agricole.

### III.3.4.1. Secteur 1 : de l'A68 à Verfeil

Source : dossier de concertation sur les variantes de tracés, janvier 2012

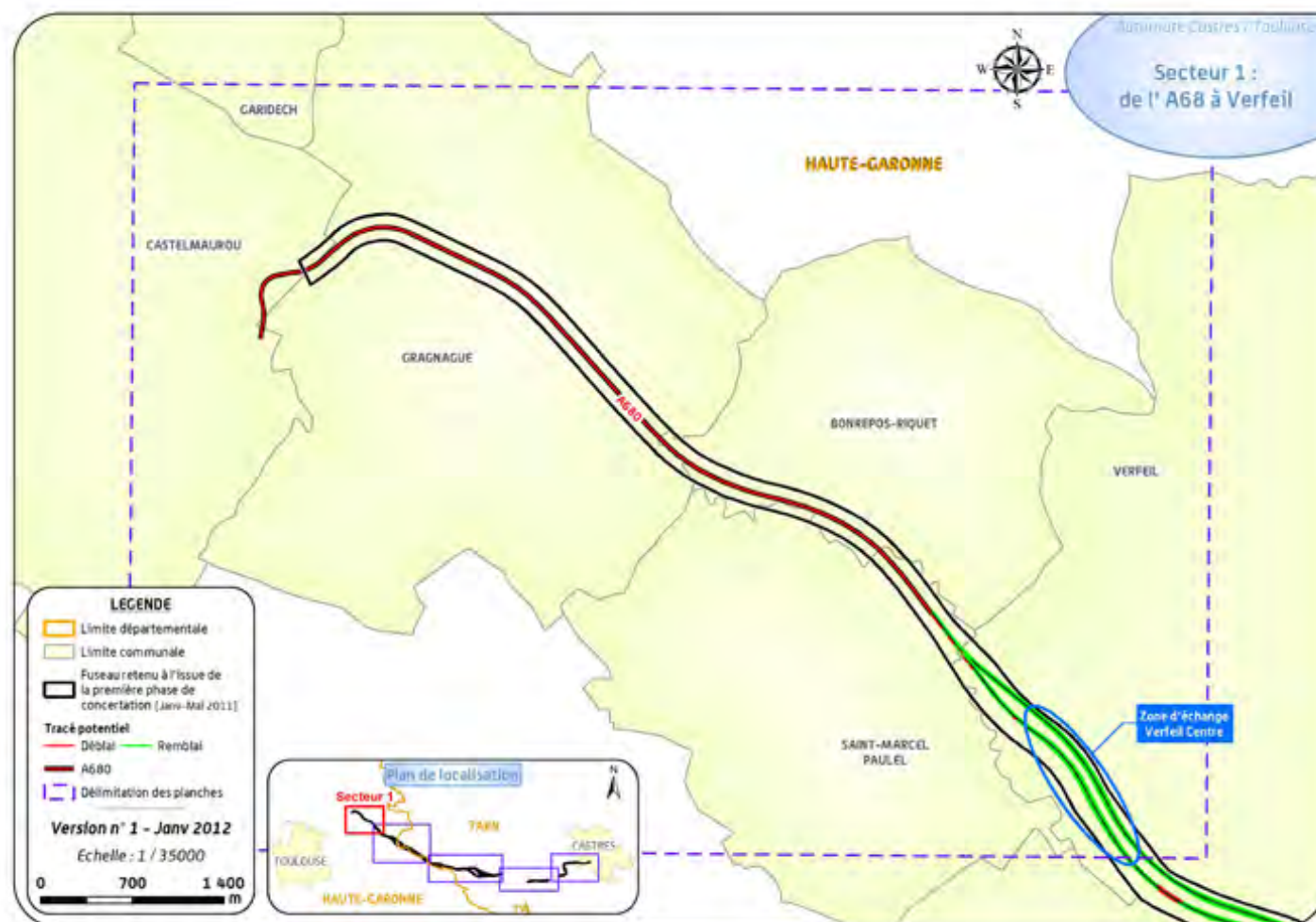
Le secteur 1 s'étend de l'A68 à la limite communale de Verfeil, au lieu-dit Pont de Bois : il correspond au doublement sur place de l'A680, appartenant au réseau concédé des ASF. À cet égard, il bénéficie d'un statut particulier puisque la mise à deux fois deux voies de la bretelle ne sera pas intégrée au périmètre de la concession entre Castres et Verfeil et sera réalisée par les ASF dans le cadre du contrat de plan qui les lie avec l'État.

Les enjeux principaux de ce secteur concernent l'habitat à proximité de la bretelle et la zone inondable du Girou, dans laquelle est implantée l'infrastructure.

Les ASF sont déjà propriétaires de la plupart des parcelles nécessaires à l'élargissement de la bretelle. Il est toutefois possible que les bassins de traitement des eaux et les ouvrages hydrauliques nécessitent, localement, des acquisitions complémentaires, sans risque pour le fonctionnement actuel des parcelles agricoles contiguës.

La localisation exacte de ces éventuelles acquisitions complémentaires ne sera connue que lors des études de définition qui seront menées par le concessionnaire. Par conséquent, l'impact agricole qui sera très faible, n'a pas été analysé sur ce secteur.

Carte 24 : Tracé du secteur 1  
(Source : Dossier de concertation, 2012)



L'analyse des différentes thématiques sur ce secteur fait apparaître les effets résiduels potentiels du tracé suivants :

THÉMATIQUES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES DU PROJET
Urbanisation cadre de vie	Nuisances potentielles en phase travaux
Milieu physique	Modification du champ d'expansion des crues Risques de compression / glissement des terrains
Agriculture	Acquisitions foncières localisées (terres agricoles), seulement si la mise en place d'ouvrage ou de bassins le nécessitent
Faune et flore	Altération potentielle de l'alimentation en eau des « prairies humides de Preusse Bas » Destruction et altération d'habitats d'espèces (Tétrix caucasien, Bergeronnette printanière, Campagnol amphibie, Putois d'Europe)
Patrimoine, loisirs et paysage	Impact faible

Niveau d'impact résiduel :

- Impact globalement très fort
- Impact globalement fort
- Impact globalement modéré

Les coûts liés au doublement de l'A680 (études travaux et éventuellement acquisitions foncières complémentaires) seront financés dans le cadre du contrat de concession des ASF.

Le projet consiste à doubler la bretelle existante par le nord. Il n'existe pas d'alternative pour le choix du tracé sur ce secteur. Cette situation, contrainte en raison de la zone inondable du Girou, nécessite de prévoir des ouvrages de décharge conséquents et coûteux. Toutefois, on note que les effets résiduels potentiels sont limités, notamment sur l'agriculture et le milieu humain.

#### Décision du comité de pilotage du 12 mars 2012, à l'issue de la concertation sur les tracés, dans le secteur 1

##### Doublement de l'A680 par le nord

Le projet consiste à doubler l'autoroute existante par le nord, sous maîtrise d'ouvrage ASF. Il n'existe pas d'alternative pour le choix du tracé sur ce secteur. Cette situation, contrainte en raison de la zone inondable du Girou, nécessite de prévoir des ouvrages de décharge conséquents et coûteux.

Toutefois, on note que les effets résiduels potentiels sont limités, notamment sur l'agriculture et le milieu humain.

### III.3.4.2. Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur

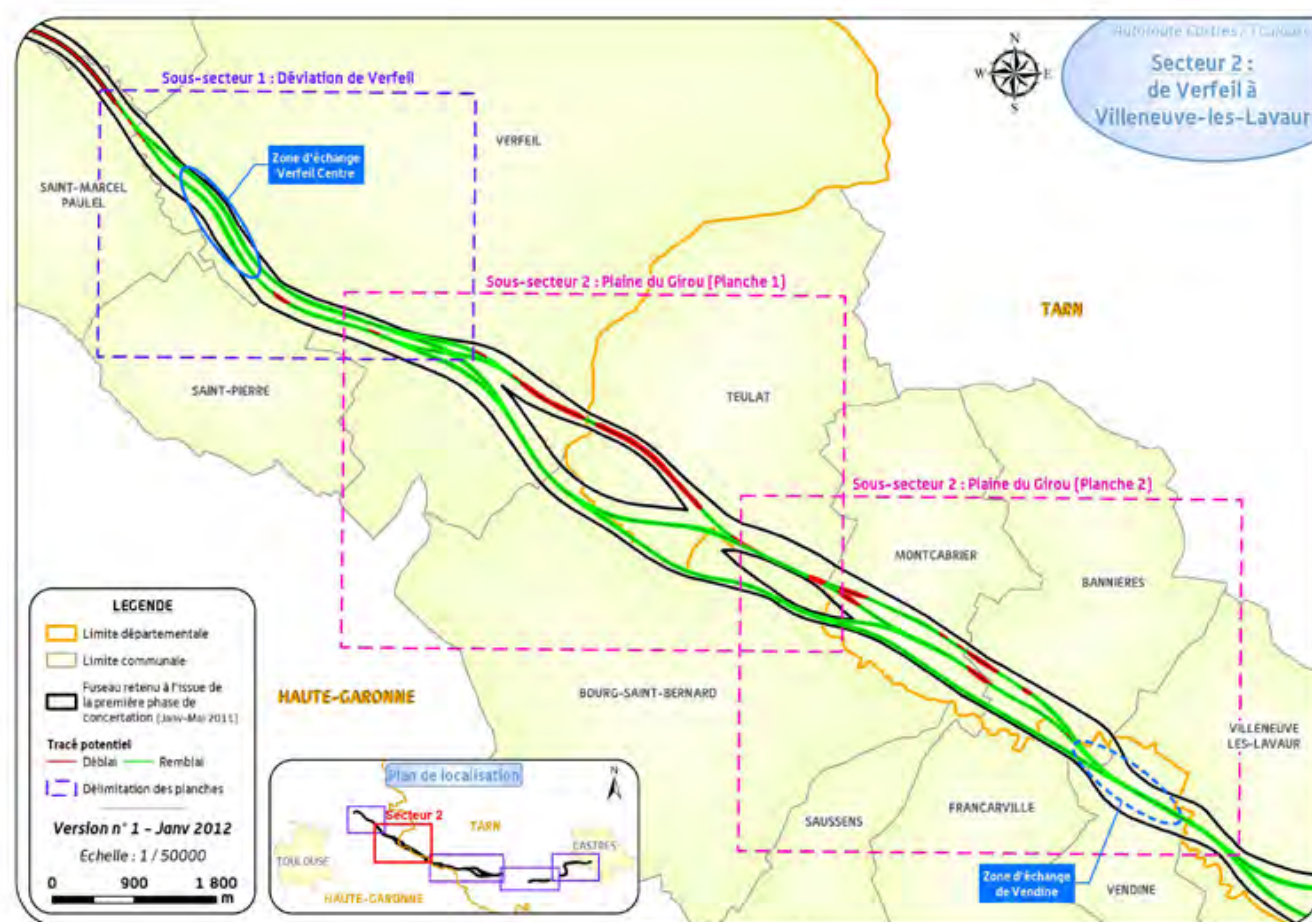
Source : dossier de concertation sur les variantes de tracés, janvier 2012

Pour une plus grande facilité de comparaison des tracés, ce secteur a été décomposé en deux sous-secteurs :

- la déviation de Verfeil (deux tracés proposés)
- la plaine du Girou (6 tracés proposés)

Le secteur porte de la limite communale de Verfeil, au lieu-dit Pont de Bois, jusqu'à la RD 11 sur la commune de Vendine. La jonction des deux sous-secteurs s'effectue à proximité du carrefour giratoire situé à l'extrémité est de la déviation de Verfeil.

Carte 25 : Variantes de tracés du secteur 2  
(Source : Dossier de concertation, 2012)



#### III.3.4.2.1. Sous-secteur 1 : Déviation de Verfeil

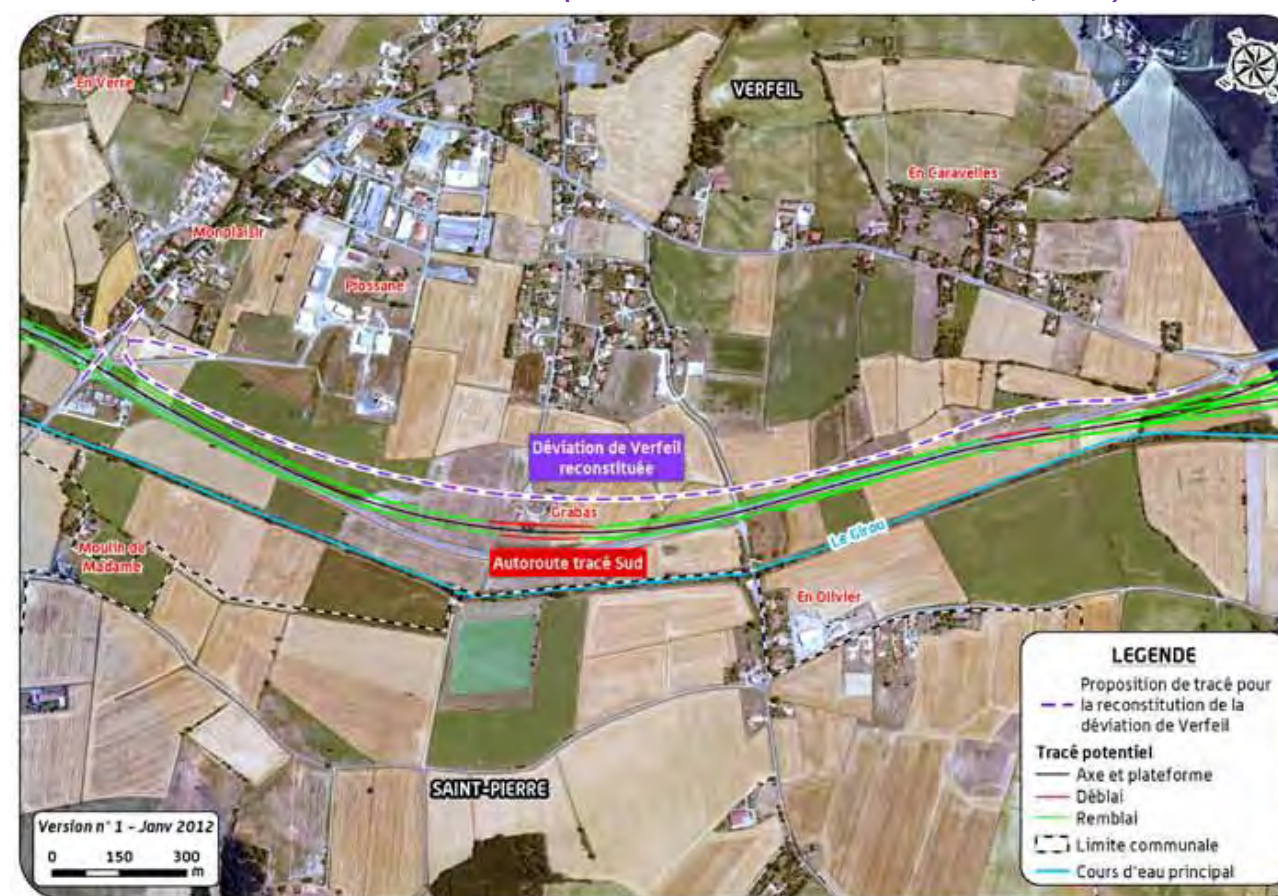
Dans ce sous-secteur, **deux variantes** du tracé pour l'autoroute ont été étudiées :

- le **tracé Sud**, qui consiste à doubler la déviation existante de Verfeil (RD20),
- le **tracé Nord**, qui est un tracé autoroutier neuf entre la déviation existante et le bourg de Verfeil. la déviation existante de Verfeil est utilisée comme itinéraire de substitution.

Dans le tracé Sud, 2 options ont été étudiées :

- le doublement sur place de la déviation de Verfeil (RD20), l'itinéraire de substitution étant la RD112 et la route de Puylaurens. Ceci conduit à une augmentation du trafic dans la traversé de Verfeil,
- le doublement sur place de la déviation de Verfeil (RD20) et construction en parallèle d'une nouvelle déviation : cette option conduit à ajouter l'impact de la nouvelle déviation à celui de l'autoroute.

Carte 26 : réalisation d'une nouvelle déviation de Verfeil à 2 voies en parallèle du tracé sud de l'autoroute - secteur 2 (Source : Dossier de concertation, 2012)



Le doublement sur place de la déviation de Verfeil conduit à modifier légèrement la géométrie de celle-ci pour permettre une vitesse à 130 km/heure.

La géométrie du tracé de la nouvelle déviation suit essentiellement l'axe en plan du tracé nord. Ce scénario conduit donc à cumuler les impacts tracés nord et sud sur cette zone, mais comme pour le scénario nord, une déviation gratuite de Verfeil est maintenue.



Le coût d'une nouvelle déviation est estimé à 10 M€ TTC.

L'analyse des différentes thématiques environnementales et des coûts sur ce secteur fait apparaître les effets résiduels potentiels du tracé suivants :

	URBANISATION CADRE DE VIE	MILIEU PHYSIQUE	AGRICULTURE	FAUNE FLORE	PATRIMOINE ET LOISIRS	Coûts*
<b>Tracé nord</b> (+ maintien de la déviation actuelle)	14 bâtis à acquérir potentiellement 2 franchissements routiers 3 franchissements par la ligne haute-tension proximité de 2 ICPE	Perte de surface d'expansion des crues 2 franchissements de ruisseaux 14,9 ha dans le champ d'expansion de la crue fréquente	Impacts sur 3 exploitations, la n°170 devant être restructurée, la n°157 relocalisée et la n°210 dont les bâtiments doivent être relocalisés.	Destruction de 2 chênes abritant le Grand Capricorne Altération des cours d'eau et fossés utilisés par le Campagnol amphibie ou le Putois d'Europe et l'Agrion de Mercure. Coupure d'axes de déplacement du Miniopère de Schreibers Destruction de parcelles utilisées pour la nidification par la Bergeronnette printanière	Artificialisation accrue du paysage	20 M€ TTC
<b>Tracé sud</b>	8 bâtis à acquérir potentiellement 2 franchissements routiers 3 franchissements par la ligne haute tension	Perte de surface d'expansion des crues 2 franchissements de ruisseaux 25,6 ha dans le champ d'expansion de la crue fréquente	Impacts sur l'exploitation n°157 devant être relocalisée.	Altération des cours d'eau et fossés utilisés par le Campagnol amphibie ou le Putois d'Europe et l'Agrion de Mercure. Coupure d'axes de déplacement du Miniopère de Schreibers Destruction de parcelles utilisées pour la nidification par la Bergeronnette printanière	Modification visuelle du paysage pouvant être atténuée par des mesures d'insertion paysagères	13 M€ TTC
<b>Tracé sud + déviation de Verfeil</b>	22 bâtis à acquérir potentiellement 2 franchissements routiers 2 giratoires de raccordement 3 franchissements par la ligne haute tension pour le tracé sud et 2 pour la nouvelle déviation	Perte de surface d'expansion des crues 2 franchissements de ruisseaux pour le tracé sud et 1 pour la nouvelle déviation Plus de 25 ha dans le champ d'expansion de la crue fréquente	Impacts sur 3 exploitations, la n°170 devant être restructurée, la n°157 relocalisée et la n°210 dont les bâtiments doivent être relocalisés.	Altération des cours d'eau et fossés utilisés par le Campagnol amphibie ou le Putois d'Europe et l'Agrion de Mercure. Coupure d'axes de déplacement du Miniopère de Schreibers Destruction de parcelles utilisées pour la nidification par la Bergeronnette printanière	Artificialisation accrue du paysage	24 M€ TTC
<b>Zone d'échange de Verfeil</b>	Proximité du bâti et de la ligne à haute tension Proximité de la station d'épuration	zone à 50% dans la zone crue fréquente à 100% dans la zone crue exceptionnelle	Impacts sur l'exploitation n°170 devant être restructurée	Destruction de chênes abritant le Grand Capricorne Altération des cours d'eau et fossés utilisés par le Campagnol amphibie ou le Putois d'Europe et l'Agrion de Mercure. Coupure d'axes de déplacement du Miniopère de Schreibers Destruction de parcelles utilisées pour la nidification par la Bergeronnette printanière	Artificialisation accrue du paysage	-

Niveau d'impact résiduel :

- Impact globalement très fort
- Impact globalement fort
- Impact globalement modéré

Le tracé Sud correspond au tracé de moindre impact pour toutes les thématiques. C'est aussi l'option la moins chère du fait de la réutilisation, autant que possible, de la déviation existante. L'option tracé Sud implique que l'itinéraire de substitution est composé de la route de Puylaurens et de la RD112 qui longent Piossane et passent dans le bas du bourg de Verfeil.

L'option tracé Sud et Déviation créée en parallèle, présente l'impact le plus fort et est la plus coûteuse car elle nécessite, en plus de la création d'une nouvelle déviation à deux voies, la reprise d'une partie de l'actuelle déviation pour permettre un passage à 130 km/h.

### III.3.4.2.2. Sous-secteur 2 : Plaine du Girou

Six variantes différentes ont ainsi été présentées à la concertation :

- tracé 1 : longe la RN126 par le nord,
- tracé 2 : longe la RN126 par le nord au niveau de Teulat, puis par le sud sur les communes de Bannières et de Montcabrier,
- tracé 3 : passe au sud de Nagasse avant de longer la RN126 par le nord au niveau d'En Boulou,
- tracé 4 : passe au sud de Nagasse, contourne En Boulou par le nord avant de longer la RN126 par le sud,
- tracé 5 : passe au sud de Nagasse puis à proximité de l'aérodrome avant de longer la RN126 par le sud,
- tracé 6 : passe au sud de Nagasse puis longe le Girou par le nord.

L'analyse des différentes thématiques environnementales et des coûts sur ce secteur fait apparaître les effets résiduels potentiels du tracé suivants :

Tracés	URBANISATION CADRE DE VIE	ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	AGRICULTURE	FAUNE ET FLORE	PATRIMOINE, LOISIRS ET PAYSAGE	COÛTS
<b>Tracé 1</b>	18 bâtis à acquérir potentiellement 7 rétablissements routiers 3 franchissements par la ligne à haute tension (hors A 680)	4 ouvrages de franchissement 8,1 ha en zone de crue fréquente 10,1 ha en zone de crue exceptionnelle	Impact sur 3 exploitations : la n°200 nécessitant le déplacement des bâtiments, les n°192 et 219 devant être restructurées 46,5 ha de parcelles présentant de bonnes potentialités agronomiques impactées 18 ha de parcelles déstructurées 10,5 ha de parcelles irriguées impactées	Impact localisé sur la Grenouille agile, la Genette commune et le Gobemouche gris Impact sur le Triton marbré	Modification de la perception du patrimoine (proximité du Moulin de Nagasse) et du paysage, notamment au niveau du bourg de Teulat Insertion en parallèle de la RN126 limitant l'artificialisation du paysage	60 M€ TTC
<b>Tracé 2</b>	16 bâtis à acquérir potentiellement 6 rétablissements routiers 3 franchissements par la ligne à haute tension (hors A 680)	4 ouvrages de franchissement 8,1 ha en zone de crue fréquente 19 ha en zone de crue exceptionnelle	Impact sur 2 exploitations : la n°200 nécessitant le déplacement des bâtiments, les n°192 devant être restructurée 47,5 ha de parcelles présentant de bonnes potentialités agronomiques impactées 18,5 ha de parcelles déstructurées 10,5 ha de parcelles irriguées impactées	Impact localisé sur la Grenouille agile, la Genette commune et le Gobemouche gris	Modification de la perception du patrimoine (proximité du Moulin de Nagasse) et du paysage, notamment au niveau du bourg de Teulat Insertion en parallèle de la RN126 limitant l'artificialisation du paysage	65 M€ TTC
<b>Tracé 3</b>	8 bâtis à acquérir potentiellement 6 rétablissements routiers 3 franchissements par la ligne à haute tension	6 ouvrages de franchissement 29 ha en zone de crue fréquente 19 ha en zone de crue exceptionnelle	Impact sur les exploitations n°192 et 219 devant être restructurées 50 ha de parcelles présentant de bonnes potentialités agronomiques impactées 30 ha de parcelles déstructurées 13 ha de parcelles irriguées impactées	2 franchissements du Girou, réserve de biodiversité principale du secteur Impact sur le Triton marbré	Modification de la perception du patrimoine (proximité du Moulin de Nagasse) et du paysage Artificialisation du paysage à proximité du Moulin de Nagasse	77 M€ TTC
<b>Tracé 4</b>	8 bâtis à acquérir potentiellement 6 rétablissements routiers 2 franchissements par la ligne à haute tension	6 ouvrages de franchissement 29 ha en zone de crue fréquente 27,8 ha en zone de crue exceptionnelle	Impact sur l'exploitation n°192 devant être restructurée 50 ha de parcelles présentant de bonnes potentialités agronomiques impactées 30 ha de parcelles déstructurées 15 ha de parcelles irriguées impactées	2 franchissements du Girou, réserve de biodiversité principale du secteur	Modification de la perception du patrimoine (proximité du Moulin de Nagasse) et du paysage Artificialisation du paysage à proximité du Moulin de Nagasse	80 M€ TTC
<b>Tracé 5</b>	1 bâti à acquérir potentiellement 5 rétablissements routiers 3 franchissements par la ligne à haute tension Proximité aérodrome	8 ouvrages de franchissement 43,8 ha en zone de crue fréquente 30,8 ha en zone de crue exceptionnelle	Impact sur les exploitations n°192, 217 et 219 devant être restructurées 50 ha de parcelles présentant de bonnes potentialités agronomiques impactées 30 ha de parcelles déstructurées 15 ha de parcelles irriguées impactées	4 franchissements du Girou, réserve de biodiversité principale du secteur Traverse de la ZNIEFF La Vendinelle, le Girou et les prairies annexes Impact de l'habitat du Putois d'Europe	Modification de la perception du patrimoine (proximité du Moulin de Nagasse) et du paysage Artificialisation du paysage à proximité du Moulin de Nagasse et du Pré de la Fadaise	96 M€ TTC
<b>Tracé 6</b>	1 bâti à acquérir potentiellement 5 rétablissements routiers 3 franchissements par la ligne à haute tension Proximité aérodrome	6 ouvrages de franchissement 61 ha en zone de crue fréquente 26 ha en zone de crue exceptionnelle	Impact sur l'exploitation n°217 devant être restructurée 50 ha de parcelles présentant de bonnes potentialités agronomiques impactées 30 ha de parcelles déstructurées 15 ha de parcelles irriguées impactées	4 franchissements du Girou, réserve de biodiversité principale du secteur Traverse d'une ZNIEFF La Vendinelle, le Girou et les prairies annexes Impact de l'habitat du Putois d'Europe	Modification de la perception du patrimoine (proximité du Moulin de Nagasse) et du paysage Artificialisation du paysage sur toute la longueur du tracé	97 M€ TTC

Niveau d'impact résiduel :

- Impact globalement très fort
- Impact globalement fort
- Impact globalement modéré

Les tracés 5 et 6 sont les tracés qui présentent le cumul d'impacts globalement forts ou très forts le plus important sur les différentes thématiques. Les tracés 1 et 2 se rapprochent des zones habitées ; le nombre de bâtis à acquérir reste cependant relativement faible au regard du linéaire (9,8 km), même s'il est plus important que pour les tracés 3 et 4. Par contre les tracés 1 et 2 s'éloignent de la zone inondable ce qui réduit considérablement le coût de l'infrastructure.

Les tracés 1 et 2 sont très proches en termes d'impact. Le tracé 2, en limitant l'impact écologique, et bien que d'un coût plus élevé, apparaît comme le tracé de moindre impact.

**Décision du comité de pilotage du 15 mars 2012, à l'issue de la concertation sur les tracés, dans le secteur 2**

**Sous-secteur 2-1 (Déviation de Verfeil) : tracé Nord**

La solution avec maintien de la déviation actuelle a été choisie. Cette décision fait suite à la délibération du Conseil Départemental 31 qui n'a pas souhaité rétrocéder la RD20.

**Sous-secteur 2-2 (Plaine du Girou) : tracé 2**

Les tracés 5 et 6 sont les tracés qui présentent le cumul d'impacts globalement forts ou très forts le plus important sur les différentes thématiques. Les tracés 1 et 2 se rapprochent des zones habitées ; le nombre de bâtis à acquérir reste cependant relativement faible au regard du linéaire (9,8 km), même s'il est plus important que pour les tracés 3 et 4. Par contre les tracés 1 et 2 s'éloignent de la zone inondable ce qui réduit considérablement le coût de l'infrastructure. Les tracés 1 et 2 sont très proches en termes d'impact. Le tracé 2, en limitant l'impact écologique, et bien que d'un coût plus élevé, apparaît comme le tracé de moindre impact.

**III.3.4.3. Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens**

Source : dossier de concertation sur les variantes de tracés, janvier 2012

De Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens le fuseau reste centré sur la vallée du Girou, puis s'inscrit sur les pentes collinaires au niveau de Maurens-Scopont et en amont du village de Cuq-Toulza.

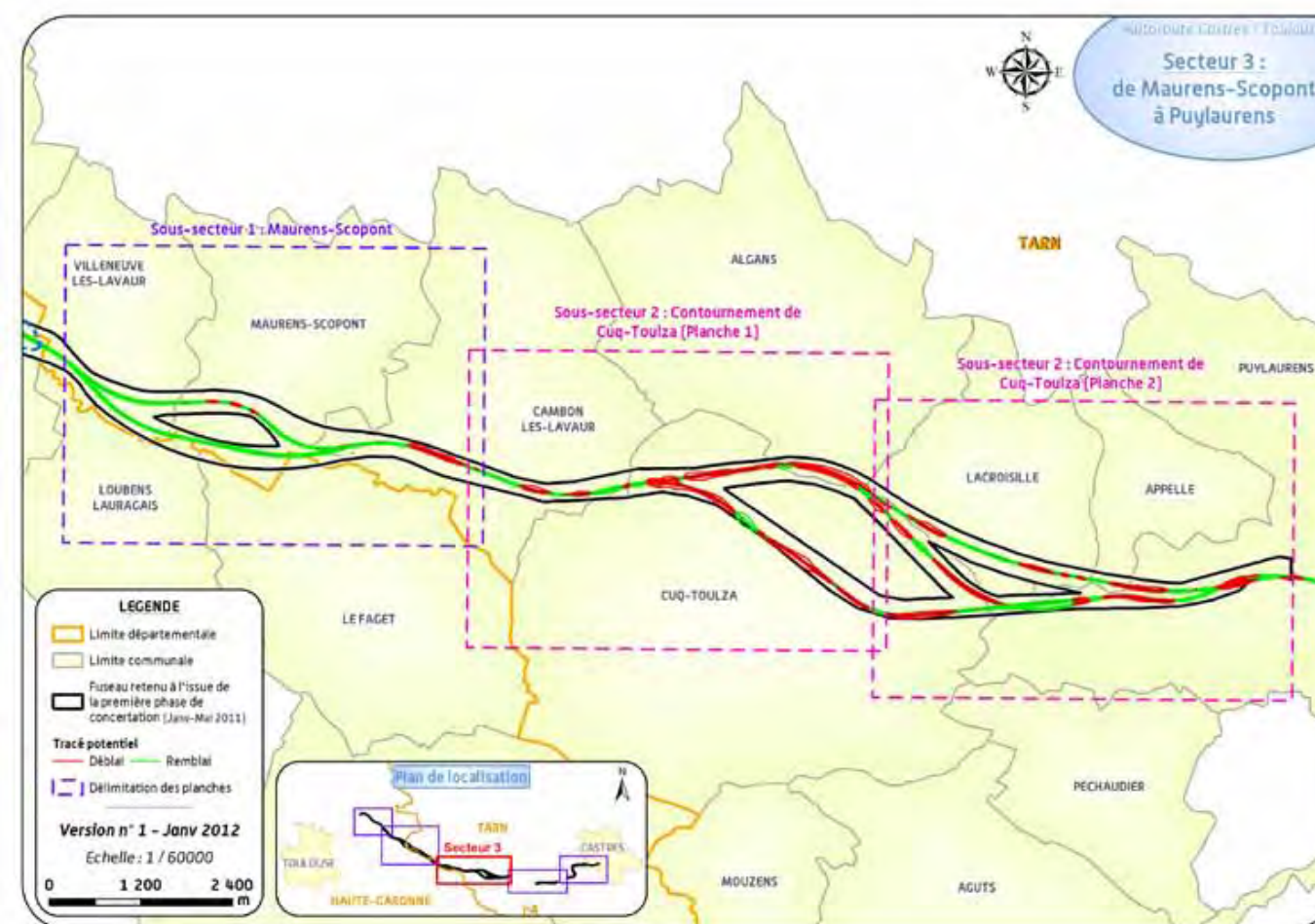
Ce secteur a été divisé en deux sous-secteurs :

- deux tracés sont présentés pour le contournement du château de Scopont ;
- trois tracés sont présentés pour le contournement de Cuq-Toulza.

Les choix effectués sur un sous-secteur n'ont pas d'incidence sur l'autre, toutes les hypothèses de tracés entre les deux sous-secteurs se raccordant en un point de tangence.

Le secteur porte de la RD11, sur la commune de Vendine, jusqu'à proximité du carrefour giratoire situé à l'extrémité ouest de la déviation de Puylaurens. La jonction des deux sous-secteurs est marquée par la RD48 sur la commune de Cambon-lès-Lavaur.

**Carte 27 : Variantes de tracés du secteur 3 (Source : Dossier de concertation, 2012)**



III.3.4.3.1. Sous-secteur 1: Contournement du château de Scopont

Dans ce sous-secteur, le fuseau retenu a permis d'inscrire **deux variantes** de tracé :

- tracé Nord : longe la RN126,
- tracé Sud : longe le Girou.

L'analyse des différentes thématiques environnementales et des coûts sur ce secteur fait apparaître les effets résiduels potentiels du tracé suivants :

Tracés	URBANISATION CADRE DE VIE	ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	AGRICULTURE	FAUNE FLORE	PATRIMOINE, LOISIRS ET PAYSAGE	COÛTS
<b>Tracé nord</b>	14 bâtis à acquérir potentiellement 5 rétablissements routiers 1 franchissement par la ligne à haute tension	2 ouvrages de franchissement 7 ha en zone de crue fréquente 6,9 ha en zone de crue exceptionnelle	10 ha de parcelles détruites 12,5 ha de parcelles irriguées impactées	Impact sur la Grenouille agile, le Campagnole amphibie, la Bergeronnette printanière et le Miniopère de Schreibers Impact localisé sur le Grand Capricorne	Modification de la perception du patrimoine (à 450m du château de Scopont) et du paysage.	<b>50 M€ TTC</b>
<b>Tracé sud</b>	5 rétablissements routiers 1 franchissement par la ligne à haute tension Ligne haute tension dans les emprises du projet	4 ouvrages de franchissement dont 2 accompagnés d'une rectification de cours d'eau 24 ha en zone de crue fréquente 14,6 ha en zone de crue exceptionnelle	18,5 ha de parcelles détruites 5,5 ha de parcelles irriguées impactées	Impact sur la Grenouille agile, le Campagnole amphibie, la Bergeronnette printanière et le Miniopère de Schreibers Impact sur le Girou, principal réservoir et corridor écologique du secteur	Modification de la perception du patrimoine (à 150m du château de Scopont) et du paysage, notamment sur les rives du Girou	<b>62 M€ TTC</b>
<b>Echangeur de Vendine</b>	Proximité du hameau « Les Bourrioux »	Echangeur compris en totalité en zone de formation géologique compressible Zone d'échange implantée en partie, dans la zone inondable du Messal	Impact sur l'exploitation n°166 qui produit selon le cahier des charges de l'Agriculture Biologique	Proximité du Girou Impacts sur l'alignement de platanes de la RD 11 abritant le Pigeon colombin	Vue possible depuis Les Bourrioux et En Vabre. Artificialisation accrue du paysage.	<b>111 M€ TTC</b>

Niveau d'impact résiduel :

- Impact globalement très fort
- Impact globalement fort
- Impact globalement modéré

Le tracé nord, malgré son impact plus fort sur le bâti, a un impact moindre sur la zone inondable, le patrimoine, la préservation de la biodiversité et du milieu naturel.

En termes de coûts, le tracé sud est plus cher en raison de la création d'ouvrages conséquents pour réduire les conséquences de l'infrastructure sur la zone inondable.

III.3.4.3.2. Sous-secteur 2 : Cuq Toulza

Pour ce sous-secteur, le fuseau d'étude retenu a permis d'inscrire **trois variantes** :

- tracé nord : longe la limite communale de Cuq-Toulza et passant au Nord de « La Bourdette »,
- tracé médian : s'inscrit sur la commune de Cuq-Toulza et proche de la limite communale,
- tracé Sud : passe entre Montauquier et le bourg de Cadix puis longeant la RN 126.

L'analyse des différentes thématiques environnementales et des coûts sur ce secteur fait apparaître les effets résiduels potentiels du tracé suivants :

Tracés	URBANISATION CADRE DE VIE	ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	AGRICULTURE	FAUNE FLORE	PATRIMOINE, LOISIRS ET PAYSAGE	COÛTS
<b>Tracé nord</b>	19 bâtis à acquérir potentiellement 4 rétablissements routiers 2 franchissements par la ligne à haute tension	4 ouvrages de franchissement dont un avec rectification du cours d'eau 2 rectifications de cours d'eau Traversée sur 7,3 km de zone de risque de glissement de terrains	Impact sur les exploitations n°37, 88 et 106 devant être restructurées	Altération du ruisseau de Portauque (Cordulie métallique) Destruction d'habitats et fragmentation des populations de Triton marbré, de Salamandre tachetée, de Coronelle girondine, d'Azuré du Serpolet et de Genette commune	Altération du paysage du fait de la réalisation de terrassements et d'ouvrages de grandes échelles. Impact visuel limité du fait de l'insertion en déblai.	<b>84 M€ TTC</b>
<b>Tracé médian</b>	13 bâtis à acquérir potentiellement 4 rétablissements routiers 2 franchissements par la ligne à haute tension	5 ouvrages de franchissement dont le franchissement du plan d'eau de la Vernède Traversée sur 7,1 km de zone de risque de glissement de terrains	Impact sur les exploitations n°37, 79, 88 et 106 devant être restructurées.	Altération du ruisseau de Portauque (Cordulie métallique) Destruction d'habitats et fragmentation des populations de Triton marbré, de Salamandre tachetée, de Coronelle girondine, d'Azuré du Serpolet et de Genette commune	Altération du paysage du fait de la réalisation de terrassements et d'ouvrages de grandes échelles. Impact visuel limité du fait de l'insertion en déblai. Proximité du château de la Vernède	<b>98 M€ TTC</b>
<b>Tracé sud</b>	14 bâtis à acquérir potentiellement 4 rétablissements routiers 2 franchissements par la ligne à haute tension	4 ouvrages de franchissement dont l'un est conséquent (vallon du Rigoulet) Traversée sur 6,8 km de zone de risque de glissement de terrains	Impact sur plusieurs exploitations : la n°106 devant être restructurée, les n°70 et 91 dont les bâtiments doivent être évités ou déplacés	Destruction d'une station de Buglosse d'Italie et de Nigelle de France Destruction d'habitats et fragmentation des populations de Triton marbré, de Salamandre tachetée, de Coronelle girondine, d'Azuré du Serpolet et de Genette commune	Altération du paysage du fait de la réalisation de terrassements et d'ouvrages de grandes échelles. Impact visuel limité du fait de l'insertion en déblai. Proximité du château de la Vernède et du château de Montauquier	<b>111 M€ TTC</b>

Niveau d'impact résiduel :

- Impact globalement très fort
- Impact globalement fort
- Impact globalement modéré

Le tracé Nord s'éloigne du bourg de Cadix ce qui atténue l'impact visuel de l'infrastructure notamment au niveau du franchissement du vallon du Rigoulet. Il nécessite l'acquisition de plus de bâtis mais s'éloigne du bâti historique non protégé. Les enjeux agricoles ou écologiques ne sont pas discriminants entre les différentes variantes. Le tracé Nord, en limitant les ouvrages de franchissement de grandes dimensions, est sensiblement moins coûteux.

**Décision du comité de pilotage du 15 mars 2012, à l'issue de la concertation sur les tracés, dans le secteur 3**

**Sous-secteur 3-1 (au droit de Maurens-Scopont) : tracé Nord**

Au niveau de ce sous-secteur, le tracé Nord, malgré son impact plus fort sur le bâti, a un impact moindre sur la zone inondable, le patrimoine, la préservation de la biodiversité et du milieu naturel.

**Sous-secteur 3-2 (contournement de Cuq-Toulza) : tracé Nord.**

Au niveau de ce sous-secteur, le tracé Nord s'éloigne du bourg de Cadix ce qui atténue l'impact visuel de l'infrastructure notamment au niveau du franchissement du vallon du Rigoulet. Il nécessite l'acquisition de plus de bâtis mais s'éloigne du bâti historique non protégé. Les enjeux agricoles ou écologiques ne sont pas discriminants entre les différentes variantes. Le tracé Nord, en limitant les ouvrages de franchissement de grandes dimensions, est sensiblement moins coûteux.

### III.3.4.4. Secteur 4 : de Puylaurens à Soual

Source : dossier de concertation sur les variantes de tracés, janvier 2012

La déviation de Puylaurens constitue la majeure partie de la future autoroute sur ce secteur et **un seul tracé** a été présenté entre Saint-Germain-des-Prés et Soual, du fait des contraintes techniques liées au raccordement avec les sections routières existantes (déviations de Puylaurens et de Soual). Ce tracé longe la RN126 avant de rejoindre la déviation de Soual.

La déviation de Puylaurens étant déjà existante, seuls les éléments modifiés par le projet sur cette partie du tracé figurent dans l'analyse.

Sur cette zone, se trouve également la zone d'échange de Puylaurens qu'il est prévu d'adapter pour permettre la mise en place du système de péage.

Carte 28 : Variantes de tracés du secteur 4  
(Source : Dossier de concertation, 2012)



L'analyse des différentes thématiques environnementales et des coûts sur ce secteur fait apparaître les effets résiduels potentiels du tracé suivants :

THÉMATIQUES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES DU PROJET	ECHANGEUR DE PUYLAURENS
Urbanisation cadre de vie	22 bâtis à acquérir potentiellement 132 personnes concernées par le dépassement du seuil de la réglementation bruit 4 rétablissements routiers (hors déviation de Puylaurens) 2 franchissements de la ligne électrique	Impact faible
Milieu physique	Risques de compression / glissement des terrains sur 1 km	Impact faible
Agriculture	Impact sur plusieurs exploitations : la n°13 devant être restructurée, la n°97 dont les bâtiments doivent être évités ou déplacés	Impact sur une grande parcelle de l'exploitation n°12
Faune et flore	Altération potentielle du ruisseau du Château noir fréquenté par l'Agriion de Mercure et le Putois d'Europe. Destruction d'une partie des habitats de nidification du Pipit rousseline et du Choucas des tours.	Altération possible du ruisseau du Caudies abritant le Campagnol amphibie
Patrimoine, loisirs et paysage	Artificialisation accrue du paysage	Artificialisation accrue du paysage
Coût	44 M€ TTC	-

Niveau d'impact résiduel :

- Impact globalement très fort
- Impact globalement fort
- Impact globalement modéré

Au niveau de Saint-Germain-des-Prés, les zones d'habitations constituent l'enjeu principal. Des protections anti-bruit doivent être mises en place au droit des lotissements.

#### Décision du comité de pilotage du 15 mars 2012, à l'issue de la concertation sur les tracés, dans le secteur 4

##### Tracé unique retenu

Au niveau de Saint-Germain-des-Prés, les zones d'habitation constituent l'enjeu principal. Des protections anti-bruit devront être mises en place au droit des lotissements.

### III.3.4.5. Secteur 5 : de Soual à Castres

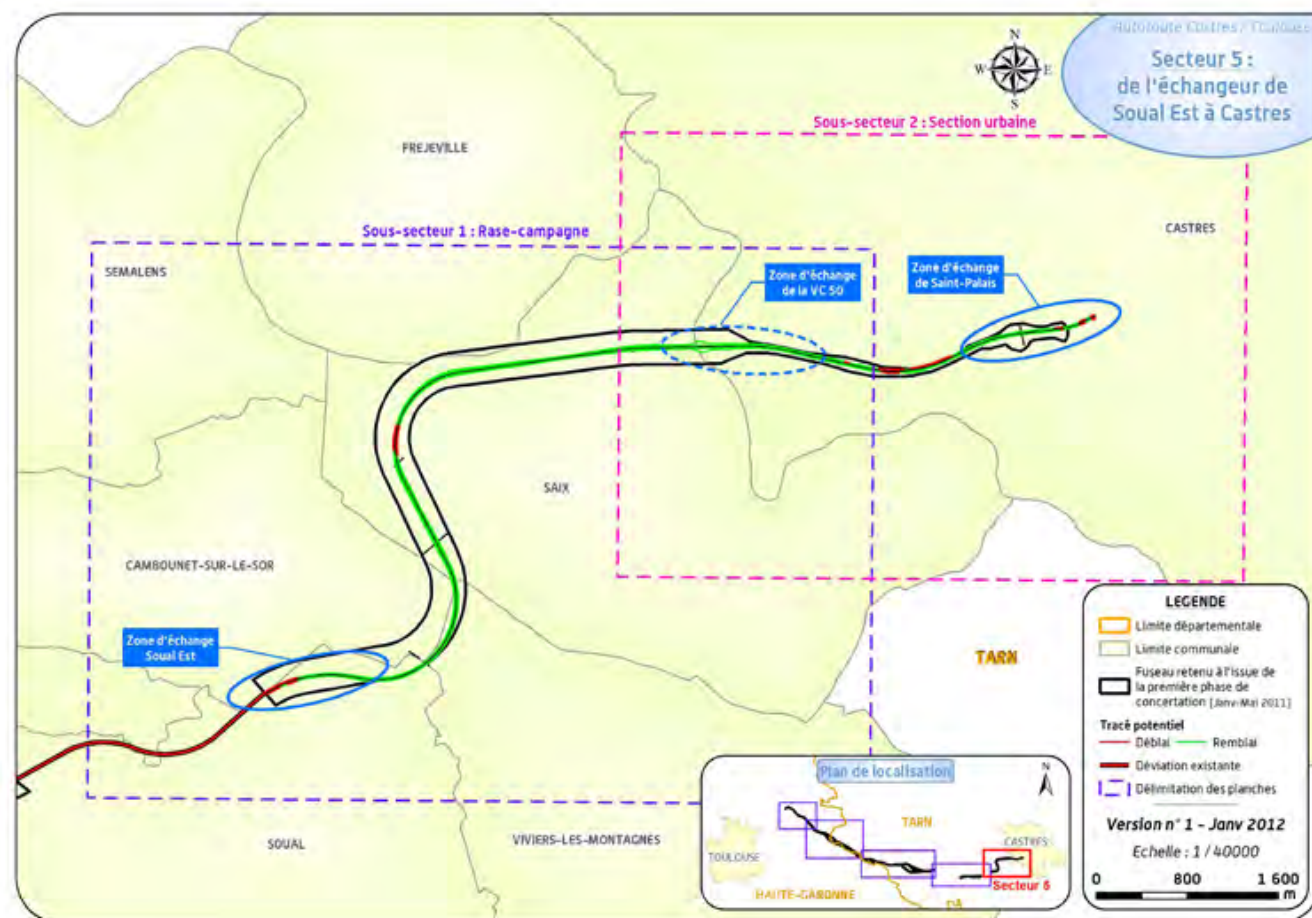
Source : dossier de concertation sur les variantes de tracés, janvier 2012

Entre Soual et Castres, la concertation a présenté **un seul tracé** dans le fuseau d'étude retenu (ce fuseau correspondant à la bande déclarée d'utilité publique en 2007). Ce tracé se situe en bordure du fuseau d'étude entre les hameaux de Donadieu et d'En Bajou, compte tenu du positionnement de la zone d'échange de Soual Est.

Ce secteur est présenté en deux sous-secteurs sur la partie écologique, de façon à permettre une analyse plus fine de ces enjeux entre la section rase-campagne qui va de la zone d'échange de Soual-Est à l'entrée dans la zone industrielle de la Chartreuse et la section urbaine qui va de la zone industrielle de la Chartreuse à celle du Mélou sur la commune de Castres.

En ce qui concerne les zones d'échange, l'analyse a intégré les zones de Soual Est et de Saint-Palais qui ont été retenues par le préfet de Région à l'issue de la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution. Sur ce secteur ont également rappelé le positionnement de l'échangeur de la VC 50.

**Carte 29 : Variantes de tracés du secteur 5**  
(Source : Dossier de concertation, 2012)



L'analyse des différentes thématiques environnementales et des coûts sur ce secteur fait apparaître les effets résiduels potentiels du tracé suivants :

THÉMATIQUES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES DU PROJET	ECHANGEUR DE SOUAL EST	ECHANGEUR DE LA VC50	ECHANGEUR DE SAINT-PALAIS
<b>Urbanisation cadre de vie</b>	26 bâtis à acquérir potentiellement 250 personnes concernées par le dépassement du seuil de la réglementation bruit Passage à proximité de 2 ICPE de la zone industrielle de la Chartreuse Passage à proximité d'une crèche rétablissements routiers	Impact faible	Impact faible	Impact faible
<b>Milieu physique</b>	2,2 ha du champ d'expansion de la crue fréquente	Impact faible	Impact faible	Impact faible
<b>Agriculture</b>	Impact sur plusieurs exploitations : la n°19 devant être restructurée ou relocalisée, les n°12, 42 et 101 qui doivent être restructurées, les n°39 et 99 dont les bâtiments doivent être évités ou déplacés	Impact sur l'exploitation n°19 qui doit être restructurée ou relocalisée	Impact sur l'exploitation n°12	Impact sur l'exploitation n°93 dont les parcelles concernées sont en cours d'acquisition
<b>Faune et flore</b>	Impact sur les prairies humides de la Calarié (Trèfle maritime) Franchissement de l'Agoût (Cordulie à corps fin, Gomphe de Graslin, Salamandre tachetée, Grenouille agile, Loutre d'Europe) Franchissement du Sor et du Bernazobre (Campagnol amphibie, Loutre d'Europe, Putois d'Europe et Genette commune) Coupure d'axes de déplacement des chiroptères Chênes abritant le Grand Capricorne Proximité de la Réserve naturelle régionale de la «Héronnière de la Crémade»	Proximité du Bernazobre (Campagnol amphibie, Loutre d'Europe, Putois d'Europe et Genette commune) Coupure d'axes de déplacement des chiroptères	Proximité de l'Agoût (Cordulie à corps fin, Gomphe de Graslin, Salamandre tachetée, Grenouille agile) Coupure d'axes de déplacement des chiroptères	Emprise sur les prairies humides du ruisseau de Grelle
<b>Patrimoine, loisirs et paysage</b>	Proximité du monument historique La Chartreuse de Saix et du Domaine de la Fédiat Proximité de 2 hôtels et de la base de loisirs de la DICOSA artificialisation accrue du paysage	Artificialisation accrue du paysage	Artificialisation accrue du paysage	Artificialisation accrue du paysage
<b>Coût</b>	<b>83 M€ TTC*</b>	-	-	-

Niveau d'impact résiduel :

- Impact globalement très fort
- Impact globalement fort
- Impact globalement modéré

Sur ce secteur, les principaux effets sont liés à la présence de bâtis plus nombreux en raison de la proximité de Castres.

Au niveau écologique, bien que le choix du fuseau ait été guidé par la volonté d'éviter des zones à enjeu majeur, le passage en secteur 5 a nécessité d'effectuer un traitement spécifique des milieux et de leur fonction de corridor écologique notamment en raison de la présence d'espèces ayant un fort intérêt patrimonial.

Des mesures de réduction sont à prendre et, pour les impacts qui seraient persistants, des mesures de compensation sont recherchées.

#### Décision du comité de pilotage du 15 mars 2012, à l'issue de la concertation sur les tracés, dans le secteur 5

##### Tracé unique retenu

Sur ce secteur, les principaux effets sont liés à la présence de bâtis plus nombreux en raison de la proximité de Castres.

Au niveau écologique, bien que le choix du fuseau ait été guidé par la volonté d'éviter des zones à enjeu majeur, le passage en secteur 5 nécessitera d'effectuer un traitement spécifique des milieux et de leur fonction de corridor écologique notamment en raison de la présence d'espèces ayant un fort intérêt patrimonial.

Des mesures de réduction seront mises en œuvre et, pour les impacts significatifs qui seraient persistants, des mesures de compensation devront être élaborées. Elles seront affinées par le concessionnaire retenu lors de la construction.

### III.3.4.6. Les suites à la concertation sur les tracés

Au terme de la concertation sur les tracés, le comité de pilotage s'est réuni le 15 mars 2012. Compte tenu de la période de réserve électorale, l'État n'a pas définitivement arrêté le tracé de référence.

Après les élections de 2012, le gouvernement a décidé de lancer un audit de la commission « Mobilité 21 » sur les grands projets d'infrastructure.

Dans ses conclusions, remises le 27 juin 2013, la commission classait « l'aménagement de la RN 126 entre Toulouse et Castres » dans les premières priorités (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030). Ce classement a été confirmé par le gouvernement en juillet 2013.

Compte tenu de la concertation passée et après avoir réinterrogé les collectivités locales sur leur accord pour poursuivre le projet sous forme de concession autoroutière, le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a décidé le 22 avril 2014 de poursuivre l'aménagement de la liaison entre Castres et Toulouse sous forme de concession autoroutière et de relancer les études préalables à l'enquête publique.

Après le redémarrage des études et une nouvelle phase de communication avec les élus et les acteurs du monde agricole, le préfet de région a arrêté le tracé de référence du projet le 31 juillet 2014 sur la base de la concertation de 2012 et de l'accord du comité de pilotage du 15 mars 2012 :

#### Décision du Préfet de Région, à l'issue de la concertation sur les tracés, dans le secteur 1, juillet 2014

##### Secteur 1

###### **Doublement de l'A680 par le nord**

Dans ce secteur, le tracé de référence retenu est le doublement de la bretelle autoroutière A 680 au nord de celle-ci.

Les études à venir devront préciser les mesures d'insertion du projet dans son environnement notamment afin de prendre en compte les habitations et la zone inondable du Girou.

##### Secteur 2

###### **Sous-secteur 2-1 (Déviation de Verfeil) : tracé Nord**

Le tracé de référence retenu est le tracé Nord, situé entre la RD20 et Verfeil.

Les fonctionnalités de la RD20 actuelle seront dans tous les cas conservées ou rétablies.

###### **Sous-secteur 2-2 (Plaine du Girou) : tracé 2**

Le tracé de référence retenu est le tracé 2 compte tenu de ses impacts plus limités sur les thématiques hydrauliques, écologie, patrimoine, loisirs et paysage et sur le coût du projet. Ce tracé est également moins impactant pour l'agriculture (surfaces agricoles prélevées par le projet plus faibles, nombre d'exploitations concernées et surfaces agricoles avec un impact très élevé à élevé inférieurs).

##### Secteur 3

###### **Sous-secteur 3-1 (au droit de Maurens-Scopont) : tracé Nord**

Le tracé de référence retenu est le tracé Nord en raison de ses impacts inférieurs en termes hydraulique, de faune et de flore, de patrimoine, de loisirs et de paysage et de coût. En ce qui concerne l'agriculture, l'impact de ce tracé est similaire à celui du tracé Sud, c'est-à-dire globalement fort, mais le tracé Nord est légèrement plus favorable au regard des mesures compensatoires relatives au volume prélevé sur le champ d'expansion des crues.

###### **Sous-secteur 3-2 (contournement de Cuq-Toulza) : tracé Nord**

Le tracé de référence retenu est le tracé nord qui s'éloigne du bourg de Cuq-Toulza et des éléments patrimoniaux de la zone, tout en étant moins impactant au regard du milieu physique et d'un coût significativement plus faible. L'agriculture n'apparaît pas comme thématique discriminante; l'impact est fort pour les différents tracés.

##### Secteur 4

###### **Tracé unique retenu**

La déviation de Puylaurens est intégrée dans le projet autoroutier.

Entre la déviation de Puylaurens et la déviation de Soual, un seul tracé a été proposé à la concertation. Ce tracé a été adapté lors de la concertation sur la commune de Saint-Germain-des-Prés pour s'inscrire au plus près de la RN126, tout d'abord en déblai au sud de la RN au lieu-dit La trappe Haute, puis au nord de la RN126 sur le reste de la commune.

##### Secteur 5

###### **Tracé unique retenu**

La déviation de Soual est intégrée dans le projet autoroutier.

Sur la partie ouest, un seul tracé a été proposé à la concertation. Il constitue le tracé de référence et s'inscrit dans le fuseau retenu afin d'éviter la base de loisirs des Etangs, la zone économique d'En Toulze et les lotissements d'En Sajou et de Longuegineste. De La Crémade jusqu'au franchissement de l'Agout, le tracé de référence longe la voie ferrée par le sud. Il s'inscrit ensuite en bordure nord des zones économiques de Mélou et de la Chartreuse avant de rejoindre la rocade de Castres.

L'État a ensuite poursuivi les études et la concertation en 2014 et 2015, permettant de préciser les mesures de réduction et les principes de mesures de compensation qu'il compte mettre en œuvre pour limiter ou corriger les impacts de l'infrastructure.

Ces études détaillées ont conduit ponctuellement à des adaptations du tracé neuf de référence. Ce tracé a alors permis de définir la bande soumise à enquête publique, d'une largeur de 300 mètres, pouvant être localement réduite à 50-60 mètres en secteurs contraints.

### III.3.5. Autres variantes étudiées

#### III.3.5.1. Aménagement du barreau de Puylaurens

A l'issue des concertations avec les élus communaux, et afin de permettre aux poids-lourds de rejoindre l'échangeur de Puylaurens depuis le nord du bourg, dans lequel la circulation de ce type de véhicule est aujourd'hui interdite, une analyse multicritère a été effectuée en 2014 sur 2 variantes possibles, entre la RD51 au sud et la RN126 au nord (tableau ci-dessous). **La variante Ouest a été retenue** :



	VARIANTE OUEST	VARIANTE EST
<b>CARACTERISTIQUES PRINCIPALES</b>	- Longueur = 1100m dont 400m de voirie existante, - 2x1 voie, - Raccordement au carrefour giratoire existant de la RD 51 (Sud), - Raccordement à la RN126 (Nord) par création d'un carrefour giratoire.	- Longueur = 975m dont 400m de voirie existante, - 2x1 voie, - Raccordement au carrefour giratoire existant de la RD 51 (Sud), - Raccordement à la RN126 (Nord) par création d'un carrefour giratoire.
<b>GEOMETRIE</b>	Courbes de rayon 150m, 900m et 240m Pente maximale de 5% (conforme à l'ARP - R60 ou R80)	Courbes de rayon 150m et 240m Pente maximale de 5% (conforme à l'ARP - R60 ou R80)
<b>TERRASSEMENTS</b>	Remblai de hauteur maximale 16m	Remblai de hauteur maximale 20,60m
<b>FONCIER</b>	Passage à proximité de la station de relevage des eaux	
<b>ENVIRONNEMENT</b>	Traversée du Girou Emprise sur haies bocagères Emprise sur milieu naturel à enjeu fort Déplacement Station relevage Eau	Traversée du Girou Emprise sur milieu naturel à enjeu fort Emprise plus importante sur haies bocagères Emprise sur Espace Boisé Classé (PLU) très probable
<b>AGRICULTURE</b>	4 exploitations concernées 8,3 ha de surfaces agricoles potentiellement inexploitable 1 exploitation en déséquilibre économique 2 exploitations fragilisées	4 exploitations concernées 8,2 ha de surfaces agricoles potentiellement inexploitable (dont 30% sont actuellement en gestion « précaire ») 0 exploitation en déséquilibre économique 2 exploitations fragilisées
<b>TECHNIQUES</b>	Franchissement droit du Girou par un ouvrage d'art de longueur 50m	Franchissement biais du Girou par un ouvrage d'art de longueur 60m
<b>FONCTIONNALITE</b>	Raccordement au Nord directement sur le carrefour RN126 / RD12	Raccordement au Nord à l'Est du carrefour RN126 / RD13
<b>ESTIMATION PREVISIONNELLE (*)</b>	5 M€ <sub>2010</sub> TTC	5,2 M€ <sub>2010</sub> TTC

(\*) hors acquisitions foncières

<b>Légende :</b>	Impact faible	Impact modéré	Impact fort
------------------	---------------	---------------	-------------

#### III.3.5.2. Aire de repos de Cambon-lès-Lavaur

Une aire de repos a été prévue dans le programme de l'opération de la section Castres-Verfeil.

Une aire de repos comprend généralement un bâtiment Sanitaires, une cabine téléphonique accessible aux PMR, des parkings VL, PL et caravanes voire un circuit estival.

La superficie moyenne d'une aire de repos est de 3 ha.

##### III.3.5.2.1. Positionnement proposé pour l'aire de repos

Outre le critère environnemental, analysé ci-après, 4 critères techniques sont retenus pour le choix d'implantation de l'aire de repos :

- Une position centrale sur l'itinéraire Castres – Toulouse,
- Un dégagement suffisant de la section courante par rapport aux infrastructures existantes,
- La visibilité sur les bretelles d'accès à l'aire,
- Une implantation en déblai afin de dégager des matériaux réutilisables, l'équilibre déblai / remblai de la section courante étant déficitaire.

Plusieurs positionnements géographiques ont été étudiés pour l'aire de repos.

L'itinéraire Castres-Toulouse présentant une longueur de 71 km, l'implantation de l'aire de repos est à rechercher autour du km 35.



Cette zone d'implantation potentielle est d'autant plus pertinente que :

- Le tracé de l'autoroute dans le secteur 2 a été recherché au plus près d'infrastructures existantes (RN126, Girou) afin de limiter les impacts,
- Le secteur 4 est constitué de la reprise de deux déviations existantes. Il est encadré par deux diffuseurs (Puylaurens, Soual) permettant de desservir les services hors autoroute situés à proximité directe. La section hors déviations existantes présente un tracé d'autoroute recherché au plus près de la RN126,
- Le secteur 5 est situé dans la zone péri-urbaine de Castres.

Du point de vue environnemental, deux zones de déblais ont été retenues présentant des enjeux très différents :

- Zone de déblai D16 : le secteur, à vocation essentiellement agricole, se caractérise par un milieu naturel aux enjeux qui sont globalement nuls, avec deux secteurs surfaciques aux enjeux modérés à assez fort. Par contre, les terrains sont marqués par des risques de mouvement (compression, glissement), et un cône d'éboulement est identifié à 100-200 m au nord du tracé potentiel de l'autoroute. Le secteur est faiblement habité et les enjeux humains sont limités.
- Zone de déblai D30 : Le secteur est également à vocation agricole, mais les enjeux relatifs au milieu naturel sont plus importants que dans le secteur du déblai D16. Ainsi des zones surfaciques à enjeux assez forts à forts sont situées directement au nord du tracé envisagé de l'autoroute. Au sud, ce sont des enjeux modérés à forts qui sont présents. Le milieu physique ne présente pas d'enjeu particulier. Le milieu humain contraint particulièrement la zone car la bordure Ouest du projet de tracé est marquée par la présence d'une ligne électrique THT, et la partie Est est une zone identifiée comme présentant une forte densité de sites archéologiques.

Si le secteur est peu habité, un sentier de randonnée est toutefois présent à l'extrémité Ouest du déblai, ce qui suggère que ce secteur peut être fréquenté.

#### III.3.5.2.2. Variante retenue pour l'aire de repos

La solution d'une **aire unilatérale** en déblai D16 a été retenue car elle permet de dégager un volume de déblais réutilisables important qui comblerait en grande partie (environ 70%) le déficit de la section courante, ce qui est non négligeable du point de vue du bilan des matériaux, des émissions de carbone et des trafics liés au transport en phase de chantier, les enjeux milieu naturel étant globalement moins forts également dans ce secteur.