

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



Autoroute

Cas res-toulouse



Volume 6
Pièce K : Annexes



SOMMAIRE des annexes

I. ANNEXE K1 – AVIS DU COMMISSAIRE GÉNÉRAL À L'INVESTISSEMENT (CGI)	4	V.3.4 Amphibiens.....	115
1. RAPPORT DU CGI.....	5	V.3.5 Reptiles.....	116
2. RAPPORT DE CONTRE-EXPERTISE	9	V.3.6 Oiseaux.....	117
3. MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	37	V.3.7 Mammifères terrestres.....	118
II. ANNEXE K2 – CAHIER DE RECOMMANDATIONS DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DURABLES POUR LES ACTEURS DU TERRITOIRE	43	V.3.8 Chiroptères	120
III. ANNEXE K3 – COMPTE-RENDU DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP) ET BILAN DU PRÉSIDENT DE LA CNDP	52	V.3.9 Faune aquatique	121
IV. ANNEXE K4 – LISTES DES ESPÈCES FAUNE-FLORE IDENTIFIÉES DANS L'AIRE D'ÉTUDE	92	V.4 ANALYSE DES EFFETS BRUTS : SECTEUR 3	122
ESPÈCES VÉGÉTALES.....	92	V.4.1 Habitats naturels.....	122
INSECTES.....	99	V.4.2 Flore.....	124
AMPHIBIENS.....	102	V.4.3 Insectes.....	125
REPTILES.....	102	V.4.4 Amphibiens.....	126
OISEAUX.....	102	V.4.5 Reptiles.....	127
MAMMIFÈRES TERRESTRES.....	104	V.4.6 Oiseaux.....	129
CHIROPTÈRES.....	104	V.4.7 Mammifères terrestres.....	132
POISSONS	105	V.4.8 Chiroptères	134
ECREVISSES	105	V.4.9 Faune aquatique	136
V. ANNEXE K5 – TABLEAUX DÉTAILLÉS DES EFFETS BRUTS DU PROJET, PAR SECTEUR	106	V.5 ANALYSE DES EFFETS BRUTS : SECTEUR 4	136
V.1 PRINCIPES D'ANALYSE DES EFFETS BRUTS	106	V.5.1 Habitats naturels.....	136
V.2 ANALYSE DES EFFETS BRUTS : SECTEUR 1	108	V.5.2 Flore.....	137
V.2.1 Habitats naturels.....	108	V.5.3 Insectes.....	137
V.2.2 Flore.....	108	V.5.4 Amphibiens.....	138
V.2.3 Insectes.....	109	V.5.5 Reptiles.....	139
V.2.4 Amphibiens.....	109	V.5.6 Oiseaux.....	140
V.2.5 Reptiles.....	109	V.5.7 Mammifères terrestres.....	141
V.2.6 Oiseaux.....	110	V.5.8 Chiroptères	142
V.2.7 Mammifères terrestres.....	111	V.5.9 Faune aquatique	143
V.2.8 Chiroptères.....	112	V.6 ANALYSE DES EFFETS BRUTS : SECTEUR 5	144
V.2.9 Faune aquatique.....	112	V.6.1 Habitats naturels.....	144
V.3 ANALYSE DES EFFETS BRUTS : SECTEUR 2	113	V.6.2 Flore.....	145
V.3.1 Habitats naturels.....	113	V.6.3 Insectes.....	147
V.3.2 Flore.....	114	V.6.4 Amphibiens.....	147
V.3.3 Insectes.....	115	V.6.5 Reptiles.....	148
		V.6.6 Oiseaux.....	149
		V.6.7 Mammifères terrestres.....	151
		V.6.8 Chiroptères	153
		V.6.9 Faune aquatique	154
		V.7 ANALYSE DES EFFETS BRUTS : BARREAU DE PUYLAURENS.....	155
		V.7.1 Habitats naturels.....	155
		V.7.2 Flore.....	155
		V.7.3 Insectes.....	155
		V.7.4 Amphibiens.....	155
		V.7.5 Reptiles.....	156

V.7.6	Oiseaux	156
V.7.7	Mammifères terrestres	156
V.7.8	Chiroptères.....	157
V.7.9	Faune aquatique.....	158
VI.	ANNEXE K6 – ESTIMATION DES DOMAINES	159
VII.	ANNEXE K7 – COMPTES-RENDUS D’EXAMEN CONJOINT POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D’URBANISME (MECDU)	165

Les annexes présentées dans cette pièce du dossier ont été choisies afin :

- de présenter des documents, hors cadre réglementaire, qui permettent au lecteur une meilleure compréhension du projet et de son contexte,
- de préciser certains contenus de l'étude d'impact et d'amener des informations qui, si elles avaient été intégrées dans l'étude d'impact, risquaient de perdre le lecteur dans une quantité importante d'information (cas des tableaux, notamment).

I. Annexe K1 – Avis du Commissaire Général à l'Investissement (CGI)

Conformément aux dispositions du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, l'évaluation socio-économique des projets pour lesquels le financement apporté par l'Etat atteint au moins 100 millions d'euros hors taxes fait l'objet d'une contre-expertise indépendante diligentée par le commissariat général à l'investissement (CGI).

Ce dernier rend également un avis sur la base du rapport de contre-expertise.

Conformément à la réglementation, le dossier d'enquête publique a donc été transmis au commissariat général à l'investissement le 06 juin 2016.

Ce dernier a rendu son avis le 05 octobre 2016 après avoir pris connaissance du rapport de contre-expertise reçu le même jour. Ces deux documents sont consultables dans la présente pièce K1 du dossier d'enquête publique.

Chacune des recommandations formulées par le CGI ou par la contre-expertise fait l'objet d'une réponse détaillée dans la suite du présent mémoire.

1. Rapport du CGI



DOSSIER INSTRUIT PAR LA DIRECTRICE DU PROGRAMME « EVALUATION DES INVESTISSEMENTS PUBLICS »
SYLVIANE GASTALDO

Paris, le 5 octobre 2016
Avis 2016-n°44

AVIS DU CGI	
Projet de liaison autoroutière Toulouse-Castres	
Etablissement public demandeur	Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargé des relations internationales sur le climat
Ministères concernés	Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche
Date de réception du dossier	3 juin 2016
Date du rapport de contre-expertise	5 octobre 2016
PROCEDURE : CONTRE-EXPERTISE DU DOSSIER D'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	
INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUE SELON LA DGITM	
Coût des investissements ¹ dont financement de l'Etat au sens du décret 2013-1211	457 M€ ₂₀₁₅ HT 110 M€ ₂₀₁₅
VAN (valeur actualisée nette) ² en scénario central dont gains de temps et de confort dont effets sur l'environnement ³ dont valeur résiduelle	534 M€ ₂₀₁₀ 807 M€ ₂₀₁₀ - 46 M€ ₂₀₁₀ 54 M€ ₂₀₁₀
Effets significatifs non pris en compte dans la VAN Aménagement du territoire et étalement urbain Effets sur la biodiversité et artificialisation des sols	
Principaux gagnants Usagers : 337 M€ ₂₀₁₀ Puissance publique : 147 M€ ₂₀₁₀	Principaux perdants Concessionnaires : - 37,5 M€ ₂₀₁₀
Dimensionnement	2x2 voies de 62 km < 10 000 véh./jour en 2024
Calendrier	Durée des travaux : 4 ans (2020-2023) Mise en service : Fin 2023
Financement envisagé Subventions Etat/Coll. Locales/Europe Concession (péages)	110 M€ Etat – 110 M€ Coll. locales 10 c€ HT ₂₀₁₀ / km pour les VL 30 c€ HT ₂₀₁₀ / km pour les PL
Projet déclaré à l'inventaire	Ouï

P.J. : rapport de contre-expertise du 5 octobre 2016

¹ Comprend : le coût des 2 opérations (création de l'autoroute Verfeil-Castres + élargissement à 2x2 voies de l'actuelle autoroute A680) ainsi que le coût des acquisitions foncières.

² Taux d'actualisation de 4,5 % ; bilan jusqu'en 2069 et 2140 ; avec COFP et PFRFP

³ Pertes liées à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, à une augmentation du bruit

1. Présentation du projet

Contexte et historique :

Le principe du désenclavement par voie rapide de l'agglomération Castres-Mazamet remonte aux années 1990.

Au début des années 1990, l'État acte le principe d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse sur l'itinéraire RN126/RD20 (76 km) de manière à rejoindre l'A680 au niveau de Verfeil (puis Toulouse par l'A68). Depuis, deux sections à 2x2 voies ont été réalisées dans le cadre des contrats de plan État-Région :

- la déviation de Soual (2,2 km) en 2000
- la déviation de Puylaurens (5,7 km) en 2008

Le contexte budgétaire ne laissant pas présager d'accélération du rythme de réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique, l'État a alors envisagé de recourir à un financement alternatif via une mise en concession : au vu des conclusions du débat public organisé fin 2009 –début 2010, la décision ministérielle du 25 juin 2010 a acté le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par une mise en concession autoroutière.

A compter de 2011, différentes phases de concertation et d'études préalables s'engagent et se succèdent pour affiner et préciser le projet : la validation du tracé de référence par le préfet de région est achevée en juillet 2014 et le dossier d'enquête préalable à la DUP est finalisé début 2016.

Le projet soumis à enquête publique et objet de la contre-expertise :

Le projet de liaison autoroutière entre Toulouse et Castres vise à :

- contribuer au développement économique et démographique du bassin de Castres-Mazamet en améliorant son accessibilité depuis Toulouse.
- contribuer à l'équilibre du développement de l'aire métropolitaine toulousaine qui s'appuie sur son réseau de villes moyennes en étoile (Albi, Castres-Mazamet, Foix-Pamiers, etc.)

Ce projet consiste en une liaison autoroutière 2x2 voies de 62 km entre l'A68 (échangeur de Gragnague) et Castres (échangeur de Labescou, rocade de Castres) qui sera réalisée au moyen de deux opérations d'aménagement :

- élargissement à 2x2 voies de l'autoroute A680 de Gragnague à Verfeil sur 8 km (53 M€₂₀₁₅ HT) et réalisation d'un échangeur au niveau de Verfeil (15,3 M€₂₀₁₅ HT)
- réalisation d'une autoroute 2x2 voies entre Verfeil et Castres (54 km). Cette opération comprend :
 - o la construction de sections neuves sur 44 km (383 M€₂₀₁₅ HT)
 - o la réalisation d'un itinéraire de contournement au niveau de Puylaurens (5,7 M€₂₀₁₅ HT)
 - o La création d'un échangeur à Soual et l'aménagement des échangeurs de Puylaurens et de St-Palais
 - o Les 10 km restants sont des 2x2 voies existantes.

Le coût d'investissement prévisionnel de ces deux opérations est estimé à 457 M€₂₀₁₅ HT, soit un ratio au kilomètre de 9,3 M€₂₀₁₅ HT.

Cette autoroute permettrait une réduction significative du temps de parcours entre le péage de l'Union sur l'A68 à Toulouse et l'entrée de la rocade de Castres qui passerait de 68 minutes à 35 minutes pour un véhicule léger.

Le trajet aller-retour pour un particulier serait de l'ordre de 15 €. Le fait que les aménagements (contournements de Soual et Puylaurens) soient intégrés à la concession rendra payants des tronçons actuellement gratuits.

Dossier d'évaluation socio-économique transmis

Options et variantes examinées : Le besoin d'une liaison performante entre Toulouse et Castres ayant été établi, le débat public avait tranché en faveur d'une concession pour la liaison autoroutière entre Toulouse et Castres, au motif d'une réalisation plus rapide qu'un aménagement routier en maîtrise d'ouvrage publique. Mais les coûts, montants de subvention et tarifs de péage évoqués lors de ce débat public ont fortement évolué. Le dossier proposé à ce stade pour l'enquête publique ne donne pas d'éléments pour établir à nouveau la pertinence du choix de la concession avec un péage élevé (10 centimes du km pour les VL).

Dimensionnement proposé et calendrier : Oui

Indicateurs socio-économiques : La piège G initialement proposée a été modifiée, car les questions posées par les contre-experts ont permis de détecter une erreur dans le chiffrage des coûts.

La nouvelle version de la pièce G indique la VAN-SE avec COFP et PFRFP et désagrège bien ce bilan par postes et par catégorie d'acteurs.

Indicateurs de performance : Les objectifs du projet sont en ligne avec les décisions ministérielles retenant le principe d'une concession pour la liaison autoroutière entre Toulouse et Castres.

De plus, ce projet est qualifié de prioritaire puisqu'il avait été retenu dans le scénario 2 de la commission Mobilité 21.

Cartographie des risques : La prise en compte des risques systémiques n'est pas conforme aux recommandations du rapport Quinet et les risques spécifiques examinés restent très classiques (PIB, coûts d'investissement, péage, valeur du temps, trafic).

Mode de réalisation : mode concessif avec subvention d'équilibre. Aucun autre montage juridique ou financier n'a été examiné pour le projet présenté en enquête publique.

Rappel des guides méthodologiques de référence :

- Instruction du 16 juin 2014 du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie relative à l'évaluation des projets de transport
- Projet d'instruction cadre du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de mai 2007.

2. Contre-expertise réalisée

Procédure

Le CGI a préalablement vérifié les *curriculum vitae* et déclarations d'intérêt des 3 experts sollicités. L'équipe d'experts validée par le CGI fut constituée d'Alexandre BREERETTE (modèles de trafic), Vincent MARCUS (économie) et Jincheng NI (trafic, économie et ferroviaire).

Le CGI a transmis le dossier établi par la DGITM aux experts le 3 juin 2016. La réunion de lancement a eu lieu le 6 juin 2016 pour préciser la nature et les objectifs du travail attendu, la forme du rapport et le calendrier. Six auditions conviant la DGITM, le CEREMA (Parsi et Bordeaux) et la DREAL Midi-Pyrénées Languedoc-Roussillon ainsi qu'EGIS ont été organisées les 6, 17 et 27 juin, 22 et 27 juillet 2016 ainsi que le 5 septembre 2016. Les experts ont également auditionné Mr FERCHAUD, Mr GENAIN et Mme VIEILLEFOSSE sur la présentation du modèle dit 'Roger Heux' le 22 juillet. Ils ont aussi entendu Mr BAZZO de la Direction des Infrastructures, des Transports et des Mobilités du conseil régional le 19 septembre 2016.

Six réunions d'étape et 2 conférences téléphoniques entre experts consacrées à l'étude et à la rédaction du rapport se sont tenues au CGI. L'équipe d'experts a rencontré le Commissaire général afin de lui présenter ses conclusions, puis a rendu son rapport final le 5 octobre, après avoir pris connaissance de l'avis de l'Autorité environnementale.

Synthèse du rapport

« Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse est un projet d'aménagement conséquent, dont l'ambition est d'améliorer significativement l'accessibilité du bassin de Castres-Mazamet depuis l'agglomération toulousaine via une réduction des temps de parcours pour soutenir et renforcer les dynamiques économiques et démographiques de cette zone.

L'évaluation socio-économique du projet aboutit à une VAN SE largement positive (plus de 500 M€₂₀₁₀) et à un ratio valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) par euro investi supérieur à 2 (1 € investi rapporte plus de 2 € à la collectivité) et conclut logiquement que « le projet est rentable en apportant plus de bénéfices que d'inconvénients ». Elle souligne également que le bilan pour les usagers est largement positif et que le coût socio-économique en matière environnementale semble maîtrisé. Les différents tests partiels de sensibilité (successivement montants des péages, croissance du PIB, coût d'investissement et valeur du temps) montrent une dégradation limitée des principaux indicateurs du bilan socio-économique.

À l'issue de la contre-expertise, il convient de nuancer sensiblement ces conclusions car ce bilan socio-économique appelle plusieurs remarques de fond :

- (1) *les hypothèses de modélisation qui sous-tendent les scénarios sont souvent assez simplificatrices ou insuffisamment adaptées au projet.*

Ni les déterminants de la demande de déplacement, ni les déterminants du choix entre les différents modes de transport n'ont été explicités et les hypothèses d'évolution des trafics sont simplement reprises de l'instruction-cadre de 2007. Il est ainsi assez paradoxal que le rythme de croissance des trafics soit divisé par deux à compter de la date de mise en service de l'infrastructure, au moins dans l'option de projet, alors qu'il s'agit de l'objectif même du projet.

Dans l'option de projet, l'existence de l'infrastructure n'induit ainsi aucun trafic supplémentaire et aucun report du rail vers la route n'est envisagé. Ces hypothèses simplificatrices sont néanmoins globalement défavorables au projet et peuvent être qualifiées de prudentes.

La valorisation des gains de confort de conduite sur autoroute, qui représentent une part significative des bénéfices du projet (et 1/3 de la VAN-SE), aurait mérité un traitement davantage différencié selon les caractéristiques de l'itinéraire de référence, qui présente

dans partie centrale un profil rectiligne, peu encombré, avec peu de traversées de villages et des créneaux de dépassement.

La valorisation des gains de temps qui détermine le choix d'itinéraire (et donc les gains de temps) repose sur une distribution standard de la valeur du temps observée en population générale, mais l'analyse des caractéristiques de la population de la zone d'étude révèle des niveaux de revenu sensiblement différents.

- (2) *Concernant les différences de temps de parcours, qui sont au cœur des bénéfices attendus du projet, la maîtrise d'ouvrage n'a pas pu apporter d'éléments convaincants sur le niveau élevé du temps de parcours sur l'itinéraire actuel en option de référence, qui repose soit sur des hypothèses très optimistes sur les vitesses de circulation en intra-urbain, soit sur une dégradation très marquée (moins de 20 km/h de moyenne) des conditions de circulation à l'entrée de Castres à l'horizon 2024. Les gains de temps escomptés grâce au projet paraissent donc surestimés.*
- (3) *Il convient également de souligner que la capacité de l'infrastructure proposée reste très largement au-dessus des besoins estimés à moyen et long terme, y compris sur la partie la plus chargée de l'itinéraire entre Soual-Est et St-Palais à l'entrée de Castres : les trafics attendus ne dépassent guère les 15 000 véh./jour quand une autoroute à 2x2 voies peut supporter plus de 40 000 véh./j en condition normale de circulation.*
- (4) *Enfin, des éléments du bilan socio-économique gagneraient à être déclinés plus finement par catégories d'usagers en fonction des motifs de déplacement (professionnel/personnel) ou des lieux de résidence. En effet, avec les niveaux de péage proposés (15 € TTC pour un aller/retour depuis la rocade de Castres pour un véhicule léger), le projet vise de fait, outre les transports de marchandises, les déplacements de nature professionnelle ou les déplacements personnels des usagers disposant d'un pouvoir d'achat élevé. En outre, les gains de temps apportés par le projet pour les déplacements depuis Mazamet à destination de Toulouse sont bien moindres que ceux obtenus depuis Castres, puisque ces déplacements ne bénéficient pas de l'aménagement entre Soual et Castres qui génère environ 50 % des gains de temps sur l'itinéraire Castres - Toulouse. Outre les gains de temps moyens fournis, il serait donc utile de disposer d'éléments pour apprécier leur distribution selon les catégories d'usagers.*
- (5) *Le scénario complémentaire proposé par la contre-expertise, sur des hypothèses jugées plus réalistes, mais qui ne sont pas uniquement défavorables au projet (comme la prise en compte du trafic induit), aboutit à une VAN-SE qui reste positive mais qui se trouve considérablement réduite (divisée par cinq) par rapport à l'évaluation initiale. Cette VAN positive repose alors encore davantage sur les hypothèses de valorisation des gains de confort (134,3 M€₂₀₁₀, soit 150 % de la VAN) et de valeur du temps, qui ont été conservées dans ce scénario. La rentabilité socio-économique du projet apparaît également encore plus exposée aux risques macroéconomiques pouvant affecter la croissance du PIB. Comme pour l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, qui a souvent été citée en exemple par la maîtrise d'ouvrage, le risque est donc élevé de voir un scénario analogue se renouveler, avec un bilan LOTI défavorable 5 ans après la mise en service de l'infrastructure, lié à une surestimation initiale des niveaux de trafic et des gains de temps. Comme le CGEDD dans son avis sur le bilan LOTI de cette opération, on peut se demander si dans le cas de la liaison Castres-Toulouse, « des investissements plus légers et mieux ciblés ne permettraient pas d'obtenir un résultat équivalent ».*

(6) *Dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, le bilan socio-économique du projet proposé pourrait donc utilement être mis en perspective en présentant des bilans socio-économiques de projets alternatifs, comme ceux évoqués lors de la contre-expertise ou lors d'études antérieures, potentiellement moins risqués (ou soumis à d'autres types de risque) et/ou aux bénéfices mieux distribués : liaison autoroutière payante à 2x1 voie avec un niveau de péage adapté, aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique (donc sans péage) d'une section neuve Soual – Castres en 2x2 voies pour contourner l'entrée sur Castres et sécurisation de la 2x1 voie existante entre Puylaurens et Verfeil, etc.*

(7) *Enfin, dans les leçons à tirer du bilan LOTI de l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, le CGEDD soulignait la nécessité « d'apporter un soin particulier aux études préalables au niveau de la DUP ». La contre-expertise reprend à son compte ce conseil d'améliorer la qualité des études qui, au regard du dossier analysé ici, présente des lacunes et des approximations qui fragilisent les conclusions de l'évaluation en termes de rentabilité socio-économique du projet.*

Dans cette même perspective, la contre-expertise recommande à la DGTIM d'actualiser l'instruction du 23 mai 20007 dans son annexe 5 relative aux prévisions de croissance de PIB et aux prévisions d'évolution des trafics et d'engager un travail méthodologique sur les valeurs actuellement recommandées pour la valorisation du malus d'inconfort. Une fiche outil pourrait être ajoutée pour compléter l'instruction cadre en vigueur du 16 juin 2014. »

3. Avis du CGI

Le dossier d'évaluation socio-économique soumis à la contre-expertise décrit le projet de liaison autoroutière Toulouse-Castres.

À la demande des contre-experts, plusieurs auditions ont été organisées au CGI, et la DGITM s'est assurée que des réponses soient apportées aux demandes des contre-experts. Au final, le dossier enregistré est complet et répond au cahier des charges d'un dossier d'évaluation socio-économique.

Les experts considèrent avoir rendu un avis éclairé et impartial sur la base de l'information qui leur a été fournie. Pour sa part, le CGI considère qu'au vu de la qualité des experts et de leur implication réelle dans la contre-expertise du dossier, le rapport remis constitue une base valable pour éclairer la décision.

Sur la base de ce rapport de contre-expertise, il ressort que la principale force de l'évaluation socio-économique du projet de liaison autoroutière Castres - Toulouse est de présenter

- un bilan socio-économique positif reposant sur des gains de temps et de confort importants.

Les principales faiblesses de l'évaluation sont les suivantes :

- des gains de temps qui reposent sur une option de référence non optimisée et fondée sur une prévision de temps de parcours fortement dégradés sans qu'il y soit remédié par des aménagements routiers,
- des gains de confort, certes évalués en conformité avec les instructions du Ministère chargé des transports, mais qui semblent généreux,
- une prévision de trafic établie avec des méthodes un peu simples qui ne tiennent pas compte des arguments d'aménagement pourtant mis en avant dans l'analyse stratégique. Les estimations démontrent la forte sensibilité du trafic (et donc des recettes du concessionnaire) à la croissance et au niveau du péage.

Le projet en tant que tel présente, du fait des annonces et décisions successives prises depuis plus de 20 ans, une faiblesse majeure du fait qu'il envisage exclusivement le recours à une concession autoroutière pour produire des gains de temps et de confort. S'il était de nouveau proposé au public de choisir, pour une même dépense du contribuable, entre un aménagement routier gratuit dans un délai raisonnable et une concession avec un péage élevé (et la transformation de contournements actuellement gratuits en sections payantes), il est très possible que l'aménagement de la RN 126 soit préféré.

Par ailleurs, même si ce projet avait été classé en priorité 2 du scénario 1 de la commission Mobilité 21, il n'est pas certain qu'une telle liaison interurbaine soit, parmi les projets autoroutiers, le plus pertinent.

Au total, en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, le CGI considère que la nécessité d'une amélioration de la liaison Toulouse Castres est établie depuis longtemps. Mais la réponse à ce besoin par une autoroute à 2*2 voies reposant sur une concession avec un péage élevé (près de 15 € pour un aller-retour en voiture) expose fortement au risque d'un trafic moindre qu'espéré. À court et moyen terme, et pour le même engagement financier de l'État et des collectivités locales, un simple aménagement routier procurerait des gains de temps substantiels en maintenant une gratuité pour les usagers de la route. Mais cette solution n'est plus envisagée car elle a trop longtemps été annoncée sans être suivie d'effets.

Enfin, le rapport de contre-expertise comporte des recommandations de méthode et des demandes de mise à jour de documents de référence. Le CGI souhaite que ces remarques soient entendues et reprises par le Ministère et France Stratégie afin que les évaluations des prochaines infrastructures autoroutières soient plus solides.

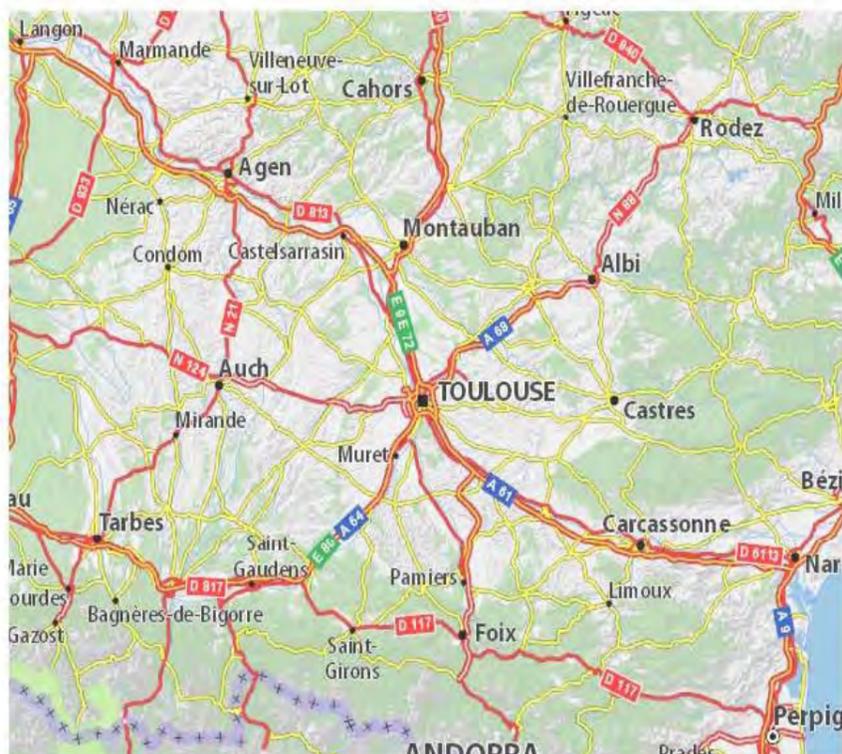


Louis SCHWEITZER

2. Rapport de contre-expertise

Rapport au Commissaire Général à l'Investissement

Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du Projet de liaison autoroutière Castres – Toulouse



5 octobre 2016

Alexandre BRÉÈRETTE

Jincheng NI

Vincent MARCUS

Préambule

Le Commissariat général à l'investissement (CGI) a mené depuis septembre 2012 et à la demande du Premier ministre une réflexion sur les projets d'investissement public et leur évaluation. La démarche conduite dans le cas des infrastructures de transport sous le régime de l'instruction cadre de 2005 a d'ailleurs servi de référence dans cette réflexion qui avait une vocation plus large que le secteur des transports.

Entre temps, l'article 17 de la loi de programmation des finances publiques du 31 décembre 2012¹ est venu instaurer l'obligation d'évaluation socio-économique des projets d'investissements (sans seuil), et sa contre-expertise indépendante et préalable au-delà d'un certain niveau de financement public. Son décret d'application, le [décret 2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics](#), précise en particulier le cahier des charges du dossier d'évaluation socio-économique à constituer, le seuil au-delà duquel la contre-expertise est obligatoire, et les modalités de son organisation.

C'est en respectant toutes les règles prévues dans ce décret d'application (compétences, déclaration d'intérêt, délais) que le CGI a fait réaliser cette contre-expertise indépendante d'un projet d'infrastructure de transport.

Ce rapport a été établi à partir des documents fournis par le MEEM et des réponses apportées aux questions des experts. Il ne saurait être reproché à ce rapport de ne pas tenir compte d'éléments qui n'auraient pas été communiqués à ses auteurs.

¹ La [loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017](#) dispose dans son article 17 que : « Les projets d'investissements civils financés par l'Etat, ses établissements publics, les établissements publics de santé ou les structures de coopération sanitaire font l'objet d'une évaluation socio-économique préalable. Lorsque le montant total du projet et la part de financement apportée par ces personnes excèdent des seuils fixés par décret, cette évaluation est soumise à une contre-expertise indépendante préalable.

Le Gouvernement transmet au Parlement les évaluations et les contre-expertises mentionnées au premier alinéa. Les conditions d'application du présent article sont prévues par décret. »

Sommaire

Liste des tableaux

1. Introduction

La présente contre-expertise porte sur l'évaluation économique et sociale du projet de « Liaison Autoroutière Castres – Toulouse » (LACT).

L'évaluation économique et sociale a été soumise par la maîtrise d'ouvrage du projet, c'est-à-dire réalisée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la Languedoc (DREAL), ci-après appelée maîtrise d'ouvrage, a été adressée par la Direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM) du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer au Commissariat général à l'investissement (CGI) le 6 juin 2016 en tant que pièce G du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP).

Ce projet est la seconde opération autoroutière sur le réseau national soumise au CGI et pour laquelle la maîtrise d'ouvrage a appliqué les nouvelles dispositions concernant l'évaluation socio-économique, en application de la note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport émise par la DGITM, Secrétariat d'État auprès du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.

La contre-expertise est menée conformément aux dispositions de la loi du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, et au décret 2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. Elle est basée sur le dossier remis au CGI ainsi que sur divers compléments et clarifications apportés par la maîtrise d'ouvrage à la demande de la contre-expertise et pendant l'examen du projet (cf. annexe pour la liste des auditions réalisées). Elle est par ailleurs enrichie par les échanges avec le Conseil Régional d'Occitanie en date du 19 septembre 2016.

La période d'analyse, initiée début juin 2016 et finalisée début octobre 2016, a été fortement perturbée par une évolution notable des indicateurs socio-économiques, les résultats définitifs n'ayant été finalement communiqués que dans la seconde quinzaine de septembre. Ces ajustements sont dus à des corrections apportées par la maîtrise d'ouvrage à ses calculs suite à un certain nombre de questions et précisions demandées par la contre-expertise. La rédaction du rapport de contre-expertise a donc été menée dans un temps très contraint.

Ce rapport suit le plan de l'évaluation économique et sociale en faisant en outre référence aux études de trafic et aux calculs financiers versés au dossier soumis. Des tests complémentaires demandés dans le cadre de cette contre-expertise sont ensuite présentés et interprétés, suivis d'une synthèse des recommandations.

2. Présentation du projet

Le projet consiste en la réalisation d'une liaison autoroutière 2x2 voies entre Castres et Toulouse au moyen de deux opérations :

- la construction d'une autoroute entre Castres et Verfeil (sections neuves essentiellement)
- l'élargissement à 2x2 voies de l'autoroute A680 (conçue à ASF) qui relie Verfeil et Gragnague (dans la proche périphérie de Toulouse) et permet d'accéder à l'autoroute A68 qui dessert Toulouse.

L'objectif principal de ce projet est de réduire significativement le temps de parcours entre Castres et Toulouse et de contribuer ainsi au développement économique et démographique du bassin de Castres-Mazamet.

2.1. Historique du projet

Le principe du désenclavement par une voie rapide du bassin sud-tarnais autour de l'agglomération de Castres-Mazamet remonte aux années 1990.

Au début des années 1990, en cohérence avec la réalisation par les Autoroutes du Sud de la France (ASF) de l'A68 reliant Toulouse et Albi et de la bretelle autoroutière A680 de Gragnague à Verfeil (1993-1996), l'État acte le principe d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse². Dès cette date, l'itinéraire de référence pour cette liaison devient ainsi l'axe de la RN126/RD20 (76 km), de manière à rejoindre l'A680 au niveau de Verfeil (puis Toulouse par l'A68). L'aménagement de l'itinéraire le plus court en kilomètre (70 km) via la RD826 (et non plus la RD20) avec un raccordement au niveau du périphérique toulousain n'est plus considéré comme une option pertinente.

Figure 0 : Itinéraires routiers permettant de relier Castres à Toulouse



Source : pièce G, p. 39 du projet de dossier d'enquête publique

En dépit des décisions rendues lors des comités interministériels d'aménagement (CIADT du 18 décembre 2003, CIIACT d'octobre 2005) classant la liaison Castres – Toulouse parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire, la réalisation de sections à 2x2 voies dans le cadre des contrats de plan État-Région n'a été que très limitée : à l'heure actuelle, seules deux sections à 2x2 voies ont été réalisées, la déviation de Soual (2,2 km) en 2000 et la déviation de Puy-laurens (5,7 km) en 2008³ soit moins de 10 km sur les 55 km de l'itinéraire Verfeil-Castres.

² décision ministérielle du 8 mars 1994, JO du 17 août 1996

³ Les distances citées sont tirées de la pièce E, p.5. en pièce G, p.9, les distances indiquées sont respectivement de 3,5km et 6,8 km.

Le contexte budgétaire ne laissant pas présager de possibilité d'accélération du rythme de réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique, l'État a alors envisagé de recourir à un financement alternatif via une mise en concession : au vu des conclusions du débat public organisé par la Commission Nationale de Débat Public fin 2009 - début 2010, la décision ministérielle du 25 juin 2010 (décret du 1^{er} juillet 2010) a acté le principe de l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126 par mise en concession autoroutière.

Une évaluation socio-économique des deux scénarios en jeu (liaison autoroutière concédée versus aménagement progressif à 2x2 voies) avait été réalisée à l'occasion du débat public et avait néanmoins établi que le bilan socio-économique de l'aménagement progressif à 2x2 voies était sensiblement meilleur que celui du projet d'autoroute concédée (VAN de 511 M€ contre 461 M€ et bénéfice par euro investi de 5,3 contre 2,6 (cf. annexe Étude multimodale des déplacements (2009), pp. 160-161). Pour des coûts d'investissement proches (300 M€ environ) les gains de temps de l'aménagement progressif s'avéraient en effet à peine inférieurs à ceux de la liaison autoroutière : une bonne part des gains de temps du projet était acquise grâce à la réalisation prioritaire de la section Castres – Soual et ces gains de temps bénéficiaient en outre à un nombre plus important de personnes du fait de l'absence de péage.

Dans ce cadre, à compter de 2011, différentes phases de concertation et d'études préalables s'engagent et se succèdent pour affiner et préciser le projet (dont le caractère prioritaire est par ailleurs réaffirmé par la Commission « Mobilité 21 » à l'issue de l'audit, souhaité par le gouvernement issu des élections de 2012, des projets inscrits au Schéma national des infrastructures de transports) : la validation du tracé de référence par le préfet de région est achevée en juillet 2014 et le dossier d'enquête préalable à la DUP est finalisé début 2016.

2.2. Enjeux et objectifs du projet

Le projet de liaison autoroutière vise à contribuer au développement économique et démographique du bassin de Castres-Mazamet en améliorant son accessibilité depuis Toulouse *via* une réduction significative du temps de parcours moyen (du péage de l'Union sur l'A68 à Toulouse à l'entrée de la rocade de Castres), qui passerait de 68 minutes (temps de référence en 2024 sans le projet) à 35 minutes pour un véhicule léger.

Il vise également à contribuer à l'équilibre du développement de l'aire métropolitaine toulousaine qui s'appuie sur son réseau de villes moyennes en étoile (Albi, Castres-Mazamet, Foix-Pamiers, etc.).

Le recours à la mise en concession autoroutière doit permettre de réaliser l'infrastructure souhaitée dans des délais beaucoup plus courts que ceux envisageables sous maîtrise d'ouvrage publique.

2.3. Description de l'infrastructure

L'infrastructure envisagée est une liaison autoroutière 2x2 voies de 62 km entre Castres (échangeur de Labescou, rocade de Castres) et l'A68 (échangeur de Gragnague) qui sera réalisée au moyen de deux opérations d'aménagement détaillées ci-dessous :

(1) l'élargissement à 2x2 voies de l'autoroute A680 de Gragnague à Verfeil (8 km) et la réalisation d'un échangeur au niveau de Verfeil, dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par ASF, actuellement concessionnaire de l'A680.

Le coût d'investissement prévisionnel de cette opération est estimé à 68,3 M€₂₀₁₅ HT et sera pris en charge par ASF dans le cadre du contrat de concession État-ASF.

Sur l'A680, le trafic moyen journalier était de 5 250 véhicules/jour en 2014. Il atteindrait 8 910 véh./jour en 2024 avec l'élargissement (6 710 véh./jour en 2024 sinon).

(2) la réalisation d'une liaison autoroutière 2x2 voies entre Verfeil et Castres (54 km).

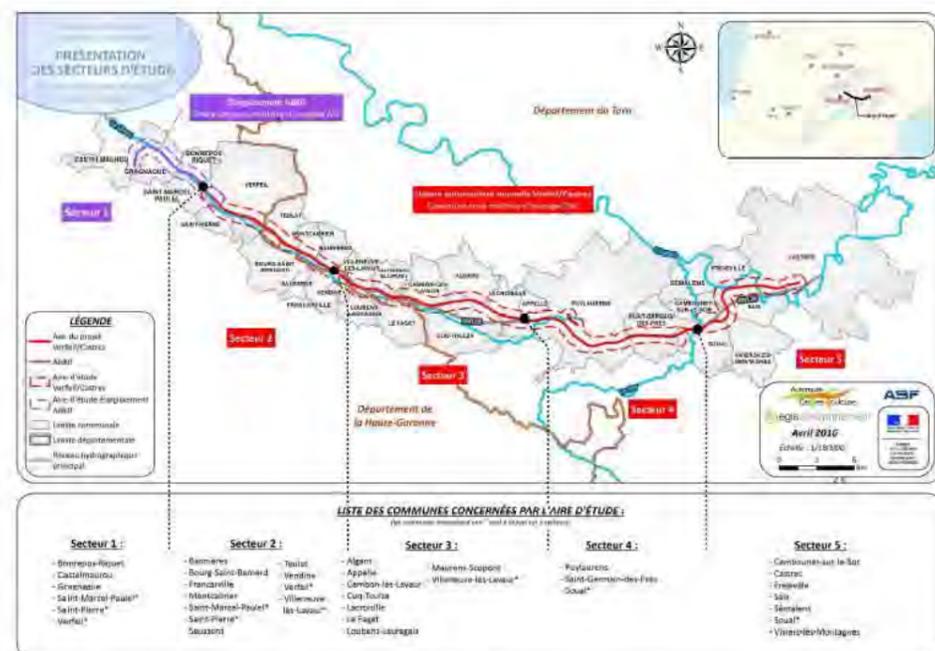
L'opération Verfeil-Castres comprend essentiellement la construction de sections neuves à 2x2 voies sur environ 44 km et intègre les 10 km de sections à 2x2 voies existantes (déviation de Soual (3,5 km) et Puylaurens (6,8 km)). L'opération comprend également un aménagement des échangeurs de Puylaurens et de St-Palais, la création d'un nouvel échangeur à Soual, et la réalisation d'un itinéraire de contournement (« barreau routier » sur 1 km) au niveau de Puylaurens pour les poids-lourds afin d'éviter la traversée du centre-ville.

Le tracé du projet suit globalement l'itinéraire actuel dessiné dans la vallée du Girou depuis Verfeil par la RD20, devenant RN126 à l'entrée du département du Tarn un peu avant Cuq-Toulza. Le projet ne s'écarte ensuite de l'actuelle RN126 que dans le secteur de Cuq-Toulza et à proximité de Castres pour contourner par le Nord les zones d'activité du Mélou et de la Chartreuse.

Le choix d'un tracé neuf plutôt qu'un aménagement sur place des infrastructures existantes a été guidé par le souci de diminuer l'impact sur le bâti existant et les nuisances à proximité des zones bâties et des agglomérations, d'assurer un bon niveau de performance sur la future 2x2 voies, et de la nécessité de disposer dans tous les cas d'un itinéraire de substitution (qu'il faudrait créer et intégrer en cas d'aménagement sur place). Aucune évaluation socio-économique d'un éventuel projet d'aménagement sur place n'a cependant été proposée à fin de comparaison avec l'évaluation socio-économique du projet retenu.

Le choix du fuseau définitif par secteur pour le tracé neuf parmi les différents fuseaux proposés a été arrêté à l'issue de la concertation lancée en 2011.

Figure 0 : Présentation des secteurs d'étude



Source : Pièce E1, Résumé non technique de l'étude d'impact, page 7 du projet de dossier d'enquête publique

Le coût d'investissement prévisionnel de l'opération Verfeil – Castres est estimé à 388,7 M€₂₀₁₅ HT (dont 5,7 M€ pour la réalisation du barreau routier de Puylaurens), soit un ratio au kilomètre de 9,3 M€₂₀₁₅ HT.

D'après les estimations de la Direction Générale des Infrastructures de Transports du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, une subvention publique de l'ordre de 220 M€ sera nécessaire pour assurer l'équilibre financier du projet en complément des péages perçus par le concessionnaire. Cette subvention publique sera financée à 50 % par l'État et à 50 % par les collectivités locales.

Toutefois, ces éléments financiers (coût de l'investissement, montant des péages, subvention publique) ne seront connus avec précision qu'une fois la concession attribuée.

Le coût d'investissement prévisionnel de l'ensemble du projet comprenant les deux opérations est donc estimé à 457 M€₂₀₁₅ HT.

Dans sa partie centrale (entre Verfeil et Puylaurens), le trafic moyen journalier était inférieur à 8 500 véhicules/jour en 2014, et resterait inférieur à 10 000 véh./jour en 2024 dans tous les cas. Avec un tel volume de trafic, un itinéraire à 2x1 voie pourrait donc être éventuellement suffisant, mais cette option n'est pas discutée. Lors de la contre-expertise, la maîtrise d'ouvrage a cependant été en mesure de fournir des éléments d'évaluation socio-économique détaillés pour une option de cette nature (cf. *infra*, 4.4. Analyse des trafics au regard de la capacité).

3. Analyse stratégique et fonctionnelle

Conformément aux dispositions de la note technique du 27 juin 2014, l'évaluation socio-économique (pièce G) débute par une analyse stratégique et fonctionnelle qui « expose le contexte de l'intervention, précise les objectifs par rapport auxquels l'évaluation est conduite, justifie la démarche de projet, et partant, identifie et qualifie les options de référence, les options de projet et leurs variantes ».

3.1 Analyse stratégique dynamique du territoire concerné par le projet

Démographie et approche par analogie

Le rapport présente des données de population et d'emploi et des données par secteur d'activités (agriculture et agro-alimentaire, industrie pharmaceutique et cosmétique, tourisme, etc.) dans le périmètre d'étude. Ce périmètre d'étude inclut une zone locale, qui comprend les communes à proximité de la zone traversée par le projet, et un zonage plus large comprenant les zones d'emploi de Toulouse, Castres-Mazamet, et Albi, dans lesquelles les effets socio-économiques du projet sont susceptibles de se faire sentir.

Cette analyse fait ressortir :

- la forte croissance de la population de l'aire urbaine de Toulouse (+1,8 % entre 1999 et 2008, +1,4 % entre 2008 et 2013), tirée par la dynamique des communes en 2^{ème} et 3^{ème} couronne périurbaine où la croissance est supérieure à 2 % (Gragnague, Verfeil, Lavaur...), et de celle de ses emplois ;
- le caractère rural et agricole de la section centrale de la zone d'études, entre Verfeil et Puylaurens, avec une faible densité et des communes de moins de 1 000 habitants ;
- la faible dynamique générale du bassin de Castres-Mazamet, avec toutefois une croissance démographique dans les communes situées à l'ouest de Castres.

Dans le rapport, ce dernier constat s'appuie sur des éléments un peu disparates ou parfois disséminés entre les parties et certaines appréciations qualitatives pourraient être confortées par des informations quantitatives, comme la croissance des communes à l'ouest de Castres ou les évolutions de l'emploi au niveau des zones d'emplois considérées.

Les éléments complémentaires fournis lors de la contre-expertise sur les évolutions de la population et des emplois des aires urbaines autour de Toulouse (cf. tableaux ci-dessous) pourraient être ainsi utilement repris pour étayer l'analyse, en mettant par exemple en exergue la faible croissance annuelle moyenne de la population de l'aire urbaine de Castres entre 2008 et 2013 (+ 0,1 %) et la baisse de celle de Mazamet (- 0,2 %).

Tableau 0 : Population et emplois des aires urbaines 1999-2008-2012

Aires urbaines	POPULATION							
	Population sans doubles comptes au RP1962	Population sans doubles comptes au RP1968	Population sans doubles comptes au RP1975	Population sans doubles comptes au RP1982	Population sans doubles comptes au RP1990	Population sans doubles comptes au RP1999	Population municipale au RP2008	Population municipale au RP2013
Albi	65 902	71 513	77 310	81 067	85 034	87 034	95 424	98 240
Taux d'évolution annuel moyen		1,4%	1,3%	0,8%	0,4%	0,4%	1,3%	0,9%
Auch	32 153	34 403	35 876	37 180	38 925	38 405	40 492	41 576
Taux d'évolution annuel moyen		1,1%	0,7%	0,3%	0,5%	-0,2%	0,9%	0,4%
Castres	28 353	30 206	32 733	35 239	37 505	39 620	43 107	44 258
Taux d'évolution annuel moyen		1,1%	1,3%	1,2%	1,0%	0,9%	1,4%	0,4%
Carcassonne	69 676	73 005	73 829	77 440	83 577	86 272	95 367	98 318
Taux d'évolution annuel moyen		0,8%	0,2%	0,9%	1,3%	0,3%	1,7%	0,6%
Castres	50 365	54 445	51 198	63 518	65 656	65 773	67 381	67 593
Taux d'évolution annuel moyen		1,3%	-0,6%	0,4%	0,3%	0,0%	0,4%	0,1%
Mazamet	27 959	29 362	29 497	28 719	27 842	26 216	25 791	25 538
Taux d'évolution annuel moyen		0,9%	0,1%	-0,4%	-0,3%	-0,6%	-0,2%	-0,2%
Montauban	64 911	70 677	74 071	79 659	84 105	86 981	100 875	107 436
Taux d'évolution annuel moyen		1,4%	0,9%	1,3%	0,9%	0,4%	1,9%	1,1%
Pamiers	21 971	23 764	24 854	25 124	26 591	28 376	33 405	35 054
Taux d'évolution annuel moyen		1,3%	0,9%	0,2%	1,0%	1,1%	2,8%	0,8%
Saint-Gaudens	24 440	25 811	26 649	26 749	27 335	27 059	29 673	30 129
Taux d'évolution annuel moyen		0,9%	0,9%	0,1%	0,4%	-0,2%	1,2%	0,3%

Communes	POPULATION							
	Population sans double comptes au RP1962	Population sans double comptes au RP1968	Population sans double comptes au RP1975	Population sans double comptes au RP1982	Population sans double comptes au RP1990	Population sans double comptes au RP1999	Population municipale au RP2008	Population municipale au RP2013
Albi	38 709	42 930	46 162	45 947	46 579	46 274	48 847	49 342
Taux d'évolution annuel moyen		1,7%	1,2%	-0,1%	0,2%	-0,1%	0,9%	0,2%
Auch	18 918	21 462	23 165	23 258	23 136	21 539	21 744	21 962
Taux d'évolution annuel moyen		2,1%	1,3%	0,1%	-0,1%	-1,0%	0,1%	0,2%
Castres	16 980	19 126	20 226	19 707	19 735	20 003	20 031	19 616
Taux d'évolution annuel moyen		2,2%	0,6%	-0,4%	0,0%	0,2%	0,0%	-0,7%
Carcassonne	40 897	43 616	42 154	41 153	43 470	43 950	47 634	46 724
Taux d'évolution annuel moyen		1,1%	-0,8%	-0,4%	0,9%	0,2%	1,4%	-0,7%
Castres	36 978	40 457	45 978	45 578	44 812	43 496	43 010	41 636
Taux d'évolution annuel moyen		1,9%	2,2%	-0,1%	-0,3%	-0,3%	-0,2%	-0,9%
Mazamet	17 251	16 171	14 442	12 840	11 481	10 544	9 963	10 118
Taux d'évolution annuel moyen		-0,3%	-1,9%	-1,3%	-1,2%	-1,0%	-0,6%	0,1%
Montauban	41 002	45 872	48 026	50 682	51 224	51 855	55 974	57 921
Taux d'évolution annuel moyen		1,9%	0,9%	0,9%	0,2%	0,2%	1,3%	0,8%
Pamiers	13 297	14 964	14 325	13 345	12 965	13 417	15 857	15 744
Taux d'évolution annuel moyen		1,5%	-0,3%	-1,2%	-0,5%	0,5%	2,5%	-0,1%
Saint-Gaudens	10 581	11 682	12 035	11 517	11 123	10 719	11 660	11 241
Taux d'évolution annuel moyen		1,7%	0,9%	-0,7%	-0,8%	-0,8%	1,4%	-0,8%

Source : complément fourni à la demande des contre experts

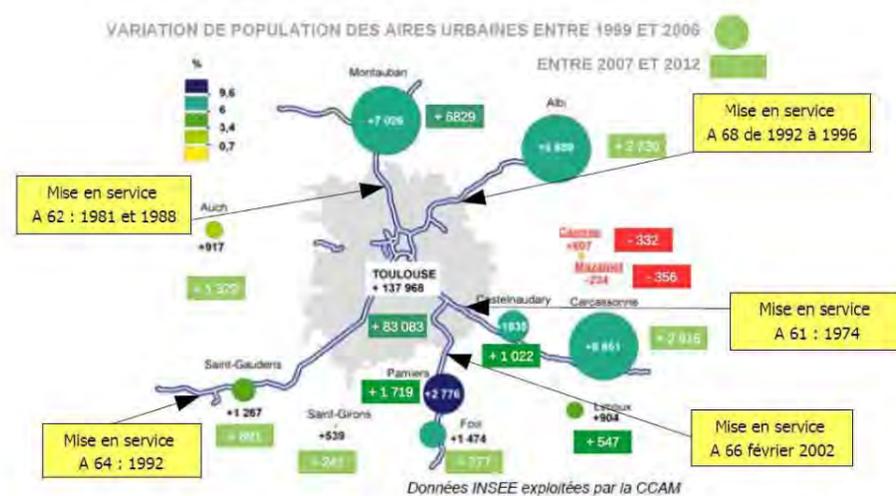
L'analyse cherche également à expliquer les différences de dynamique démographique de ces aires urbaines par leur plus ou moins grande accessibilité à Toulouse (paragraphe « une croissance démographique liée à l'accessibilité à l'aire toulousaine », p. 13). Ce point mériterait d'être davantage étayé et développé car il est au cœur des effets attendus de la liaison autoroutière Castres – Toulouse en termes de soutien des dynamiques socio-économiques.

La maîtrise d'ouvrage a produit des éléments complémentaires sur ce point, en premier lieu sur les impacts de la mise en service en 1996 de l'A68 reliant Albi à Toulouse. Entre 1999 et 2008, période où les effets ont pu commencer à se matérialiser, l'aire urbaine d'Albi a connu une croissance de sa population de 1,5 % par an en moyenne, après deux décennies de croissance inférieure à 0,8 % et une croissance de ses emplois de 2,1 %. Les communes intermédiaires traversées par l'A68 ont connu un dynamisme encore plus fort (+1,8 % à Rabastens, +1,9 % à Gaillac...). L'analogie avec le projet LACT reste toutefois limitée car l'A68 est gratuite sur toute une partie de l'itinéraire Toulouse – Albi.

Plus comparable avec le projet considéré, le raccordement autoroutier de Pamiers à Toulouse en 2002, dont les effets *ex post* ont été évalués dans le cadre d'un bilan LOTI, semblerait constituer un facteur explicatif de la dynamique observée dans les années 2000 : la population de l'aire urbaine de Pamiers a augmenté de 2,8 % par an entre 1999 et 2008 alors qu'elle n'avait augmenté que de 1 % par an en moyenne au cours des deux décennies précédentes. Cette accélération de la croissance démographique à partir de 1999 a certes concerné toutes les aires urbaines autour de Toulouse, mais elle a été particulièrement marquée pour Pamiers. De même, les emplois ont augmenté de 4,4 % par an entre 1999 et 2008, une croissance nettement plus élevée que celles de toutes les autres aires urbaines autour de Toulouse (celle de Montauban, deuxième croissance la plus forte, est de 3,2 %).

La carte ci-dessous, réalisée par la maîtrise d'ouvrage lors de la contre-expertise, propose une vision synthétique et pédagogique des dynamiques des aires urbaines entourant Toulouse et pourrait utilement enrichir le dossier d'enquête préalable.

Figure 0 : Variation de population des aires urbaines



Par ailleurs, les éléments complémentaires fournis rappelait, plus clairement que dans le rapport, que les évolutions de Castres-Mazamet n'étaient pas uniquement imputables à un défaut d'accessibilité mais s'expliquaient également par une dynamique structurelle négative liée au déclin des activités industrielles traditionnelles de cette région (textile, cuir, granit).

Concernant l'exemple du raccordement de Pamiers à l'A61, notons que l'avis du CGDD sur le bilan LOTI du projet A66⁴ vient très fortement modérer les conclusions retenues par la maîtrise d'ouvrage sur les effets bénéfiques de la liaison autoroutière. On y lit en particulier :

« De façon indéniable, la région concernée a bénéficié d'un développement économique soutenu durant la période étudiée. Cependant l'impact de l'A66 dans ce développement n'apparaît pas déterminant, comme semble le montrer le cas de Auterive qui ne bénéficie pas de l'effet A66. C'est la disponibilité foncière qui apparaît comme premier critère pour le choix d'implantation des entreprises. L'amélioration de l'accessibilité n'intervient qu'après. »

4 Avis du CGEDD sur le bilan LOTI de l'autoroute A66 (bifurcation A61 - Pamiers), N°007283-01 Novembre 2010

Sur la démographie, « on constate sur la zone d'étude un dynamisme démographique largement explicable par la proximité de l'agglomération toulousaine. En dehors de la commune de Nailloux, la construction de l'A66 ne semble pas avoir eu un impact déterminant sur le phénomène. »

Ainsi les éléments de l'analyse stratégique, éclairés par le retour d'expérience des projets les plus comparables, ne permettent pas de convaincre le lecteur de l'impact bénéfique du projet LACT sur la dynamique territoriale.

Prise en compte des caractéristiques socio-économiques des ménages du territoire

L'analyse stratégique n'aborde pas la question des niveaux de revenu de la population dans le périmètre d'étude. Cet aspect est pourtant important car la valorisation des gains de temps, au cœur de l'objectif du projet, repose sur des hypothèses de distribution des revenus. Dans l'évaluation socio-économique soumis à la contre-expertise, comme souvent, ces hypothèses sont établies à partir de l'observation des revenus sur l'ensemble de la population (France entière). Or la distribution des revenus des ménages de la zone d'emploi de Castres-Mazamet est sensiblement plus resserrée et centrée sur un niveau médian plus faible : le revenu médian est inférieur de 8 % au revenu médian de l'ensemble de la population et le 9ème décile inférieur de 15 % (cf. tableau ci-dessous).

Tableau 0 : Revenu disponible par unité de consommation en 2012

Revenu disponible par unité de consommation en 2012	Zone d'emploi de Castres : Mazamet	France métro.
Médiane (en euros)	18 184	19 786
1er décile (en euros)	10 218	10 503
9e décile (en euros)	31 947	37 236
Rapport inter-décile (sans unité)	3,10	3,50

champ : ménages fiscaux - hors communautés et sans abris.
 source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccma, Fichier localisé social et fiscal.

Ces éléments pourraient être mobilisés pour donner sens aux tests de sensibilité sur la valeur du temps menés dans le cadre de l'évaluation socio-économique (pièce G, p. 86). L'hypothèse de distribution des valeurs du temps retenue dans l'hypothèse centrale de l'évaluation majeure les gains de temps apportés par le projet ; le test de sensibilité avec une valeur du temps diminuée de 20 % constitue un scénario sans doute exagérément « pessimiste ».

Pour finir, la synthèse de cette analyse stratégique (« synthèse des enjeux », p. 31) se présente davantage comme une énumération des objectifs poursuivis par le projet (« favoriser le développement économique et urbain du territoire [...], maintenir et développer les emplois et l'activité notamment dans le domaine du numérique et de la santé... ») ; elle gagnerait à proposer au préalable une véritable synthèse des dynamiques socio-économiques évoquées précédemment.

De même, les risques associés au projet sont davantage des déclarations d'intention (« maintenir les exploitations existantes », « limiter les impacts défavorables sur la faune et la flore », « s'inscrire dans une insertion paysagère de qualité ») qu'une synthèse des risques proprement dit (qui sont mieux exposés en conclusion de la partie 4.7 *Contribution de l'aménagement aux enjeux d'aménagement du territoire*). En particulier, au-delà des effets d'emprise de la nouvelle infrastructure et de l'impact sur la structure des exploitations agricoles traversés, les risques d'artificialisation d'espaces naturels et de consommation d'espaces agricoles induits par un étalement urbain que la nouvelle infrastructure amplifierait mériteraient d'être plus clairement rappelés. Le rapport relève la croissance démographique de Verfeil supérieure à 2 % et le nombre déjà important de déplacements domicile-travail de Verfeil vers Toulouse (près de 600 pour une population de près de 3 400 habitants), mais cette dynamique pourrait concerner à terme les communes situées encore plus à l'est sur le tracé, entre Villeneuve-lès-Lavaur et Cuq-Toulza (secteur 3). De ce point de vue, le fait de ne pas construire l'échangeur de Maurens-Scopont/Vendine dans ce secteur, décision prise à l'issue de la concertation avec les communes, permet de limiter ce risque (comme évoqué en partie 4.7.4 *Cadre de vie des riverains*, p. 71).

3.2 Analyse fonctionnelle

Le rapport analyse ensuite l'offre de transport actuel et les déplacements dans la situation actuelle dans le périmètre de la zone d'étude.

Sur l'ensemble de l'itinéraire, le trafic moyen journalier tourne autour de 10 000 véh./jour en 2014, avec environ 10 % de poids lourds. Le trafic moyen varie selon les sections considérées : il reste inférieur à 10 000 véh./jour de Gragnague à Soual (5 250 sur l'A680 avec 14 % de poids lourds, entre 6 000 et 10 000 de Verfeil à Soual), mais s'intensifie à l'approche de Castres, avec près de 15 600 véh./jour environ à la sortie est de Soual dont 12 % de poids lourds.

Sur la section Verfeil-Puylaurens, près de 90 % des trafics de véhicules légers (78 % pour les poids lourds) proviennent de l'aire urbaine de Toulouse et 65 % sont à destination de l'aire urbaine de Castres-Mazamet (53 % pour les poids lourds). Le rapport établit également que 60 % des déplacements routiers sur l'axe Toulouse – Castres sont de nature professionnelle (plus de 50 % pour Toulouse-Mazamet), ce qui vient conforter le caractère « interurbain » de cet itinéraire. Par ailleurs, plus d'un usager sur deux affirmait être peu satisfait de la route empruntée, en premier lieu en raison de la limitation de vitesse ou du nombre d'accès riverains jugés peu sûrs (enquête déplacements 2009).

Le rapport souligne le niveau déjà très conséquent du trafic routier à l'entrée de Castres, liée à la traversée des zones économiques du Mélou et de la Chartreuse. Dans ce secteur, le trafic moyen journalier est de l'ordre de 20 000 véh./jour (comptages CEREMA janvier 2016), dont 50 % environ ne font que transiter par cette zone. À l'horizon 2024, selon les hypothèses de croissance des trafics retenues, des phénomènes de congestion apparaîtront.

Les conditions de trafic à l'entrée sur Toulouse pour la partie A68 située au sud du diffuseur de Gragnague sont évoquées plus rapidement de manière qualitative (p. 34, « le trafic sur l'A68 culmine à 47 600 véh./jour [...] et compte tenu de la capacité d'écoulement de l'infrastructure, le niveau de service s'avère dégradé, principalement aux heures de pointe »). Avec les reports éventuels de trafic vers la nouvelle infrastructure, la question des conditions actuelles et futures d'entrée sur le périphérique toulousain, et donc des gains de temps escomptés, mériterait d'être davantage explicitée (cf. *infra*, effet du projet en entrée de Toulouse).

La complémentarité ou la concurrence éventuelle entre la future liaison autoroutière et l'offre ferroviaire Toulouse-Castres (qui passe plus au nord, *via* Lavaur) n'est que très rapidement évoquée dans le rapport. À la demande de la contre-expertise, la maîtrise d'ouvrage a mobilisé les résultats d'une étude multimodale de 2009 pilotée par la DREAL pour montrer que la mise à 2x2 voies de l'itinéraire Toulouse – Castres entraînerait bien un report du fer vers la route, mais modéré (- 4,1 % sur les trajets en concurrence directe) et que l'impact sur le trafic routier serait très faible (+ 50 VL./jour dans le scénario maximaliste, pour un trafic moyen sur l'itinéraire de l'ordre de 9 300 véh./jour). Nous revenons plus en détail au §4.3 sur ce sujet.

4. Hypothèses prospectives et prévisions de trafics

Le chapitre 4 de la pièce G est consacré aux hypothèses prospectives et prévisions de trafic. Il détaille les hypothèses de croissance de la demande de transport, la méthode retenue pour réaliser les prévisions et présente les effets obtenus en matière de trafic.

Les hypothèses macroéconomiques

Les hypothèses macroéconomiques conditionnent fortement les résultats de l'évaluation socio-économique, l'exercice étant réalisé sur une période future s'étalant à partir de la date des premiers investissements et sur une période de plusieurs dizaines d'années (jusqu'à 2140).

Dans le dossier du projet de liaison autoroutière Castres – Toulouse, l'évolution de la demande est basée sur une hypothèse simple de croissance du trafic routier comme suit (période 2002-2025, croissance linéaire) :

Elle se traduit :

- + 1,25 % par an pour le trafic VL < 20 km,
- + 2,1 % par an pour le trafic VL > 20 km,
- + 1,5 % par an pour les PL.

Le rapport indique que ces hypothèses correspondent à une hypothèse de croissance du PIB de +1,9 %.

Cette hypothèse est justifiée dans le dossier par :

- une source, celle de l'instruction du 23 mai 2007 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains,
- la comparaison avec une série de comptages récents observés sur les voies routières du périmètre, dont la liste est détaillée dans le rapport d'étude de trafic jointe au dossier.

Nous émettons de fortes réserves sur cette hypothèse, pour plusieurs raisons.

D'une part, cette instruction n'est plus en vigueur car elle est remplacée par l'instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport. L'instruction de 2007 est ancienne, en particulier elle est antérieure à la crise de 2008. Elle ne tient pas compte des hypothèses les plus récentes en matière de croissance du PIB qui sont bien plus modestes.

D'autre part, l'hypothèse de croissance du PIB est prise en compte a posteriori, comme contrôle et justification des taux de croissance de trafic, alors que l'on aurait pu s'attendre à une intégration de cette variable majeure à la source des calculs. Précisons que, interrogée sur le sujet, la maîtrise d'ouvrage n'a pas su expliquer de manière mathématique le lien effectif entre hypothèses de croissance de trafic et hypothèses de croissance du PIB, pourtant hypothèse indispensable dans les calculs de sensibilité. Cette absence de précision étonne et inquiète quant à la solidité des hypothèses de croissance de la demande.

D'autre part, la sélection de comptages retenue par la maîtrise d'ouvrage pour établir les taux de croissance moyen annuels incluait des postes répétitifs à la croissance annuelle très forte (>10 %) issues d'effets nécessairement conjoncturels et non représentatifs de tendances de fond. Les taux de croissance annuels (en linéaire base 2002) atteignaient +1,9 % par an pour les VL, +1,12 % pour les PL. Après plusieurs échanges sur la sélection des points de comptages admissibles, nous avons convergé vers une hypothèse mise à jour retenant +1,2 % pour les VL et -0,2 % pour les PL.

Enfin et surtout, l'application de ce taux de manière homogène sur toutes les Origine – Destination (on ne tient compte que de la distinction +/- 20 km) ne traduit pas la diversité du développement économique local d'une part, la dynamique de périurbanisation d'autre part. On a ainsi un risque de surestimation des flux en lien avec Mazamet, secteur peu dynamique, et une sous-estimation possible des flux de courte distance entre Toulouse et Verfeil par exemple. Or les hypothèses de taux de croissance longue distance sont supérieurs à celles pour les courtes distances, *a priori* contraire à ce qu'enseigne la dynamique démographique et économique locale.

La contre-expertise recommande de considérer des hypothèses plus en phase avec la dynamique démographique et économique locale, sur des tendances plus modérées. Un scénario suggéré par la contre-expertise et testé par la maîtrise d'ouvrage, incluant entre autres des taux de croissance plus modérés, est présenté en fin de rapport.

4.2. Hypothèses d'offre de transport

Option de référence

L'option de référence constitue la situation la plus probable en cas de non réalisation du projet. Elle se limite sur ce dossier, pour ce qui concerne le réseau routier, à la mise en place des interdictions PL des traversées de Soual et Puylaurens.

Ainsi, aucun aménagement sur place n'est prévu en option de référence sur l'itinéraire Toulouse Castres par l'itinéraire via RN126 et RD120. En particulier, aucun équipement ponctuel de la RN126, sur la section la plus chargée en sortie de Castres, n'est inclus dans cette option de référence, nous y reviendrons plus loin.

En revanche, l'option de référence prévoit l'évolution de l'offre de transport ferroviaire : plan rail et deuxième plan régional des transports 2007-2013 prévoyant à l'horizon de mise en service de l'autoroute :

- cadencement généralisé sur tous les axes de Midi-Pyrénées,
- création de la ligne nouvelle Bordeaux Toulouse dans le cadre du programme GPSO.

Aucun investissement spécifique n'est indiqué concernant la liaison ferroviaire Castres – Toulouse.

Le Conseil Régional, interrogé sur ses projets en qualité d'autorité organisatrice des transports régionaux, a confirmé l'absence de projet de nature à modifier en profondeur l'offre ferroviaire, les efforts en ce sens ayant déjà été consentis ces dernières années. Une modernisation de la signalisation pourrait voir le jour sur l'axe Toulouse Castres, améliorant la robustesse de la liaison sans générer d'amélioration sensible des niveaux de service et du gain de temps.

Option de projet

L'option de projet intègre le projet autoroutier et les divers raccordements présentés au chapitre 2. Les gains de temps retenus sont de 35 minutes (mn) : sur la liaison Barrière d'Union- Rocade de Castres, le temps de parcours en option de référence est de 68 mn. Il est ainsi de 33 mn en option de projet, soit une division par deux des temps de parcours, ce qui est considérable.

Si le temps de parcours en option de projet basé sur les caractéristiques de l'infrastructure nouvelle (profil à 2x2 voies et vitesse autorisée de 130 km/h) n'appelle pas de remarque particulière, en revanche le temps en option de référence a semblé, en première lecture, élevé lors des premières analyses réalisées par les contre experts. En effet, différents moteurs de calcul de temps de parcours sur Internet, incluant la prise en compte de la congestion en heure de pointe, aboutissent à une estimation de quelques 52 mn sur cette section, avec une certaine stabilité en fonction des périodes de la journée.

Par ailleurs les temps de parcours mesurés en 2009 par la maîtrise d'ouvrage⁵ pour l'itinéraire allant de la barrière de péage A68 à la rocade Ouest de Castres *via* A680, indiquait un temps de 52 mn, cohérent avec la valeur obtenue par la contre-expertise et soulignant une certaine stabilité dans les temps de parcours sur cet axe.

Ainsi, il y a une différence de quelques 15 minutes (mn) entre le temps de parcours actuel et le temps de parcours retenu par la maîtrise d'ouvrage en option de référence. Interrogée sur le sujet, cette dernière indique que le temps de 68 mn est issue de la modélisation de trafic, qui prévoit une sensible détérioration des conditions de circulation notamment entre Soual et Castres, dans la traversée de la zone d'activité longeant la RN126.

Ainsi sur cette dernière section de quelques 6 km, l'hypothèse de la maîtrise d'ouvrage est celle d'un doublement du temps de parcours (10 mn environ aujourd'hui, 20 mn en 2024), soit une vitesse de quelques 18 km/h.

On peut noter également que près de 50 % des gains de temps apporté par le projet proviennent en fait de la réduction du temps de parcours obtenu sur 25 % de l'itinéraire, à savoir la section de Soual-Est à la rocade de Castres qui permet d'éviter la traversée *via* la RN126 des zones d'activité du Mélou et de la Chartreuse, qui présentera des conditions de circulation dégradées à l'horizon 2025 et au-delà.

Sur la section Maurens Scopont - Puylaurens, section rectiligne de la RN126 sans traversée d'agglomération, le temps de parcours actuel est de l'ordre de 12 mn. Les temps de parcours en 2024 retenus pour l'option de référence s'élève à plus de 15 mn (dégradation de 25 % du temps de parcours), alors qu'il y a peu de risque de congestion sur cette section.

Ces temps de parcours apparaissent très dégradés. Quand bien même une forte congestion apparaîtrait dans la traversée de la zone d'activité de Castres Ouest, il est probable que des mesures d'optimisation du fonctionnement de la voirie seraient prises pour éviter de telles dégradations des temps de parcours. De telles mesures pourraient alors être éludées en option de projet.

Afin d'analyser en détail ce sujet des gains des temps, les matrices origine - destination de temps de parcours issues du modèle ont été demandées dès juin 2016 à la maîtrise d'ouvrage. Cette dernière ne nous a finalement transmis des données exploitables sur le sujet qu'en date du 9 septembre, délai étonnamment long pour l'obtention d'une donnée a priori simple dans un modèle d'affectation routier.

Le tableau ci-après cherche à mettre en cohérence les différents temps de parcours annoncés par le maître d'ouvrage (temps Toulouse - Castres, temps Union - Mélou) avec les distances associées, à comparer les temps de parcours avec un moteur de recherche d'itinéraire (Google maps).

5 Rapport remis par la maîtrise d'ouvrage à l'équipe de contre experts le 9 août 2016

	Distance (km)	Google		Modèle (ref 2024)	
		temps (mn)	Vitesse (km/h)	temps (mn)	Vitesse (km/h)
Toulouse (Capitole) - Barrière d'Union	8,2	17	29	?	?
Barrière d'Union - le verdier de Mélou	66,5	52	77	68	59
Le verdier de mélou - Castres (Mairie)	2,5	5	30	?	?
Total Toulouse - Castres	77,2	74	63	76	61

Calculs réalisés par la contre-expertise sur la base des éléments fournis et l'outil de calcul d'itinéraire Googlemaps.

Le temps « google » estime une vitesse de 77 km/h sur la section centrale de l'itinéraire, conforme à une route interurbaine fluide, bénéficiant de contournements d'agglomérations (Soual, Puylaurens). Le temps (hors période de forte congestion) pour les accès aux centres de Toulouse et Castres est en revanche réduit à 30 km/h, ce qui est conforme à l'intuition.

Si on se réfère aux temps fournis par la maîtrise d'ouvrage, nous avons :

- Un temps de parcours entre Union et Mélou de 68 mn, comme déjà expliqué très supérieur aux enquêtes et aux moteurs de recherche,
- Mais un temps sur la totalité de l'itinéraire très proche de l'actuel, c'est-à-dire 76 mn et une vitesse de 61 km/h.

On tire deux enseignements de ces analyses :

- Le discours tenu par la maîtrise d'ouvrage indiquant que les temps de parcours se dégradent fortement entre aujourd'hui et l'option de référence est démenti par la stabilité du temps de parcours Toulouse Castres, qui reste autour de 75 mn,
- En option de référence 2024, par déduction, il semble que $76 - 68 = 8$ mn soient suffisantes pour parcourir les trajets terminaux en milieu urbain à Toulouse et Castres : 10,7 km en milieu urbains parcourus à une vitesse moyenne de 82,3 km/h ! Un tel résultat laisse supposer une très forte sous-estimation des temps de parcours sur le linéaire urbain du modèle.

Ces quelques analyses mettent en évidence des incohérences préoccupantes dans la restitution des temps de parcours. Elles convergent vers une probable surestimation des gains de temps permis par l'infrastructure.

Rappelons enfin que les études réalisées en 2009 relatives au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse (sous maîtrise d'ouvrage État) prévoyant des gains de temps plus proches de 20 mn que de 33 mn sur la liaison Castres - Toulouse, ce qui vient encore un peu plus appuyer l'hypothèse d'une surestimation des gains de temps.

Nous recommandons fortement à la maîtrise d'ouvrage de retenir des hypothèses de gains de temps plus vraisemblables et plus cohérentes avec les études antérieures comme avec les observations de temps de parcours actuels. Une hypothèse dans ce sens est formulée par la contre-expertise dans un scénario abordé à la fin de ce rapport.

4.3. Méthode de modélisation retenue

Présentation du modèle

Les prévisions de trafic, qui alimentent à la fois l'étude financière du projet en déterminant les possibles recettes de péage, ainsi que le bilan socio-économique (avantages, externalités, etc.) se basent sur un modèle de simulation statique des trafics routiers VL et PL.

Le modèle décompose le territoire en 87 zones, allant à un niveau communal le long du corridor Toulouse – Castres. Ce niveau de détail est *a priori* adapté à la problématique, qui concerne des flux intercommunaux et interurbains.

Le modèle se base sur la reconstitution des niveaux de trafic actuels à l'aide d'enquêtes de type « origine destination », ainsi qu'un nombre important de comptages routiers, le tout réalisé en 2013 et 2014. La localisation des points d'enquête et de comptages retenue par la maîtrise d'ouvrage n'appelle pas de commentaire de la part de la contre-expertise. Cette méthode, classique, permet de reconstituer solidement la demande de déplacement routier sur le périmètre considéré.

Les flux ainsi reconstitués sont ensuite affectés sur un réseau routier. Le choix d'itinéraire dépend du type de voie, dont les caractéristiques sont : vitesse à vide, courbe débit-vitesse, capacité en uvp⁶/h, malus d'inconfort, éventuelles interdiction PL et péages.

Le profil des conducteurs est traduit par une distribution de la valeur du temps qui permet de bien tenir compte de l'aptitude variable à payer le péage d'une infrastructure. C'est ce profil qui permet de choisir l'itinéraire en fonction du coût généralisé. On ne tient pas compte en revanche des caractéristiques locales des CSP, qui pourtant sont bien spécifiques.

Traitement de la congestion

La méthode retenue se base sur une reconstitution solide des trafics journaliers avec distinction VL/PL : on vise ainsi le cœur de cible du projet, c'est-à-dire les trafics routiers existants. Cette reconstitution accuse cependant deux limites fortes :

- Les trafics sont considérés en TMJA (trafic moyen journalier annuel) : le modèle ne tient ainsi pas compte de la variabilité des niveaux de trafic en fonction de l'heure de la journée, ou de la saisonnalité. Cette approche traite ainsi les effets de la congestion en matière de temps de parcours et de choix d'itinéraire à partir de ratios issus d'un trafic journalier moyen. Cette méthode est valable pour les axes faiblement soumis à la congestion, elle apparaît très simplificatrice pour considérer les effets du projet sur l'accroissement ou la baisse de la congestion sur les entrées de ville (Castres, Toulouse), effet bénéfique pourtant mis en avant et justifiant les niveaux élevés de gains de temps.

⁶ Unité de véhicule particulier, unité traduisant le niveau de trafic, valant 1 pour une voiture, 3 pour un bus ou un poids lourds.

- Le calage est réalisé en volume, mais non en temps de parcours, alors que des enquêtes très précises de temps de parcours ont été réalisées, (en 2009, citées plus haut), et les gains de temps constituent l'effet socio-économique principal du projet.

Ces observations rendent d'autant plus pertinente la recommandation de prudence quant aux hypothèses de temps de parcours en option de référence, déjà formulée précédemment.

Distribution et choix modal

Ce modèle VL/PL ne traite ni du choix de destination, ni du choix modal. Il est ainsi implicitement admis que le projet ne sera pas susceptible de modifier les destinations longue distance, ni la répartition modale air/fer/route pour les voyageurs comme pour les marchandises. Il est possible, voire probable, que sur les relations concernées la concurrence modale soit faible et les parts de marchés de la route très élevées, mais ceci reste à démontrer pour asseoir le bien-fondé de cette hypothèse.

En tout état de cause, ces observations montrent que la question n'a pas été traitée dans la modélisation des déplacements et ne permet donc pas de conclure sur la possible concurrence modale. Or la note technique du 27 juin 2014 de l'instruction Royal, au sujet des prévisions de trafic précise explicitement qu' « il importe [...] de mettre en place une modélisation appropriée, notamment en termes d'évolution de la demande et de l'affectation des trafics dans le mode de transport du projet, et aussi, lorsque l'importance du projet le justifie, entre modes concurrents ». Au regard des investissements prévus, et des gains de temps prévus, nous parlons bien d'un projet d'importance, et bien que le tracé évite les zones denses, le projet est en concurrence sur sa relation principale Castres – Toulouse avec le TER. D'autres modes de transports comme le car peuvent également prendre en charge certains besoins de mobilité. L'impact du projet sur la concurrence aérienne (report modal vers la route, concurrence Blagnac / aéroport de Castres) n'est pas établi.

Le traitement de l'ensemble des modes est bien mené dans le cadre de l'analyse stratégique mais n'est pas pris en compte, à quelque échelle que ce soit, dans les prévisions de trafic, aussi bien pour les VL que pour les PL. Il est indispensable de démontrer en quoi cette hypothèse très simplificatrice n'entraîne pas un biais d'optimisme dans l'évaluation et ainsi démontrer sans ambiguïté la situation de non-concurrence entre les modes de transport.

Induction

La création d'une infrastructure de transport modifiant profondément les niveaux de service est susceptible d'avoir un impact sur la mobilité, en nombre de déplacement (les gains de temps procurés par le projet incitent à réaliser plus de déplacements, on parle alors d'induction de trafic) et/ou en longueur de déplacement (le projet permet de choisir une destination plus lointaine pour un motif de déplacement donné, par exemple pour les motifs achats la destination toulousaine pourrait devenir une option plus attractive avec la création de l'autoroute).

Le modèle utilisé ici ne traite pas du choix de destination, nous l'avons déjà indiqué. Il ne traite pas plus de l'induction de trafic, effet pourtant régulièrement pris en compte dans les études de trafic interurbain, et recommandé par l'instruction routière de 2007, qui mentionne explicitement « *Le trafic induit sera pris en compte si la mise en service de l'aménagement provoque, à l'horizon étudié, une modification importante des coûts de circulation ; c'est le cas, par exemple, des grands projets* »⁷ et par l'instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport.

L'induction doit apporter des avantages, liés à la valorisation des gains pour les nouveaux usagers de la route, mais aussi dégrader les externalités environnementales à cause d'un surcroît de km parcourus. Nous recommandons d'en tenir compte pour ce grand projet dont la vocation est bien de fournir un saut qualitatif important en matière de desserte routière du bassin castrais.

⁷ Projet d'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, 23 mai 2007, annexe 5 § 8.

4.4. Analyse des résultats

Analyse des trafics au regard de la capacité.

Le trafic estimé sur la section centrale du projet, pour le scénario central, est de 8 200 véh./jour en 2024, et reste inférieur à 10 000 véh./jour à long terme. Les divers tests de sensibilité portés au dossier ne présentent pas d'ordre de grandeurs fortement différents.

Une autoroute à 2x2 voies peut accepter, dans des conditions d'écoulement correctes, des trafics largement supérieurs, supérieurs à 40 000 véh./jour. Il est régulièrement admis que les réelles difficultés de congestion interviennent à 60 000 véh./jour, ce chiffre dépendant bien sûr du profil horaire des trafics, de la fréquence des entrées / sorties, etc. La capacité de l'infrastructure proposée est en tout cas très largement au-dessus des besoins effectifs d'écoulement de trafic, y compris sur la section la plus chargée, Soual Est – St Palais, qui affiche, en 2044 un trafic de seulement 13 850 véh./h. Ainsi la capacité d'écoulement du projet est 3 à 4 fois supérieure à la demande de long terme, ce qui pose la question de la pertinence d'un profil à 2x2 voies.

Interrogé sur ce parti d'aménagement, la maîtrise d'ouvrage a procédé à plusieurs tests de sensibilité en estimant l'impact d'une réduction à 2x1 voie de certaines sections du projet. La vitesse est alors réduite à 90 km/h et 5 créneaux de dépassement sont ménagés pour assurer la qualité de service d'une infrastructure qui demeurerait payante et au même tarif.

Les niveaux de trafic sont alors fortement réduits, à 5 200 véh./jour sur la section centrale dans le cas d'une liaison aménagée à 2x1 voie de l'échangeur de Gragnague à Soual, à 4 000 véh./jour pour une liaison aménagée à 2x1 voie de l'échangeur de Gragnague à la rocade de Castres.

Il ressort que la réduction du coût d'investissement s'avère faible, de l'ordre de 25 M€, issues des économies sur les terrassements et les chaussées. Les trafics attendus sur la nouvelle infrastructure seront en revanche significativement moindres qu'en 2x2 voies du fait de vitesse maximale autorisée plus faible (90 km/h en 2x1 voie, 110 km/h sur les créneaux de dépassement en 2x2 voies). Au total, le bilan socio-économique de cette option apparaît nettement dégradé.

Avec d'aussi faibles niveaux de trafic, il est démontré que de telles hypothèses aboutissent à une infrastructure payante perdant tout intérêt. Ce résultat est sans surprise car on chercherait ici à faire payer l'utilisateur pour une infrastructure à faible valeur ajoutée, tout en maintenant des itinéraires gratuits en parallèle à performances proches. Les autres alternatives possibles changeraient la nature du projet : réalisation partielle, combiné le cas échéant à certains aménagements sur place et n'ont donc pas été testées par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre du dossier.

Le projet à l'étude présente à sa mise en service comme aux horizons lointains des réserves de capacités très importantes. Des solutions alternatives, comme l'aménagement sur place ou une réalisation partielle ont été testées au moment du débat public et permettraient de prendre en charge des niveaux de trafic plus en cohérence avec la capacité.

Le choix à l'issue du débat public de proposer une autoroute à péage non phasée et concédée impose de recourir à un profil à 2x2 voies et d'assumer de construire une autoroute largement dimensionnée.

Effets du projet en entrée de Toulouse

En première lecture, on peut penser que le projet ne serait pas de nature à modifier les niveaux de trafic sur le réseau structurant fortement sollicité de l'agglomération toulousaine car les itinéraires d'accès sont les mêmes en référence et en projet, en l'occurrence *via* A680. Or, on remarque à la lecture de la carte des reports d'itinéraire des études de trafic que 2 000 véhicules basculent de la RD826 vers l'A68 (environ un quart du trafic de la LACT sur sa section Verfeil – Puylaurens), ce qui implique nécessairement un usage différent de l'A61 (rocade est de Toulouse), secteur éminemment sujet à la congestion. Par ailleurs, l'accès à Toulouse centre se fait pour ces véhicules par la cité de l'Espace en option de référence, par Balma-Gramont en option de projet, ce qui peut modifier sensiblement les trafics sur les avenues pénétrantes de Toulouse (avec un surcroît de trafic dans le secteur de Matabiau).

Sur ce sujet, la maîtrise d'ouvrage a réalisé une analyse fine des conditions de circulation sur les principales pénétrantes potentiellement concernées de Toulouse, accompagnée d'un traitement des enquêtes OD pour isoler les flux concernés par l'accès au centre de Toulouse.

- Les 3 principales pénétrantes impactées, les route d'Albi, Agde et l'avenue de Castres, présentent des niveaux de trafic importants mais en baisse ces dernières années.
- Sur toutes les OD enquêtées entre le périmètre du projet et Toulouse, 547 véhicules sur un total de 1 372, soit 40 % des trafics, empruntent l'une de ces pénétrantes pour se rendre à Toulouse.
- Ainsi, on peut estimer que 40 % des 2 000 véhicules basculant de RD826 vers A68 à la faveur du projet seraient reportés de l'avenue de Castres sur la route d'Agde (une part négligeable sur la route d'Albi), soit un trafic supplémentaire de 800 véh./jour.
- Ces 800 véhicules par jour représentent uniquement 3 % des trafics totaux de la route d'Agde, et ce volume est inférieur à la baisse enregistrée entre 2009 et 2013. Ce volume n'est pas non plus de nature à modifier les conditions de circulation sur A68 ni A61.

Les éléments complémentaires fournis par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la contre-expertise permettent de démontrer l'impact faible du projet sur les conditions de circulation de l'agglomération toulousaine. Il est recommandé d'enrichir l'analyse des effets du projet dans le dossier d'évaluation socio-économique avec ces arguments.

Analyse de la concurrence modale

L'analyse stratégique évoque l'existence de lignes TER offrant une alternative à la voiture pour relier Toulouse à Castres. Il est d'ailleurs mentionné que des efforts vont être consentis par la Région pour en améliorer l'attractivité.

Malgré ces éléments, nous l'avons dit, la méthode retenue pour la modélisation est une approche strictement monomodale : ainsi les possibles reports modaux fer vers route ne sont pas pris en compte. Cet effet est ainsi qualifié de « minime » dans la pièce G sans que la démonstration n'en ait été faite. Dans ces conditions la contre-expertise a sollicité la maîtrise d'ouvrage pour obtenir de plus amples justifications de ce parti simplificateur.

D'après les études menées à l'occasion du débat public⁸, la part du marché du fer entre Castres-Mazamet et Toulouse pourrait atteindre 20 % en option de référence, et concerner plus de 1000 voyageurs par jour. Par ailleurs les améliorations de desserte ferroviaire se traduiraient par une baisse de trafic de quelques 430 véh./jour sur RD126.

Toujours dans cette étude, la baisse de fréquentation du TER en cas de réalisation du projet d'autoroute était estimée à - 4,1 % sur la liaison Castres – Toulouse, soit quelques 50 véh./jour. Ce chiffre semble faible au regard du volume de voyageurs concernés et aussi au regard des effets des opérations ferroviaires prévues en option de référence (430 véh./jour évoqués plus haut).

Ces hypothèses sont anciennes, tant pour ce qui concerne les hypothèses d'offre que les données de demande, mais laissent supposer que l'impact potentiel du projet d'autoroute sur le mode ferroviaire se situerait dans une fourchette large entre 50 et 400 véh./jour. Dans tous les cas ces ordres de grandeurs ne semblent pas remettre en cause les niveaux de trafic routier sur le projet d'autoroute. En revanche, l'impact pourrait ne pas être nul pour le bilan de l'acteur ferroviaire et dégrader l'équilibre fragile du système ferroviaire régional.

Dans le domaine aérien, la maîtrise d'ouvrage indique que le potentiel de report de l'avion vers la route serait de 140 voyageurs par jour (dans le cas peu probable où l'intégralité de la demande Paris – Castres passerait par Paris-Toulouse et se reporterait sur la route entre Toulouse Blagnac et Castres). Là aussi l'impact sur les trafics sur le projet est du second ordre, mais il peut être non négligeable pour les acteurs aériens, notamment en matière de manque à gagner pour les compagnies.

Les études antérieures permettent de quantifier les effets possibles sur le mode ferroviaire, principal mode concurrent. Même si les chiffres sont anciens, les ordres de grandeurs resteraient sans doute valables pour les études en cours. Si ces effets semblent faibles sur le trafic routier du projet, en revanche ils ne sont pas nuls pour l'acteur ferroviaire. La contre-expertise recommande au maître d'ouvrage d'étayer le dossier d'évaluation socio-économique sur le sujet, afin de démontrer de manière plus solide qu'une approche monomodale est admissible à la lumière de ces chiffres, et d'évoquer *a minima* de manière qualitative un impact négatif sur le bilan des acteurs ferroviaires et aériens.

⁸ Etude multimodale des déplacements, 2009, CETE du Sud Ouest et Egis pour le compte de la DREAL Midi Pyrénées.

4.5. Analyse des tests de sensibilité

Forte sensibilité au PIB

Le dossier d'étude de trafic présente un nombre important de tests de sensibilité du trafic à divers paramètres. Parmi ceux-ci, on notera :

- La forte sensibilité des trafics aux hypothèses de croissance du PIB, le test de stabilité de l'activité économique aboutissant à une baisse de 23 % des trafics VL et 12 % des trafics PL par rapport au scénario;
- La forte sensibilité des trafics au prix du péage, une augmentation de 20 % de ce tarif entraînant une réduction de 7 % du trafic VL et surtout de 19 % des trafics PL.

Les résultats de trafic sont fortement sensibles aux hypothèses de croissance économique, aux niveaux de péage. Il conviendra dans ce cadre d'être particulièrement vigilant dans les analyses financières découlant des recettes engendrées.

Forte sensibilité à la variable d'inconfort

Dans le cadre de la contre-expertise, nous avons demandé un test supplémentaire au malus d'inconfort. Ce dernier est de 0,069 €/km pour les voies départementales et nationales, et est nul pour les autoroutes. Cette hypothèse, issue de l'instruction route de 2007, se base sur des analyses assez anciennes de comportements des automobilistes, antérieures à 2000. Par ailleurs, on remarque que ce malus d'inconfort est le même pour des sections urbaines avec de nombreuses entrées / sorties, des carrefours rapprochés, des arrêts de bus (entrée de Castres (figure 4) et les sections très roulantes de la RN126 entre Puylaurens et Verfeil (figure 5)), avec tracé rectiligne, créneaux de dépassement, glissières de sécurité, peu de carrefours.

Figure 0 : la RN126 en sortie de Castres. Malus inconfort 0,069 €/véh.km



source : Google maps

Figure 0 : la RN126 entre Puylaurent et Verfeil. Malus inconfort 0,069 €/véh.km



source : Google maps

Ainsi appliquée sur les 62 km de l'autoroute, cette hypothèse se traduit par un écart de coût généralisé de quelques 4,3 €, soit 2/3 du montant du péage. Le principe d'application du différentiel de confort entre autoroute (tracé rectiligne, facilité de doubler, itinéraire intuitif) et routes « classiques » (tracé potentiellement sinueux, carrefours à niveaux, sentiment d'insécurité en cas de fort trafic PL, difficultés de doubler, etc.) est un procédé classique en affectation de trafic, l'objectif de ce test n'est pas de remettre en cause le principe de bonus/malus, mais de jauger l'impact de cette hypothèse sur les résultats.

Ainsi l'application d'une même pénalité sur autoroute que sur route classique amène à réduire de 38 % le trafic sur l'infrastructure nouvelle: l'attrait du projet est ainsi très fortement conditionné par cette hypothèse de malus d'inconfort.

Si les valeurs proviennent d'un calibrage des observations de choix d'itinéraire actuels et passés, l'application des malus par type de voie est très péjorative pour les voies rectilignes de la section centrale de l'itinéraire existant, ce qui laisse craindre un biais d'optimisme dans les prévisions de trafic. On peut par ailleurs se demander si cette valeur doit rester stable dans le temps, l'évolution des véhicules toujours mieux équipés (GPS en voie de généralisation, demain véhicules autonomes) inciterait à réduire l'écart de « confort » entre itinéraires complexes nécessitant une conduite active *via* le réseau départemental et national et les itinéraires directs autoroutiers réclamant moins d'implication du conducteur.

5. Evaluation socio-économique et financière

La contre-expertise porte sur les effets socio-économiques du projet, au travers de l'examen de l'analyse monétarisée de ces effets.

Le chapitre 5 de la pièce G « calculs socio-économiques » présente la méthode, les coûts de l'aménagement, les modalités de financement, les indicateurs socio-économiques, l'analyse du risque systémique, le bilan du projet global et les bilans pour les usagers, les riverains, les concessionnaires du réseau et la puissance publique.

Un dossier spécifique « calculs socio-économiques et financiers relatifs à l'option de projet proposée » est également fourni par la maîtrise d'ouvrage. On y trouve des analyses financières, des tests des sensibilités aux PIB, aux montants des péages, aux trafics liés à la zone d'activité de Castres, aux coûts d'investissement, aux valeurs du temps, au non doublement de l'A680, etc.

5.1. Méthode retenue

Le bilan socio-économique du projet réalisé par la maîtrise d'ouvrage correspond au référentiel d'évaluation des projets de transport défini dans l'instruction cadre de juin 2014. Les valeurs tutélaires utilisées et leurs règles d'évolution sont conformes aux recommandations de l'instruction cadre de juin 2014.

Les critiques de la contre-expertise portent sur les données alimentant les bilans, notamment les prévisions de trafic qui ne prennent pas en compte les trafics induits ni des modes concurrents. Les bilans présentés n'ont pas pu intégrer ces deux aspects.

Nous avons suggéré à la maîtrise d'ouvrage d'intégrer les trafics induits dans le scénario alternatif que nous avons proposé. En revanche, nous n'avons pas insisté sur les reports modaux notamment du TER vers la route compte tenu de leur volume très faible d'impact sur le trafic routier. Il convient de noter que cela pourrait impacter significativement les équilibres économiques et financiers pour la SNCF et le Conseil régional qui est l'AOT du TER.

À l'avenir, nous recommandons d'intégrer systématiquement les modes concurrents en utilisant des modèles multimodaux et les bilans des acteurs de ces modes concurrents dans les études de projets routiers.

5.2. Bénéfices et coûts socio-économiques pris en compte

Les bénéfices et coûts socio-économiques pris en compte sont les suivants :

- gains de temps,
- gains de confort,
- gains environnementaux,
- gains de sécurité,
- avantages carburant,
- coût d'entretien et dépréciation des véhicules,
- coûts d'investissement,
- coût d'entretien et exploitation des infrastructures,
- valeur résiduelle.

Il s'agit d'une liste classique pour les projets routiers. Mais cette liste ne traite pas des effets pour les modes concurrents, que ce soit pour les usagers, les opérateurs et les AOT. Nous notons aussi que la congestion des itinéraires de pénétration dans l'agglomération toulousaine n'est pas estimée. La maîtrise d'ouvrage a néanmoins apporté quelques éléments de justification de ce sujet au cours de la contre-expertise.

5.3. Analyse des résultats

Le scénario central retient l'hypothèse macroéconomique avec une croissance annuelle de PIB à 1,9 % entre 2002 et 2025 et à 1,5 % entre 2025-2050 et 0,0 % au-delà de 2050. Les deux scénarios macroéconomiques alternatifs simulés sont :

- scénario haut : + 2,3 % jusqu'en 2025, + 2,0 % de 2025 à 2050, 0 % au-delà,
- scénario bas : + 1,5 % jusqu'en 2025, + 1,0 % de 2025 à 2050, 0 % au-delà.

Ces scénarios macroéconomiques nationaux correspondent à celles de l'instruction DGR (Direction Générale de la Route) du 23 mai 2007 et ne sont plus à jour.

Selon les chiffres de l'INSEE⁹, par exemple, le taux de croissance de la France métropolitaine est de 1,06 % entre 2002 et 2013 et de 0,36 % entre 2008 et 2013 depuis la crise de 2008. L'économie de l'ancienne région Midi-Pyrénées est plus dynamique avec une croissance annuelle de 1,53 % entre 2002 et 2013 et de 1,06 % entre 2008 et 2013 soit respectivement 0,5 et 0,7 point supérieur au niveau national. Malgré ce dynamisme, les tendances récentes contrastent fortement avec les hypothèses retenues pour le scénario central, et ne tiennent pas compte du dynamisme modéré du bassin castrais.

Nous avons suggéré à la maîtrise d'ouvrage de recalculer les bilans avec un scénario macroéconomique alternatif à 1,5 % pour 2014-2025 et 1 % pour 2025-2050.

5.3.1. VAN-SE pour le projet du scénario central

Tableau 0 : Principaux indicateurs socio-économiques du scénario central

	Avec COFP et PFRFP	Sans COFP et PFRFP
VAN (M€₂₀₁₀)	533,9	508,1
VAN par euro investi	2,03	1,93
VAN par euro public dépensé	4,49	4,27
Subvention publique (M€₂₀₁₀)		201

Source : dossier de la maîtrise d'ouvrage

Avec les hypothèses retenues pour le scénario de référence et l'option de projet relativement optimiste, la VAN SE est largement positive. La VAN-SE par euro investi ressort à 2 soit un solde positif, alors que la VAN par euro public dépensé est de 4,5, mais sujette au résultat de l'appel d'offre et au montant de la subvention d'équilibre qui sera finalement demandé par le concessionnaire.

⁹ http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/pib-va-reg-base-2010/PIB_1990_2013_anc_regions_diffusion.xls

La maîtrise d'ouvrage a également fourni le bilan de la variante 2x1 voies. La VAN SE est de 272,8 M€₂₀₁₀ et la subvention publique 209,4 M€₂₀₁₀. Par rapport à la variante de 2x2 voies, la subvention publique est équivalente mais la VAN SE est divisée par 2. Cette variante représente une situation dégradée du projet avec une moindre efficacité socio-économique. En plus le résultat semble surestimé car avec une autoroute 2x1 voie au même péage élevé (10cts/km pour VL et de 30 cts/km pour PL) que 2x2 voies, le trafic qui emprunterait la nouvelle autoroute devrait être beaucoup plus faible.

5.3.2. VAN-SE par effet pour le projet du scénario central

Tableau 0 : VAN-SE par effet (M€₂₀₁₀)

Effet	sans COFP et PFRFP
Gains de temps	640,1
Gains de confort	167,4
Gains environnementaux	- 45,9
Gains de sécurité	127,6
Avantages carburants	- 75,0
Coût entretien et dépréciation des véhicules	- 22,8
Coût d'investissement	- 262,8
Coût d'entretien et d'exploitation des infrastructures	- 74,8
Valeur résiduelle	54,3
Total	508,1

Source : dossier de la maîtrise d'ouvrage

Figure 0 : VAN-SE par effet (M€₂₀₁₀)

Source : dossier de la maîtrise d'ouvrage

L'essentiel des gains socio-économiques de ce projet provient de trois postes : gains de temps, de confort et de sécurité, ce qui n'est pas étonnant lors de l'ouverture d'un nouvel itinéraire par autoroute. Les effets des gains de temps, évalués à 640 M€₂₀₁₀, sont très significatifs en raison de l'hypothèse optimiste de gain de temps permis par la mise en service de l'autoroute.

On note par ailleurs que la valorisation du confort, discutée auparavant dans la partie consacrée au trafic, explique 1/3 de la VAN-SE, un poids non négligeable basé sur des hypothèses certes conformes à l'instruction 2007 et aux valeurs recommandées (non prescrites) de l'instruction Royal, mais qui pondèrent très lourdement les sections les plus fluides de l'itinéraire actuel.

Nous avons suggéré à la maîtrise d'ouvrage de recalculer le bilan avec un scénario alternatif plus réaliste de gain de temps. En ce qui concerne les gains de confort, nous ne formulons pas d'hypothèse alternative, mais recommandons que les méthodes de valorisation du confort, basées sur des mesures anciennes et mal adaptées à la variété des profils de voies, soient mises à jour.

Nous recommandons que les méthodes de valorisation du confort pour les projets autoroutiers soient réactualisées par un comité d'experts ou par la DGITM.

5.3.3. VAN-SE par acteur pour le projet du scénario central

Tableau 0 : VAN-SE par acteur (M€₂₀₁₀)

Effet	sans COFP et PFRFP
Usagers	337,1
Riverains	7,6
Concessionnaires	- 37,5
Puissance publique	146,7
Valeur résiduelle	54,3
Total	508,1

Source : dossier de la maîtrise d'ouvrage

Figure 0 : VAN-SE par agent (M€₂₀₁₀)

Source : dossier de la maîtrise d'ouvrage

Les principaux bénéficiaires du projet sont les usagers. Pour ces derniers, les surcoûts pour les véhicules, les dépenses de carburants et les péages ne compensent pas, loin s'en faut, les gains de temps et les gains de confort.

Le bilan de l'ensemble des concessionnaires du réseau modélisé reste négatif et celui de la puissance publique est largement positif. Le dernier est notamment tiré vers le haut par l'importance des taxes et impôts versés par les concessionnaires et les usagers.

Seul le bilan de l'ensemble des concessionnaires est présenté, or il faut distinguer le concessionnaire futur du projet et les autres concessionnaires (essentiellement ASF). Le bilan du futur concessionnaire du projet n'est pas présenté.

Par souci de clarté, il convient de séparer le concessionnaire du projet des autres concessionnaires en précisant que la tarification retenue du scénario central est une hypothèse de travail, ce qui permettrait de faire apparaître le bilan positif pour le concessionnaire du projet porté à l'enquête publique.

5.4. Analyse des tests de sensibilité

Le rapport confronte le bilan socio-économique du projet à deux types de risques : le risque systémique ou macro-économique et les risques spécifiques.

Le risque systémique

Pour apprécier le risque systémique, le rapport calcule dans un premier temps la VAN du projet avec un taux d'actualisation de 4 %, supposé ne pas tenir compte des risques systémiques, puis la VAN dite stressée, c'est-à-dire avec une croissance annuelle du PIB de 1,5 % d'ici 2024 et ramenée à 0 % sur toute la période de référence de l'évaluation à partir de 2025, année de la mise en service du projet d'autoroute Toulouse – Castres.

Les VAN-SE ainsi calculées sont de 699,9 M€₂₀₁₀ dans le premier cas et de 57 M€₂₀₁₀ pour le stress test. La VAN-SE stressée est divisée par plus de 10 et seulement égale à 8 % de la VAN-SE non stressée. Le dossier en conclut que le projet est vulnérable aux risques macro-économiques et choisit de retenir le taux d'actualisation de 4,5 % pour en tenir compte dans le reste des calculs socio-économiques.

Au vu des résultats du test, le projet apparaît particulièrement affecté par l'hypothèse de croissance nulle à partir de 2025 car la VAN-SE stressée est à peine positive. Le stress test de ce calcul correspond bien aux préconisations de l'instruction cadre de juin 2014. Toutefois, l'instruction cadre recommande aussi, pour les projets significativement risqués comme celui-ci, d'affiner l'approche avec soit un calcul de risque spécifique au projet, en faisant appel à des scénarios macro-économiques probabilisés (méthode du numérateur), soit la détermination d'un taux d'actualisation paramétré en déterminant le β applicable au type de projet (méthode du dénominateur). Le dossier a simulé deux scénarios macroéconomiques sans aller plus loin.

Tableau 0 : Scénarios du PIB

Scénarios	VAN SE (M€ ₂₀₁₀) avec COFP et PFRFP	%
Scénario central (PIB à + 1,9 %, péages VL 10 / PL 30)	533,9	
Croissance du PIB		
Scénario haut à + 2,3 %	743,3	39,2 %
Scénario bas à + 1,5 %	380,7	- 28,7 %

Source : dossier de la maîtrise d'ouvrage

Par rapport au scénario central, les résultats de VAN SE de ces deux scénarios sont donc très contrastés respectivement de 39,2 % supérieur pour le scénario haut et de 28,7 % inférieur pour le scénario bas.

À l'avenir, en cas de sensibilité très significative au PIB, nous recommandons d'utiliser le système d'actualisation en intégrant les β socio-économiques recommandés par le rapport Quinet de 2013 pour les projets routiers.

Les risques spécifiques

Le dossier identifie les risques potentiels associés au projet et conduit des analyses de sensibilité à partir de ces divers scénarios dont les résultats sont les suivants :

Tableau 0 : Scénarios des risques

Scénarios	VAN SE (M€ ₂₀₁₀) avec COFP et PFRFP	%
Scénario central (PIB à + 1,9 %, péages VL 10 / PL 30)	533,9	
Coûts d'investissement de +15 %	494,0	- 7,5 %
Péages		
VL 7,8 / PL 17,4	564,7	5,8 %
VL 8 / PL 20	560,7	5,0 %
VL 9 / PL 25	551,7	3,3 %
VL 11 / PL 35	518,8	- 2,8 %
VL 12 / PL 40	498,3	- 6,7 %
Valeur du temps		
+ 20 %	547,6	2,6 %
- 20 %	518,8	- 2,8 %
Traffics liés à la zone d'activité de Castres (+30 %)	544,2	1,9 %
Non doublement de l'A680	540,7	1,3 %

Source : dossier de la maîtrise d'ouvrage

Il ressort de ces tests de sensibilité que les divers risques spécifiques pris isolément ne sont pas susceptibles de modifier l'appréciation de la pertinence socio-économique du projet. Il est à noter que la robustesse de ces résultats est basée principalement sur les trois effets de gain de temps, de confort et de sécurité qui totalisent 935 M€₂₀₁₀ pour le scénario central, et pour lesquels nous avons émis de forts risques de surestimation dans les paragraphes précédents.

Par ailleurs ces tests sont calculés avec un scénario économique optimiste.

5.5. Les effets non pris en compte

Les gains non conventionnels comprennent divers impacts qui ne sont pas pris en compte dans les méthodes d'évaluation socio-économiques mises en œuvre, tels que les effets sur la répartition spatiale des populations et des emplois, les effets de redistribution, les effets sur l'accès aux emplois, bien et services essentiels, les effets sur l'emploi et les compétences, les effets sur l'urbanisme etc. Cette non-prise en compte résulte aussi de l'application de l'instruction de juin 2014 dont les fiches-outils n'ont pas fourni des valeurs de valorisation.

Les chapitres de la pièce G sur les effets du projet ne traitent pas des effets non conventionnels en tant que tels, même si les gains d'accessibilité et les effets sociaux abordent qualitativement ces aspects. Le rapport mentionne aussi les discussions engagées entre les services de l'État et les collectivités territoriales pour rechercher les moyens de valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire.

En matière de périurbanisation, un tel projet amplifie potentiellement l'augmentation des longueurs de déplacement, la consommation d'espace, la congestion, l'accessibilité etc. Il est souhaitable de mesurer ces effets pour des projets de ce type. Nous recommandons à la DGITM d'en tenir compte.

5.6. Analyse financière et analyse de risques

Le projet devant être réalisé sous forme de concession avec perception d'un péage, le rapport présente une estimation de la subvention d'équilibre nécessaire à sa réalisation par des investisseurs privés. Dans le scénario médian retenu par la DGITM, la subvention d'équilibre nécessaire ressort à 201 M€₂₀₁₀ soit 52,2 % du coût d'investissement. Ce niveau de subvention d'équilibre apparaît très élevé mais reste comparable aux projets récents dont les ratios subvention d'équilibre/coût d'investissement se situent entre 46 % (Liaison A28-A13 contournement est de Rouen) et 65 % (A45 Lyon – Saint Etienne).

La maîtrise d'ouvrage a testé un grand nombre de sensibilités de la subvention d'équilibre aux différents scénarios du PIB, au montant des péages, aux trafics liés à la zone d'activité de Castres, à une augmentation du coût d'investissement de 15 %, au non doublement de l'A680, à une diminution du trafic sur l'autoroute de 10 %, à la valeur du temps, aux hypothèses de calcul financier (taux de rentabilité cible des fonds propre, part des fonds propres, durée de concession, dérive des coûts d'investissements, et ces quatre effets cumulés).

La subvention d'équilibre varie de 168 M€₂₀₁₅ à 279 M€₂₀₁₅. La part par rapport au coût d'investissement varie de 43 % à 71 % qui correspond au scénario du PIB très bas (croissance annuelle du PIB de 0 % avec évolution du trafic nulle à partir du 2025).

En tout état de cause, compte tenu des incertitudes affectant toutes les données d'entrée à l'échéance du lancement de l'appel d'offre de concession, et l'analyse propre à laquelle les candidats concessionnaires procéderont avant de chiffrer le montant de la subvention d'équilibre qu'ils demanderont, il est difficile de connaître les dépenses pour l'État tout en sachant que le scénario central est optimiste en termes de croissance du PIB.

5.7. La comparaison avec les bilans des projets similaires

Nous reprenons ici quelques extraits de l'avis du CGDD sur le bilan LOTI de l'A66.

Cet avis souligne des écarts importants entre trafic estimé lors des études préalable à l'enquête publique et trafic effectivement mesuré après mise en service: « A l'année 2006, le trafic constaté sur l'A66 dans sa section sud est très inférieur au trafic prévu (8 000 vs 11 000). [...] Cette différence est de l'ordre de 1 700 v/j, et indique donc un impact plus faible que prévu de l'A66 sur la haute Ariège. »

Il est également souligné qu'avec « un taux de rentabilité interne de 5,3 % (avec une actualisation de 8 % selon l'instruction IDRAC alors en vigueur), l'investissement affiche un bilan économique médiocre et très en deçà de celui prévu lors de la déclaration d'utilité publique (18 % !). La VAN est négative à - 104 M€. Une des raisons évoquée pour expliquer ce résultat très mauvais est la forte surestimation des gains de temps, prévus à 35 mn lors de la DUP et estimés à 24 mn en moyenne au moment du bilan LOTI.

Ce retour d'expérience incite à particulièrement bien traiter l'estimation des gains de temps, mais aussi bien appréhender la propension des usagers à s'acquitter d'un péage, au risque d'obtenir, après mise en service, des effets socio-économiques très en deçà des objectifs fixés et résultats escomptés.

5.8 Cohérence avec l'analyse stratégique

Les différentes pièces du dossier (cf. chapitre 3 de ce rapport de contre-expertise) analysent les évolutions de la démographie, des emplois et des activités économiques des zones impactées par le projet. Ces activités sont détaillées dans des secteurs suivants : migrations alternantes, secteurs industriels, construction, activités tertiaires (le commerce, le transport, le tourisme, les services, grandes surfaces commerciales, établissements de santé, des activités fortement génératrices de transport) et agriculture.

La lecture de la pièce G laisse transparaître la simplicité de la méthode d'estimation des trafics, par contraste avec l'analyse stratégique, qui est de son côté très détaillée en matière de présentation des trafics, de la concurrence modale comme des hypothèses de développement urbains.

Nous regrettons que cette richesse d'analyse n'ait pas été prise en compte dans le modèle de prévision de trafic et des calculs des bilans socio-économiques.

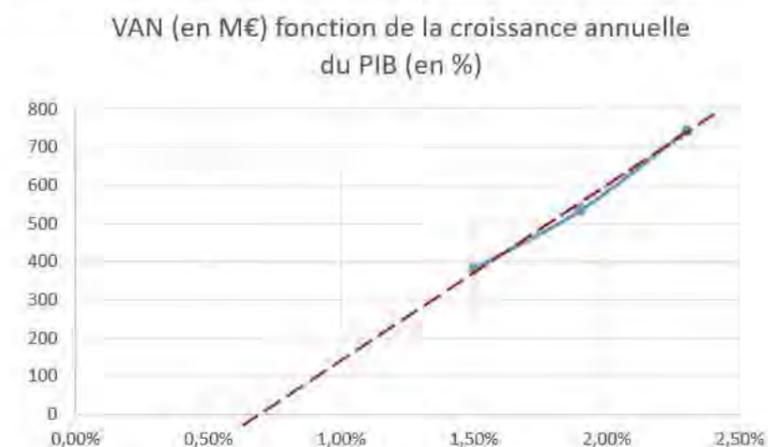
Nous recommandons à la maîtrise d'ouvrage de compléter sa pièce G afin de mieux expliciter pourquoi une approche monomodale, en TMJA (trafic moyen journalier annuel), sans induction et avec des taux de croissance homogènes est suffisante pour bien évaluer les effets du projet. Ces compléments peuvent utilement tirer profit des analyses et recommandations du présent rapport.

6. Approfondissements réalisés dans le cadre de la contre-expertise

6.1. Analyse de la sensibilité au PIB

Au regard de la forte sensibilité des trafics et des bilans socio-économiques, à l'hypothèse de croissance du PIB, nous avons sollicité la maîtrise d'ouvrage pour estimer quelle hypothèse de croissance économique impliquerait une annulation de la VAN du projet.

Au regard de la livraison tardive des résultats stabilisés de VAN-SE, nous n'avons pu obtenir une réponse précise à cette question. Nous avons réalisé une extrapolation des tests de sensibilité au PIB publiés dans la dernière version de la pièce G.



Si le caractère « linéaire » de la relation reste à démontrer, en revanche, ce graphique montre la très forte sensibilité de la VAN au PIB, et laisse penser qu'en cas de PIB inférieur à 0,5 % par an, le risque est élevé de voir une VAN négative.

6.3. Scénario alternatif

Nous avons recommandé de simuler un scénario alternatif basé sur les hypothèses suivantes :

- Scénario macroéconomique : évolution du PIB de 1,5 % par an de 2014 à 2025 et 1 % par an de 2025 à 2050, 0 % au-delà
- Hypothèses d'évolution des trafics (taux linéaires base 2002) :
 - o +1,5 % / an pour les relations VL < 20 km (au lieu de +1,25 % par an). Ce calcul se base sur la dynamique démographique des aires urbaines de Toulouse, Castres et Mazamet de 2007 à 2013 ;
 - o +1,2 % / an pour les relations VL > 20 km (au lieu de +1,85 % par an). Ce calcul se base sur la dynamique de l'emploi des aires urbaines de Toulouse, Castres et Mazamet de 2007 à 2013 ;
 - o PL : 0,75 % (50 % de l'hypothèse nationale de l'instruction DGR du 23 mai 2007, restant cependant supérieure aux moyennes des comptages « corrigés » observés localement, qui sont plus proches d'une stagnation).
- Temps de parcours de référence : le temps de parcours sur la RN126 en situation 2014 est de 52 minutes (mn) entre Union – Castres rocade est. En option de référence ce temps de parcours est de 55 mn au lieu de 68 mn auparavant. Cela représente un gain de 22 mn environ en 2024 à comparer au gain de 35 mn du scénario central (le tableau qui suit détaille la décomposition par sections de ces gains de temps)
- Induction : en application de la formule de l'instruction DGR du 23 mai 2007 pour chaque origine-destination

$$\left(\frac{\text{coût généralisé}_{\text{option référence}}}{\text{coût généralisé}_{\text{option projet}}} \right)^{2/3}$$

Tableau 0 : temps moyen de parcours des VL entre A68 (Union) et la rocade de Castres (Labescou)

Itinéraires (en minutes)	Option de référence 2024 via RN126 (66,9 km)	Option de projet via liaison autoroutière (69,8 km)	Ecart
A68 (Union) – A680 - Verfeil	9,7	8,2	-1,7
Verfeil – Maurens Scopont	11,1	7,4	-3,7
Maurens Scopont – Puylaurens	12,0	7,8	-4,2
Puylaurens – Soual est	7,1	4,9	-2,2
Soual est – rocade Castres	15,4	4,8	-10,6
Total	55,3	33,1	-22,2

Source : CEREMA

6.3.1 Les trafics sur l'autoroute

Avec les hypothèses précédentes, les trafics estimés sur l'autoroute à l'horizon 2024 sont les suivants.

Figure 0 : Prévisions de trafic en 2024 dans le scénario demandé par la contre-expertise



Source : complément fourni à la demande des experts : affectation journalière 2024 de la matrice avec prise en compte de l'induction suivant l'IC-2007 (TMJA et %PL)

Les deux graphiques suivants rappellent le dossier de la maîtrise d'ouvrage :

Figure 0 : Prévisions de trafic en 2024 en option de projet dans le scénario central



3.2.2 – Trafics en option de projet 2024

L'illustration ci-dessous présente les trafics sur les différentes sections du projet d'autoroute pour l'option de projet proposée.

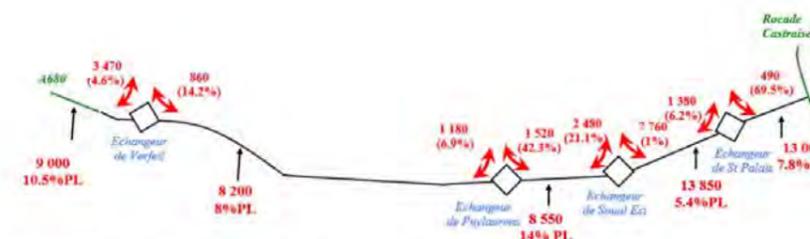


Illustration 12: Trafics estimés sur l'autoroute en 2024 - option de projet proposée

Source : CEREMA, scénario central (PIB à 1,9 % de 2002 à 2025, à 1,5 % de 2025 à 2050 et 0,0 % au-delà)

Le trafic sur la section centrale (Verfeil – Puylaurens) est réduit de 800 véh. environ par rapport au scénario central (près de 10 % en moins) mais les extrémités voient leur trafic augmenter (notamment la section de l'A680). Ces résultats paraissent traduire correctement les hypothèses socio-économiques plus proches de la dynamique territoriale du territoire, portée par le développement périurbain.

6.3.2 La subvention d'équilibre

Pour le nouveau scénario de la contre-expertise, le montant de la subvention d'équilibre s'élève à 217,1 M€₂₀₁₀ alors que le montant de la subvention d'équilibre du scénario central était de 201 M€₂₀₁₀. Ces montants sont très proches.

6.3.3 Les bilans socio-économiques

Les bilans socio-économiques du scénario de la contre-expertise sont les suivants :

Tableau 0 : résultats du scénario de la contre-expertise

	Avec COFP et PFRFP	Sans COFP et PFRFP		
	Scénario de la contre-expertise	Rappel : scénario dossier DUP	Scénario de la contre-expertise	Rappel : scénario dossier DUP
VAN-SE (M€ ₂₀₁₀)	109,1	533,9	91,0	508,1
VAN-SE par euro investi	0,42	2,03	0,35	1,93

Source : calcul de la maîtrise d'ouvrage

Avec les nouvelles hypothèses du scénario de la contre-expertise, la VAN-SE reste positive mais relativement faible. Par rapport au scénario central du dossier DUP, la diminution de la VAN-SE sans COFP et PFRFP s'élève à 82 %, soit divisée par plus de 5.

La décomposition des VAN-SE par effet est présentée ci-après.

Tableau 0 : décomposition de la VAN SE du scénario de la contre-expertise

Décomposition de la VAN SE (en M€ ₂₀₁₀ sans COFP et PFRFP)	Scénario de la contre-expertise			
		Rappel : scénario dossier DUP	Écart en M€	Écart en %
Gains de temps	331,1	640,1	- 309,0	- 48,3 %
Gains de confort	134,3	167,4	- 33,2	- 19,8 %
Gains environnementaux	- 46,0	- 45,9	- 0,2	0,3 %
Gains de sécurité	98,2	127,6	- 29,4	- 23,0 %

Avantages carburants	- 69,3	-75,0	5,8	- 7,7 %
Coût d'entretien et dépréciation des véhicules	- 14,9	- 22,8	7,9	- 34,5 %
Coût d'investissement	- 262,8	- 262,8	0,0	0,0 %
Coût d'entretien et exploitation des infrastructures	- 74,8	- 74,8	0,0	0,0 %
Valeur résiduelle	- 4,8	54,3	- 59,0	- 108,7 %
TOTAL	91,0	508,1	-417,1	- 82,1 %

Source : calcul de la maîtrise d'ouvrage

Figure 0 : VAN-SE par effet (M€₂₀₁₀) en scénario DUP et contre-expertise

Source : contre-experts à partir des calculs de la maîtrise d'ouvrage

La VAN-SE du scénario contre-expertise est significativement plus faible que celle du scénario central du dossier de la maîtrise d'ouvrage. Les effets affectés les plus importants concernent

- les gains de temps : - 48 %,
- les gains de confort : - 20 %,
- les gains de sécurité : - 23 %.

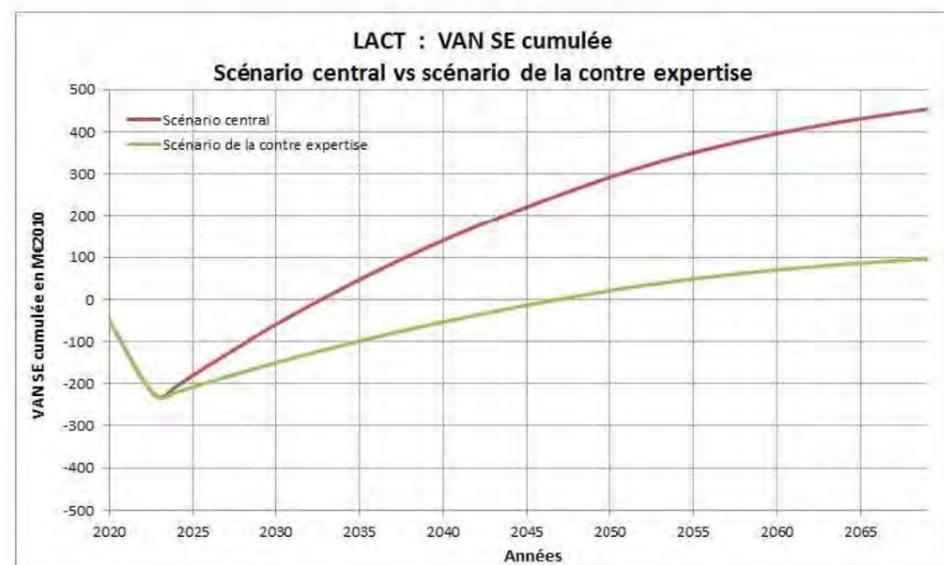
Ces trois effets, liés aux notamment hypothèses de gain de temps moindre, représentent une diminution globale de 372 M€₂₀₁₀.

Comme indiqué précédemment, la robustesse des résultats de la VAN-SE du dossier DUP est basée sur ces trois effets qui totalisent 935 M€₂₀₁₀ pour le scénario central.

Il est quasiment certain que les nouveaux résultats socio-économiques du scénario de la contre-expertise résistent difficilement aux analyses des risques systémiques et spécifiques du projet. Par ailleurs, le résultat positif de la VAN reste conditionné par l'hypothèse de valorisation de confort qui est critiquable.

Le graphique suivant présente la VAN-SE cumulée du scénario de contre-expertise.

Figure 0 : VAN-SE cumulée



Il faut attendre 2033 (respectivement : 2047) pour que la VAN-SE cumulée devienne positive dans le scénario central (resp : de la contre-expertise), soit 9 (resp : 23) ans après la mise en service prévue en 2024. La VAN cumulée du scénario de la contre-expertise atteint une asymptote vers les années 2060, ce qui souligne que sur le long terme, les avantages du projet sont compensés par ses coûts.

Le tableau suivant présente les bilans par acteur.

Tableau 0 : décomposition de la VAN-SE par acteur du scénario de la contre-expertise

Bilans par acteur en M€ ₂₀₁₀ (sans COFP et PFRFP)	Scénario de la contre-expertise	Rappel : scénario dossier DUP	Écart en M€ ₂₀₁₀	Écart en %
Usagers	51,1	337,1	- 286,0	- 84,8 %
Riverains	2,4	7,6	- 5,1	- 67,9 %
Concessionnaires	- 51,8	- 37,5	- 14,3	38,1 %
Puissance publique	94,1	146,7	- 52,7	- 35,9 %
Valeur résiduelle	- 4,8	54,3	- 59,0	108,7 %
Total	91,0	508,1	- 417,1	- 82,1 %

Source : calcul de la maîtrise d'ouvrage

Figure 0 : VAN-SE par agent (M€₂₀₁₀) en scénario DUP et contre-expertise

Source : contre-experts à partir des calculs de la maîtrise d'ouvrage

Si on analyse les bilans par acteur, les diminutions les plus significatives concernent les usagers (- 84,8 %), les riverains (- 67,9 %) et la puissance publique (- 35,9 %).

Ces résultats montrent que le projet profite finalement très peu aux usagers de la future autoroute.

7. Conclusion

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse est un projet d'aménagement conséquent, dont l'ambition est d'améliorer significativement l'accessibilité du bassin de Castres-Mazamet depuis l'agglomération toulousaine via une réduction des temps de parcours pour soutenir et renforcer les dynamiques économiques et démographiques de cette zone.

L'évaluation socio-économique du projet aboutit à une VAN SE largement positive (plus de 500 M€₂₀₁₀) et à un ratio valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) par euro investi supérieur à 2 (1€ investi rapporte plus de 2 € à la collectivité) et conclut logiquement que « le projet est rentable en apportant plus de bénéfices que d'inconvénients ». Elle souligne également que le bilan pour les usagers est largement positif et que le coût socio-économique en matière environnementale semble maîtrisé. Les différents tests partiels de sensibilité (successivement montants des péages, croissance du PIB, coût d'investissement et valeur du temps) montrent une dégradation limitée des principaux indicateurs du bilan socio-économique.

À l'issue de la contre-expertise, il convient de nuancer sensiblement ces conclusions car ce bilan socio-économique appelle plusieurs remarques de fond :

- (1) les hypothèses de modélisation qui sous-tendent les scénarios sont souvent assez simplificatrices ou insuffisamment adaptées au projet.

Ni les déterminants de la demande de déplacement, ni les déterminants du choix entre les différents modes de transport n'ont été explicités et les hypothèses d'évolution des trafics sont simplement reprises de l'instruction-cadre de 2007. Il est ainsi assez paradoxal que le rythme de croissance des trafics soit divisé par deux à compter de la date de mise en service de l'infrastructure, au moins dans l'option de projet, alors qu'il s'agit de l'objectif même du projet.

Dans l'option de projet, l'existence de l'infrastructure n'induit ainsi aucun trafic supplémentaire et aucun report du rail vers la route n'est envisagé. Ces hypothèses simplificatrices sont néanmoins globalement défavorables au projet et peuvent être qualifiées de prudentes.

La valorisation des gains de confort de conduite sur autoroute, qui représentent une part significative des bénéfices du projet (et 1/3 de la VAN-SE), aurait mérité un traitement davantage différencié selon les caractéristiques de l'itinéraire de référence, qui présente dans partie centrale un profil rectiligne, peu encombré, avec peu de traversées de villages et des créneaux de dépassement.

La valorisation des gains de temps qui détermine le choix d'itinéraire (et donc les gains de temps) repose sur une distribution standard de la valeur du temps observée en population générale, mais l'analyse des caractéristiques de la population de la zone d'étude révèle des niveaux de revenu sensiblement différents.

- (2) Concernant les différences de temps de parcours, qui sont au cœur des bénéfices attendus du projet, la maîtrise d'ouvrage n'a pas pu apporter d'éléments convaincants sur le niveau élevé du temps de parcours sur l'itinéraire actuel en option de référence, qui repose soit sur des hypothèses très optimistes sur les vitesses de circulation en intra-urbain, soit sur une dégradation très marquée (moins de 20 km/h de moyenne) des conditions de circulation à l'entrée de Castres à l'horizon 2024. Les gains de temps escomptés grâce au projet paraissent donc surestimés.

- (3) Il convient également de souligner que la capacité de l'infrastructure proposée reste très largement au-dessus des besoins estimés à moyen et long terme, y compris sur la partie la plus chargée de l'itinéraire entre Soual-Est et St-Palais à l'entrée de Castres : les trafics attendus ne dépassent guère les 15 000 véh./jour quand une autoroute à 2x2 voies peut supporter plus de 40 000 véh./j en condition normale de circulation.
- (4) Enfin, des éléments du bilan socio-économique gagneraient à être déclinés plus finement par catégories d'usagers en fonction des motifs de déplacement (professionnel/personnel) ou des lieux de résidence. En effet, avec les niveaux de péage proposés (15 € TTC pour un aller/retour depuis la rocade de Castres pour un véhicule léger), le projet vise de fait, outre les transports de marchandises, les déplacements de nature professionnelle ou les déplacements personnels des usagers disposant d'un pouvoir d'achat élevé. En outre, les gains de temps apportés par le projet pour les déplacements depuis Mazamet à destination de Toulouse sont bien moindres que ceux obtenus depuis Castres, puisque ces déplacements ne bénéficient pas de l'aménagement entre Soual et Castres qui génère environ 50 % des gains de temps sur l'itinéraire Castres - Toulouse. Outre les gains de temps moyens fournis, il serait donc utile de disposer d'éléments pour apprécier leur distribution selon les catégories d'usagers.
- (5) Le scénario complémentaire proposé par la contre-expertise, sur des hypothèses jugées plus réalistes, mais qui ne sont pas uniquement défavorables au projet (comme la prise en compte du trafic induit), aboutit à une VAN-SE qui reste positive mais qui se trouve considérablement réduite (divisée par cinq) par rapport à l'évaluation initiale. Cette VAN positive repose alors encore davantage sur les hypothèses de valorisation des gains de confort (134,3 M€₂₀₁₀, soit 150 % de la VAN) et de valeur du temps, qui ont été conservées dans ce scénario. La rentabilité socio-économique du projet apparaît également encore plus exposée aux risques macroéconomiques pouvant affecter la croissance du PIB. Comme pour l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, qui a souvent été citée en exemple par la maîtrise d'ouvrage, le risque est donc élevé de voir un scénario analogue se renouveler, avec un bilan LOTI défavorable 5 ans après la mise en service de l'infrastructure, lié à une surestimation initiale des niveaux de trafic et des gains de temps. Comme le CGEDD dans son avis sur le bilan LOTI de cette opération, on peut se demander si dans le cas de la liaison Castres-Toulouse, « des investissements plus légers et mieux ciblés ne permettraient pas d'obtenir un résultat équivalent ».
- (6) Dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, le bilan socio-économique du projet proposé pourrait donc utilement être mis en perspective en présentant des bilans socio-économiques de projets alternatifs, comme ceux évoqués lors de la contre-expertise ou lors d'études antérieures, potentiellement moins risqués (ou soumis à d'autres types de risque) et/ou aux bénéfices mieux distribués : liaison autoroutière payante à 2x1 voie avec un niveau de péage adapté, aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique (donc sans péage) d'une section neuve Soual – Castres en 2x2 voies pour contourner l'entrée sur Castres et sécurisation de la 2x1 voie existante entre Puylaurens et Verfeil, etc.
- (7) Enfin, dans les leçons à tirer du bilan LOTI de l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, le CGEDD soulignait la nécessité « d'apporter un soin particulier aux études préalables au niveau de la DUP ». La contre-expertise reprend à son compte ce conseil d'améliorer la qualité des études qui, au regard du dossier analysé ici, présente des lacunes et des approximations qui fragilisent les conclusions de l'évaluation en termes de rentabilité socio-économique du projet.

Dans cette même perspective, la contre-expertise recommande à la DGITM d'actualiser l'instruction du 23 mai 20007 dans son annexe 5 relative aux prévisions de croissance de PIB et aux prévisions d'évolution des trafics et d'engager un travail méthodologique sur les valeurs actuellement recommandées pour la valorisation du malus d'inconfort. Une fiche outil pourrait être ajoutée pour compléter l'instruction cadre en vigueur du 16 juin 2014.

Annexe : Liste des auditions réalisées

6 juin 2016 :

- DGITM (MM. Guillaume BREJASSOU, Patrick FERCHAUD, Mme Angélique SARTORIUS)
- DREAL (Mme Aurélie BOUSQUET, M. Christian GODILLON, M. Cyril PORTALEZ, Mme Nadine RICHARD)
- CEREMA (MM. François COMBES, David DELCAMPE, Mme ETCHEVERRY, M. Mathieu KERMELE, Mme Emmanuelle LE ROY)
- EGIS (MM. Fabrice DUCASSE et Nicolas TOURNIER)

17 juin : DGITM + DREAL + CEREMA + EGIS

27 juin : DGITM + DREAL + CEREMA + EGIS

22 juillet : DGITM (M. Patrick FERCHAUD, M. Olivier GENAIN et Mme Alice VIEILLEFOSSE)

27 juillet : DGITM + DREAL + CEREMA + EGIS

5 septembre : DGITM + DREAL + CEREMA + EGIS

19 septembre : M. Christophe BAZZO (Région Languedoc Roussillon – Midi-Pyrénées) et DGITM

3. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

3-1 - Sur le choix du parti d'aménagement retenu

Observations du CGI
<p>Le CGI reconnaît le besoin de desserte du bassin de Castres-Mazamet mais se demande si des investissements plus légers et mieux ciblés qu'une autoroute concédée ne permettraient pas d'atteindre cet objectif.</p> <p>La contre-expertise souligne à ce titre que la capacité de l'infrastructure proposée reste très largement au-dessus des besoins estimés à moyen et long terme, y compris sur la partie la plus chargée de l'itinéraire entre Soual-Est et St-Palais à l'entrée de Castres, et recommande la présentation de bilans socio-économiques de projets alternatifs, comme ceux évoqués lors de la contre-expertise ou lors d'études antérieures : liaison autoroutière payante à 2x1 voie avec un niveau de péage adapté, aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique (donc sans péage) d'une section neuve Soual-Castres en 2x2 voies pour contourner l'entrée sur Castres et sécurisation de la 2x1 voie existante entre Puylaurens et Verfeil, etc.</p>

Réponse du maître d'ouvrage

SUR LA JUSTIFICATION DU RECOURS À LA CONCESSION

Le projet d'autoroute Castres Toulouse a fait l'objet d'un débat public en 2009 et 2010 dont l'objet était « l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ». La participation a été forte et des avis divergents ont été exprimés. Les arguments en faveur étaient centrés sur la problématique du déclin industriel du bassin de Castres-Mazamet et de l'urgence à le désenclaver. Les opposants critiquaient entre autres les conditions de concession et l'atteinte aux activités agricoles et à l'environnement.

Ce débat a 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 permettant :

- d' « 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 » ;
- de « 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 (...) ». Il permettra de relier ce bassin à Toulouse par 2x2 voies comme Albi, Rodez, Montauban, Auch, Tarbes, Saint-Gaudens, Pamiers, Foix, Carcassonne.

Après ce débat, la décision ministérielle du 25 juin 2010 a entériné le recours à la concession pour accélérer la mise à 2x2 voies de la liaison entre Toulouse et Castres. Les arguments ayant provoqué cette décision et rappelés ci-dessus sont toujours d'actualité et présentés dans le dossier d'enquête publique : le choix d'un aménagement à 2x2 voies concédé avec une vitesse de référence de 130 km/h correspond à un choix d'aménagement du territoire permettant de desservir de façon capacitaire et rapide le bassin d'emploi de Castres-Mazamet composé d'environ 50 000 emplois et 132 000 habitants.

SUR LE PROFIL DE LA LIAISON ROUTIÈRE CONCÉDÉE

Le recours à la concession impose une réalisation autoroutière.

L'aménagement à 2x2 voies par élargissement sur place de la route nationale existante a été envisagé. Il permet certes de réduire les impacts écologiques et agricoles mais, sur certains secteurs,

l'urbanisation s'est faite le long de la RN126 et de nombreux bâtis sont situés à proximité immédiate de l'infrastructure existante. L'élargissement de la voie sur place nécessiterait ainsi l'acquisition, voire la destruction de nombreuses habitations et augmenterait, en outre, les nuisances sonores de manière non négligeable.

De plus, la géométrie de la route existante n'est globalement pas compatible avec les exigences d'une infrastructure à 2 x 2 voies avec une vitesse à 110 ou 130 km/h. Le rétablissement des continuités écologiques et des accès agricoles nécessiterait de rehausser de plusieurs mètres le niveau de la chaussée. Cela conduirait à peu réutiliser la structure de chaussée existante.

Par ailleurs, dans le cas d'une infrastructure à 2x2 voies en concession, l'aménagement sur place de l'infrastructure existante nécessite la création d'un itinéraire de substitution performant, difficilement intégrable dans le contexte existant. Cet itinéraire de substitution entraînerait de fait la création d'une route bidirectionnelle supplémentaire, située au nord et/ou au sud de la future 2x2 voies, ce qui générerait un impact sur le milieu humain et agricole ainsi que sur les bâtis situés à proximité. Enfin, l'intégration paysagère d'un aménagement sur place est difficile à mettre en œuvre, du fait d'un tracé existant à maintenir.

Par conséquent, cette solution représenterait un coût similaire voire supérieur au projet en tracé neuf et donc un bilan socio-économique équivalent voire dégradé par rapport à la solution proposée.

Le choix d'un tracé neuf a donc été retenu.

L'hypothèse d'une autoroute à caractéristiques réduites (2x1 voies notamment) a été envisagée mais n'a pas été jugée pertinente, notamment pour des raisons socio-économiques. En effet, les économies de construction seraient très faibles, de l'ordre de 20-25M€ (pour des raisons techniques et de sécurité, tout le linéaire ne peut être mis à 2x1 voies, d'où une économie limitée), tandis que les pertes socio-économiques seraient très importantes à cause de la réduction sensible des gains de temps et de confort du fait de la diminution de la vitesse (90km/h sur les sections à 2x1 voies, 110km/h sur les créneaux de dépassement) et du profil en travers.

Ainsi, même à trafic équivalent (hypothèse hautement favorable et impliquant un niveau de péage plus bas et donc une subvention d'équilibre plus élevée), la rentabilité socio-économique chuterait très fortement.

C'est ainsi un profil autoroutier à 2x2 voies, en tracé neuf, qui a été retenu.

SUR LA COMPARAISON AVEC DES INVESTISSEMENTS PLUS LÉGERS ET MIEUX CIBLÉS

Les investissements plus légers et mieux ciblés qui semblent prioritaires sont a minima la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Soual, partie la plus chargée de l'axe, et la déviation de Cuq-Toulza.

Ces aménagements reprendraient très vraisemblablement le tracé du projet d'autoroute concédée aux endroits ciblés afin d'éviter les zones urbaines et écologiques à l'approche de Castres et les divers milieux sensibles autour de Cuq-Toulza. Comme il s'agit des deux endroits complexes du projet de liaison, notamment en termes géotechnique et environnemental, le coût serait substantiel (supérieur à 200M€) et difficilement mobilisable rapidement sur crédits publics (étalement sur plusieurs contrats de plan Etat-Région – CPER – soit environ 20 ans).

En outre, les avantages tirés en termes de desserte seraient moindres (moindres gains de temps, moindres gains de confort avec l'alternance de sections à 2 voies et à 2x2 voies...) et non conformes aux conclusions du débat public.

Enfin, un tel projet nécessiterait la reprise des études et des procédures à un stade amont : concertation amont, production d'un nouveau dossier d'études préalables et d'un nouveau dossier d'enquête publique, retardant fortement sa réalisation. Par conséquent, cette hypothèse n'est pas compatible avec une réalisation rapide de ces investissements, qui est l'objectif de l'aménagement de la RN126 après le débat public.

3-2 – Sur la rentabilité socio-économique du projet présenté

SUR LE CADRE MÉTHODOLOGIQUE ET LES OUTILS D'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DU MINISTÈRE

3-2-0 Observation du CGI

Le CGI recommande à la DGTIM d'actualiser l'instruction du 23 mai 2007 dans son annexe 5 relative aux prévisions de croissance de PIB et aux prévisions d'évolution des trafics.

Réponse du maître d'ouvrage

L'évaluation socio-économique du projet de Liaison Autoroutière Castres Toulouse s'appuie sur l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014, ainsi que sur la note technique DGITM du 27 juin 2014 et les fiches-outils. Cet ensemble de documents est communément dénommé : référentiel d'évaluation des projets de transport.

Cette instruction propose un cadre pour la définition du cadrage prospectif du scénario de référence. A ce jour, ce cadrage est effectivement identique aux hypothèses présentées dans l'Annexe 5 de la précédente instruction citée par l'avis du CGI, laquelle n'est plus en vigueur.

Le cadrage prospectif de référence du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer vient cependant d'être révisé avec la publication en juin 2016 par le Commissariat Général du Développement Durable du rapport Projections de la demande Transport sur le long terme. Ce document présente un cadrage prospectif remis à jour pour les horizons 2030 et 2050 en ce qui concerne la croissance économique et l'évolution des trafics par mode.

Ces travaux publiés en cours de contre-expertise n'ont pu être exploités dans le cadre de celle-ci. Le nouveau cadrage a toutefois bien vocation à servir de référence pour les futures évaluations des projets de transport. En tout état de cause, ce nouveau cadre serait plutôt favorable au projet.

Sa transposition dans les fiches-outils du référentiel d'évaluation est en cours et devrait être achevée au plus tard au début de l'année 2017.

SUR LES HYPOTHÈSES DE MODÉLISATION

3-2-1 Choix du modèle et taux de croissance

Le CGI relève une faiblesse de l'évaluation relative à une prévision de trafic établie avec des méthodes un peu simples qui ne tiennent pas compte des arguments d'aménagement pourtant mis en avant dans l'analyse stratégique.

Ni les déterminants de la demande de déplacement, ni les déterminants du choix entre les différents modes de transport n'ont été explicités et les hypothèses d'évolution des trafics sont simplement reprises de l'instruction-cadre de 2007. Il est ainsi assez paradoxal que le rythme de croissance des trafics soit divisé par deux à compter de la date de mise en service de l'infrastructure, au moins dans l'option de projet, alors qu'il s'agit de l'objectif même du projet.

Réponse du maître d'ouvrage

L'évaluation du projet a été réalisée selon la méthode de modélisation des trafics définie par l'instruction du 23 mai 2007, référentiel pour les liaisons interurbaines, telles que le projet d'autoroute Castres-Toulouse. La modélisation a été affinée en prenant en compte les derniers recueils de données (enquête cordon de Toulouse sur l'A68 en 2013, comptages et enquêtes origine - destination de juin 2014 et comptages réalisés début 2016).

Concernant le choix d'un modèle monomodal

La modélisation retenue pour cette liaison interurbaine ne prend pas en compte d'autres modes de transport en raison notamment des études du débat public qui avaient permis d'établir que la modernisation des lignes ferroviaires inscrite au Plan Rail Midi-Pyrénées ne pourrait pas répondre pleinement aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN126. En particulier, elles démontraient que l'axe desservi par la ligne ferroviaire Castres-Toulouse en passant par Lavaur et St-Sulpice n'était pas le même que celui de l'autoroute Castres-Toulouse via la RN126 et donc que l'impact du projet sur le trafic ferroviaire était faible et n'introduisait de concurrence entre la route et le fer qu'à la marge (report de 50 personnes/jour soit 35 véhicules légers du fer vers la route en scénario de référence et report de 75 personnes/jour soit 50 véhicules légers du fer vers la route dans un scénario volontariste ferroviaire à comparer avec le trafic projeté sur l'autoroute de 9300 véhicules par jour - source : étude multimodale des déplacements - juillet 2009). Les comptages en gares de mars 2016 montrent que l'axe ferroviaire Toulouse-Mazamet capte 1 750 voyageurs par jour sur les deux sens confondus. Le trafic ferroviaire de bout en bout entre Toulouse et Castres-Mazamet, représente environ 360 voyageurs soit moins de 20 % du trafic de l'axe.

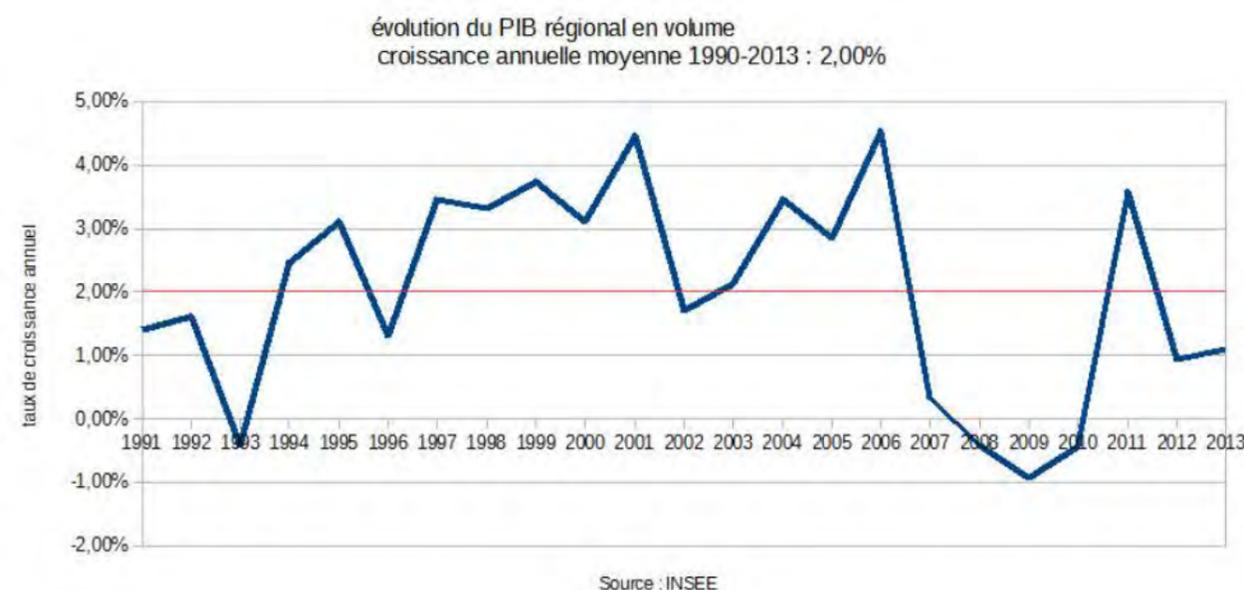
Cette concurrence modale restant marginale, le recours à une modélisation monomodale a été jugé satisfaisant dans le cadre des études préalables à l'enquête publique de ce projet.

Ces éléments sur l'interaction du projet avec des offres alternatives de transport ont été intégrés dans la pièce G du dossier d'enquête publique. Ils montrent qu'aucune offre n'est en concurrence avec le projet sur la zone d'étude et que le recours à un modèle de trafic monomodal est adapté au projet.

Concernant le choix du taux de croissance des trafics

L'évolution du trafic est corrélée à l'évolution du PIB qui est un des principaux facteurs explicatifs de la demande de déplacements. La grande majorité des déplacements concernés par le projet ont pour origine ou destination des communes de l'ex-région Midi-Pyrénées. L'évolution du trafic entre Castres et Toulouse est donc fortement conditionnée par l'évolution du PIB régional.

Le taux de croissance annuel constaté du PIB régional est de 2 % en moyenne sur la période 1990-2013 et ce malgré la crise financière et économique de 2008.



L'évolution du PIB régional est confirmée par les évolutions annuelles moyennes des emplois constatées sur les aires urbaines des villes autour de Toulouse avant la crise de 2008 qui se situaient

entre 4,4% (Pamiers) et 2,1 % (Albi) alors que celles de Castres et Mazamet, situées à l'écart des grands axes de circulation, n'étaient que de 0,7% et 0,1%. Après la crise économique de 2008, la croissance annuelle des emplois a ralenti pour se situer entre 0% (Albi) et 0,8% (Pamiers), Mazamet accusait alors une baisse annuelle de 1,3%.

L'hypothèse retenue d'une croissance annuelle du PIB de 1,9% entre 2002 et 2025 puis de 1,5% entre 2025 et 2050 et 0% au-delà de 2050 est pleinement cohérente avec l'évolution moyenne constatée du PIB régional sur les 20 dernières années et à l'évolution constatée des emplois sur les villes moyennes autour de Toulouse.

Sur cette base, les évolutions moyennes des trafics retenues sont de +1,8 % par an jusqu'en 2025 puis divisées par 2 soit +0,9% par an jusqu'en 2050 et nulles au-delà de 2050. Cette rupture en 2025 est préconisée par les fiches outils du référentiel d'évaluation qui reprennent le cadrage prospectif de l'instruction de 2007.

3-2-2 Induction de trafic

Dans l'option de projet, l'existence de l'infrastructure n'induit ainsi aucun trafic supplémentaire et aucun report du rail vers la route n'est envisagé. Ces hypothèses simplificatrices sont néanmoins globalement défavorables au projet et peuvent être qualifiées de prudentes.

Réponse du maître d'ouvrage

Le trafic induit est pris en compte dans les projets d'infrastructure si la mise en service de l'aménagement projeté provoque, à l'horizon étudié, une modification importante du volume de circulation.

Dans le cas d'espèce, même si l'ampleur des gains de temps devrait entraîner des déplacements induits, le maître d'ouvrage a jugé ce biais limité.

S'agissant du report du rail vers la route, compte tenu des résultats de l'analyse des offres de transport alternatives à l'autoroute qui démontrent l'absence de concurrence avec l'autoroute et compte tenu du caractère interurbain du projet, les usagers des autres modes de transport susceptibles d'être transférés sur l'autoroute après mise en service ne sont pas pris en compte dans l'étude de trafic.

Ce parti pris constitue une hypothèse prudente dans l'évaluation socio-économique du projet puisqu'elle minimise les niveaux de trafic sur le projet d'autoroute.

Les experts du CGI ont souhaité qu'une simulation de trafic complétée d'un test de sensibilité socio-économique soit réalisée avec la prise en compte d'une induction de trafic calculée avec la formule de l'instruction de la direction générale des routes du 23 mai 2007. Le calcul confirme que l'induction reste faible en proportion du trafic total entre Castres et Toulouse.

Le maître d'ouvrage tient à préciser par ailleurs que la prise en compte de cette hypothèse d'induction n'entraîne pas de congestion supplémentaire.

3-2-3 Temps de parcours et gains de temps

Le CGI relève une faiblesse de l'évaluation socio-économique des gains de temps qui reposent sur une option de référence non optimisée et fondée sur une prévision de temps de parcours fortement dégradés sans qu'il y soit remédié par des aménagements routiers.

Les gains de temps escomptés grâce au projet paraissent donc surestimés.

Réponse du maître d'ouvrage

L'option de référence prise dans le cadre du dossier d'enquête publique est la situation sans projet d'autoroute à horizon 2024 et 2044. Cette option est comparée dans le dossier à la situation avec projet d'autoroute aux mêmes horizons. La date 2024 a été retenue car elle constitue la date présumée de mise en service de l'autoroute et la date 2044 est la date de mise en service +20 ans.

La comparaison de l'option de référence à la situation avec projet aux mêmes horizons temporels est la méthode habituellement appliquée pour toutes les études de trafic et les évaluations socio-économiques, selon l'instruction Quinet de 2014.

Les mesures de temps de parcours et les données de comptages réalisées sont utilisées pour le recalage du modèle pour s'assurer de la meilleure adéquation du modèle avec les conditions réelles de circulation (trafic-vitesse).

Le calcul des temps de parcours utilisés pour les calculs socio-économiques est fait entre la barrière de péage de l'Union et la rocade de Castres. Le gain de temps qui doit être pris en compte est celui généré par l'autoroute à 2x2 voies entre l'A68 et la rocade de Castres. Ce gain de temps est donc indépendant des conditions de circulation dans Toulouse ou dans Castres qui restent les mêmes qu'il y ait ou non l'autoroute.

Une campagne de mesures des temps de parcours a été réalisée en 2009 selon la méthode dite du "véhicule flottant" qui évolue dans la circulation générale à différentes heures de la journée, en roulant à une vitesse proche de la moyenne du flux dans lequel il est inséré. Le conducteur du véhicule (Renault Mégane) équipé du matériel embarqué « MiTemps » (Mesures Informatisées de TEMPS de parcours), adapte sa vitesse pour doubler un nombre de véhicules sensiblement égal au nombre de véhicules qui l'ont dépassé. Les mesures ainsi réalisées correspondent aux conditions réelles de circulation. Elles confirment que la traversée de la zone d'activité de Castres se caractérise par des fortes contraintes liées à la présence de giratoires, de feux tricolores, de multiples accès, d'une capacité réduite à deux fois une voie, aux limitations de la vitesse à 70 km/h et 50km/h.

Le modèle a été actualisé par le Cerema sur la base de données recueillies en 2013, 2014 et 2016 (enquête cordon de Toulouse et enquête origine-destination, analyse des trafics dans la zone d'activités de Castres). Afin de consolider l'analyse des trafics au niveau de l'entrée de Castres, une campagne de comptage spécifique a été menée du 13 au 23 janvier 2016 sur ce secteur. Des pointes de trafic ont été constatées sur certaines périodes de la journée avec des niveaux conséquents.

Les projections de trafic montrent que dès 2024 des phénomènes de congestion apparaissent sur la RN126 en entrée de Castres sans réalisation de l'autoroute. En 2024, le trafic moyen en jour ouvrables sera de 25 540 véhicules sur la section la plus chargée (dont 1 600 poids lourds) et de 31 000 véhicules en 2044. En janvier 2016, le niveau de trafic mesuré était de 22 010 véhicules. La capacité théorique de la RN126 dans la zone d'activités de Castres est de 1 200 véhicules/heure/sens. Le niveau de trafic horaire en jours ouvrables observé en janvier 2016 approchait les 800 véhicules/heure/sens, nettement en dessous de la capacité théorique, ce qui explique la relative stabilité du temps de parcours à ce jour. Cependant, les projections portent ce niveau à 1 000 véhicules/ heure/sens à l'horizon 2024 et à 1 200 véhicules/heure/sens à 2044, justifiant l'apparition de phénomènes de congestion et leur prise en compte. D'où une situation dégradée en 2024 sans projet.

La mise en service de l'autoroute Castres-Toulouse délesterait la RN 126 actuelle de 9 800 véhicules/jour (dont 9 200 véhicules légers et 600 poids lourds) environ dans la zone d'activités de Castres, ce qui permettra de retrouver des niveaux de trafic fluides quelle que soit la période horaire qu'on peut estimer de l'ordre de 700 uvp/heure/sens.

Le temps de parcours en 2024 avec l'autoroute est calculé à partir des vitesses escomptées en projet entre le péage de l'Union et Castres en tenant compte des barrières de péage. Il est de 33 minutes.

Dans le cadre de la contre-expertise, un test de sensibilité a été réalisé en diminuant les gains de temps générés par le projet. Il est présenté au paragraphe "Test de sensibilité" (page 40).

SUR LES RÉSULTATS DE LA MODÉLISATION

3-2-4 Déclinaison des valeurs du temps

La contre-expertise relève que des éléments du bilan socio-économique gagneraient à être déclinés plus finement par catégories d'usagers en fonction des motifs de déplacement (professionnel/personnel) ou des lieux de résidence. En effet, avec les niveaux de péage proposés (15 € TTC pour un aller/retour depuis la rocade de Castres pour un véhicule léger), le projet vise de fait, outre les transports de marchandises, les déplacements de nature professionnelle ou les déplacements personnels des usagers disposant d'un pouvoir d'achat élevé.

Réponse du maître d'ouvrage

Le calage du modèle de trafic a été effectué de manière à reproduire le comportement constaté des usagers (comptages) en termes de choix d'itinéraires. Cela permet de restituer la répartition des valeurs du temps au sein des usagers de la zone d'étude.

Ce référentiel utilise une distribution statistique des valeurs du temps qui suit une loi log-normale. Ainsi, les usagers ayant les plus petites valeurs du temps utiliseront les itinéraires les moins chers mais les plus lents tandis que ceux avec une valeur du temps élevée utiliseront les itinéraires les plus chers et les plus rapides.

Par conséquent, dans l'étude de trafic et dans l'évaluation socio-économique, il n'a pas été considéré que l'ensemble des usagers utiliserait l'autoroute. Une partie des usagers, ayant une valeur du temps moins importante vont continuer à emprunter le réseau routier secondaire, moins rapide mais sans tarif de péage. Ces éléments ont été pris en compte dans la modélisation des études du projet.

3-2-5 Différence de gains de temps entre Castres et Mazamet

En outre, les gains de temps apportés par le projet pour les déplacements depuis Mazamet à destination de Toulouse sont bien moindres que ceux obtenus depuis Castres, puisque ces déplacements ne bénéficient pas de l'aménagement entre Soual et Castres qui génère environ 50 % des gains de temps sur l'itinéraire Castres -Toulouse. Outre les gains de temps moyens fournis, il serait donc utile de disposer d'éléments pour apprécier leur distribution selon les catégories d'usagers.

Réponse du maître d'ouvrage

Les gains de temps sur le parcours sont différents en fonction des origines-destinations des véhicules et des catégories d'usagers entre véhicules légers et poids lourds.

Toutefois, une analyse complémentaire faite pour l'agglomération de Mazamet menée pour répondre aux remarques des contre-experts montre que, compte tenu des caractéristiques des voies empruntées, un véhicule léger ou un poids lourds n'aura pas intérêt à emprunter la rocade de Castres en situation de référence 2024 (sans projet d'autoroute) et emprunterait le trajet suivant pour se rendre au centre de Toulouse : route départementale (RD 621) pour rejoindre Soual puis la RN126 jusqu'à Toulouse. Il mettrait en situation de référence 2024 sans projet d'autoroute 1h29 minutes pour un véhicule léger et 1h56 minutes pour un poids lourd.

Avec l'autoroute en 2024, les simulations montrent que les véhicules ont intérêt en termes de gain de temps à prendre l'autoroute à Castres en effectuant le trajet suivant depuis le centre de Mazamet : RD621 entre Mazamet et la RN112, RN112 jusqu'à la rocade de Castres puis l'autoroute. Le temps de trajet serait alors en situation de projet 2024 de 57 minutes pour un véhicule léger et de 1h18 minutes pour un poids lourds.

Le gain de temps peut donc être estimé à environ 30 minutes pour un véhicule léger depuis Mazamet et à 38 minutes pour un poids lourd si on compare situation de projet avec autoroute et situation de référence sans autoroute à l'horizon 2024.

Ces éléments montrent que, quelle que soit la catégorie d'usagers (poids lourds ou véhicules légers), les gains de temps sont importants pour les usagers en provenance de Mazamet et par extension de la zone Est du projet et que le projet est aussi intéressant pour les usagers en provenance de ce secteur que pour les usagers en provenance de Castres.

3-2-2 Valorisation des gains de confort

La valorisation des gains de confort de conduite sur autoroute, qui représentent une part significative des bénéfices du projet (et 1/3 de la VAN-SE), aurait mérité un traitement davantage différencié selon les caractéristiques de l'itinéraire de référence, qui présente dans partie centrale un profil rectiligne, peu encombré, avec peu de traversées de villages et des créneaux de dépassement.

Réponse du maître d'ouvrage

Le terme de gain de confort pour les usagers VL est un élément habituel des bilans socio-économiques des projets de transport. L'évaluation socio-économique du projet porte sur la totalité de l'itinéraire, les gains apportés par le projet sont regardés sur l'ensemble de l'axe.

Pour un projet routier, ce terme traduit le fait que, toutes choses égales par ailleurs, les usagers ont une préférence naturelle à conduire sur une autoroute ou une route express plutôt que sur une route bidirectionnelle, compte tenu du meilleur confort de conduite (moins d'intersections, moins de courbes, etc.). Ce phénomène a été mis en évidence par le biais de retours d'expérience spécifiques sur des projets routiers : l'ajout d'un tel terme dans les fonctions de coût généralisé était indispensable pour reproduire les répartitions constatées du trafic entre autoroutes ou routes express et réseau secondaire. Des valeurs standard de malus d'inconfort ont ainsi été calibrées en fonction des différents types de profils en travers. Ces valeurs se retrouvent dans les fiches outils du référentiel d'évaluation des projets de transport.

Dans le cas présent, la remarque du CGI résulte du fait que le gain de confort représente une part significative du bilan socio-économique du projet (près de 30% de la VAN-SE). Un tel résultat s'inscrit plutôt dans la fourchette haute de ce qu'on constate habituellement dans les évaluations de projets routiers. L'ordre de grandeur en lui-même n'a cependant rien d'anormal compte tenu du contexte du projet.

En effet, l'itinéraire actuel de la RN126 sur sa partie centrale est bidirectionnel, sans créneaux de dépassement. Les apports d'un aménagement autoroutier sur cette partie sont indéniables puisque l'autoroute évite aux automobilistes les situations de ralentissement causées par des véhicules lents parmi lesquels les poids lourds, avec des possibilités réduites de dépassement. Ces situations peuvent représenter une proportion importante du temps total passé par les véhicules légers, notamment aux heures les plus chargées de la journée. Les véhicules légers sur un axe bidirectionnel ne parviennent à maintenir leur vitesse plus ou moins élevée qu'au prix d'une conduite active et d'une attention soutenue. Cet inconfort est considérablement réduit par une route à 2 x 2 voies.

En outre, un des caractères atypiques du projet tient dans le fait qu'en l'absence d'axe structurant entre les deux pôles de Toulouse et Castres-Mazamet, les trafics se répartissent, en situation de référence, non pas sur un axe, mais sur plusieurs axes secondaires (RN126 - RD826 - RD1 - RD621 - RD630 - RD112). L'ensemble du trafic qui emprunterait la nouvelle autoroute provient de reports de toutes ces

bidirectionnelles auxquelles est appliqué un malus d'inconfort important. C'est bien ce qui explique le résultat obtenu.

On pourrait dès lors s'interroger sur le fait que le malus d'inconfort standard appliqué aux bidirectionnelles de la zone d'étude puisse être légèrement surestimé par rapport à leur inconfort réel. Si quelques sections de la RN126 présentent effectivement des caractéristiques correctes (lignes droites, peu d'intersections dangereuses), c'est loin d'être le cas pour les autres axes cités, d'où proviennent une part non négligeable des reports.

TEST DE SENSIBILITÉ PROPOSÉ PAR LE CGI

Dans le cadre de la contre-expertise, il a été réalisé un test de sensibilité à partir d'hypothèses plus pessimistes proposées par les experts du CGI. Toutes ces hypothèses dégradées s'ajoutent et constituent ainsi un scénario "noir". Elles sont résumées ci-après :

- PIB :

Croissance de 1,5% jusqu'en 2025, 1% de 2025 à 2050, stabilité au-delà.

- Véhicules légers :

Les experts ont basé leurs hypothèses sur la dynamique démographique des aires urbaines de Toulouse, Castres et Mazamet de 2007 à 2013 :

+1,5 % / an pour les relations VL < 20 km (au lieu de +1,25 % par an) ;

+1,2 % / an pour les relations VL > 20 km (au lieu de +1,85 % par an) ;

- Poids lourds :

+ 0,75 % (au lieu de 1,5 % par an)

Ces évolutions moyennes des trafics sont appliquées jusqu'en 2025 puis divisées par 2 jusqu'en 2050 et nulles au delà de 2050.

L'option de référence 2024 a été recalée afin d'avoir un gain de temps réduit de 22 minutes.

Les experts ont demandé par ailleurs la prise en compte d'un trafic induit dans ce test de sensibilité.

Le résultat de ce test aboutit à une VAN certes dégradée mais positive, à hauteur de 91 M€. Ceci confirme que le projet est robuste du point de vue socio-économique, puisqu'il reste rentable sur la base des hypothèses dégradées des experts du CGI. Ce test de sensibilité est intégré dans le dossier d'enquête publique (Pièce G- Evaluation socio-économique).

Des tests complémentaires ont été produits sur la base de coûts d'investissement accrus ou d'une valeur du temps dépréciée. Ces tests de sensibilité ont été intégrés dans la pièce G-Evaluation socio-économique du dossier d'enquête publique. Malgré ces hypothèses plus pessimistes, la rentabilité socio-économique du projet d'autoroute reste positive.

3-3 - Comparaison avec l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse

Observation de la contre-expertise

La contre-expertise souligne que comme pour l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, qui a souvent été citée en exemple par la maîtrise d'ouvrage, le risque est donc élevé de voir un scénario analogue se renouveler, avec un bilan LOTI défavorable 5 ans après la mise en service de l'infrastructure, lié à une surestimation initiale des niveaux de trafic et des gains de temps. Comme le CGEDD dans son avis sur le bilan LOTI de cette opération, on peut se demander si dans le cas de la liaison Castres-Toulouse, « des investissements plus légers et mieux ciblés ne permettraient pas d'obtenir un résultat équivalent »

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a comparé lors de la contre-expertise les évolutions populations et emplois, sur la zone des villes moyennes autour de Toulouse en fonction de la desserte de ces villes par des infrastructures.

Ces éléments ont permis de montrer que les aires urbaines de Montauban, Albi, Carcassonne, Castelnaudary, Saint-Gaudens, Pamiers, profitent d'un développement notamment par leur attractivité (proximité et accessibilité à Toulouse). Pamiers connaît un dynamisme qui s'explique surtout par un effet géographique très positif (accessibilité autoroutière depuis 2002 notamment).

Les aires de Castres et Mazamet ne bénéficient pas de la dynamique toulousaine. Elles perdent de la population et globalement des emplois du fait notamment d'un effet géographique défavorable lié à leur défaut d'accessibilité à la capitale régionale. Les évolutions constatées entre 1999 et 2006 se confirment entre 2007 et 2012 avec un risque réel de décrochement du bassin Castres-Mazamet aux autres villes moyennes de l'aire métropolitaine toulousaine qui connaissent toutes une évolution positive depuis 1999.

Même si le bilan LOTI de l'A66 vers Pamiers montre un retour plus faible dans le bilan socio-économique par rapport au dossier d'enquête publique, d'un point de vue aménagement du territoire et développement économique, le bilan LOTI montre un impact favorable sur le territoire :

"L'impact de l'A66 sur la démographie est très corrélé à la dynamique de l'agglomération toulousaine dont l'aire d'influence s'étend jusqu'à la «Basse Ariège». Les communes proches d'un diffuseur, principalement Nailloux, Mazères et Pamiers, ont ainsi connu une croissance démographique forte liée à l'A66."

"Le développement économique a principalement eu lieu autour des diffuseurs de l'A66. Ces zones ont connu un développement économique important depuis la mise en service de l'autoroute. La zone située dans un rayon de 15 km de l'autoroute a connu une accélération de son développement économique."

L'Ariège dans son ensemble a connu un développement économique plus soutenu depuis la mise en service de l'A66 que par le passé. Ce développement s'est concentré sur les zones proches de l'A66."

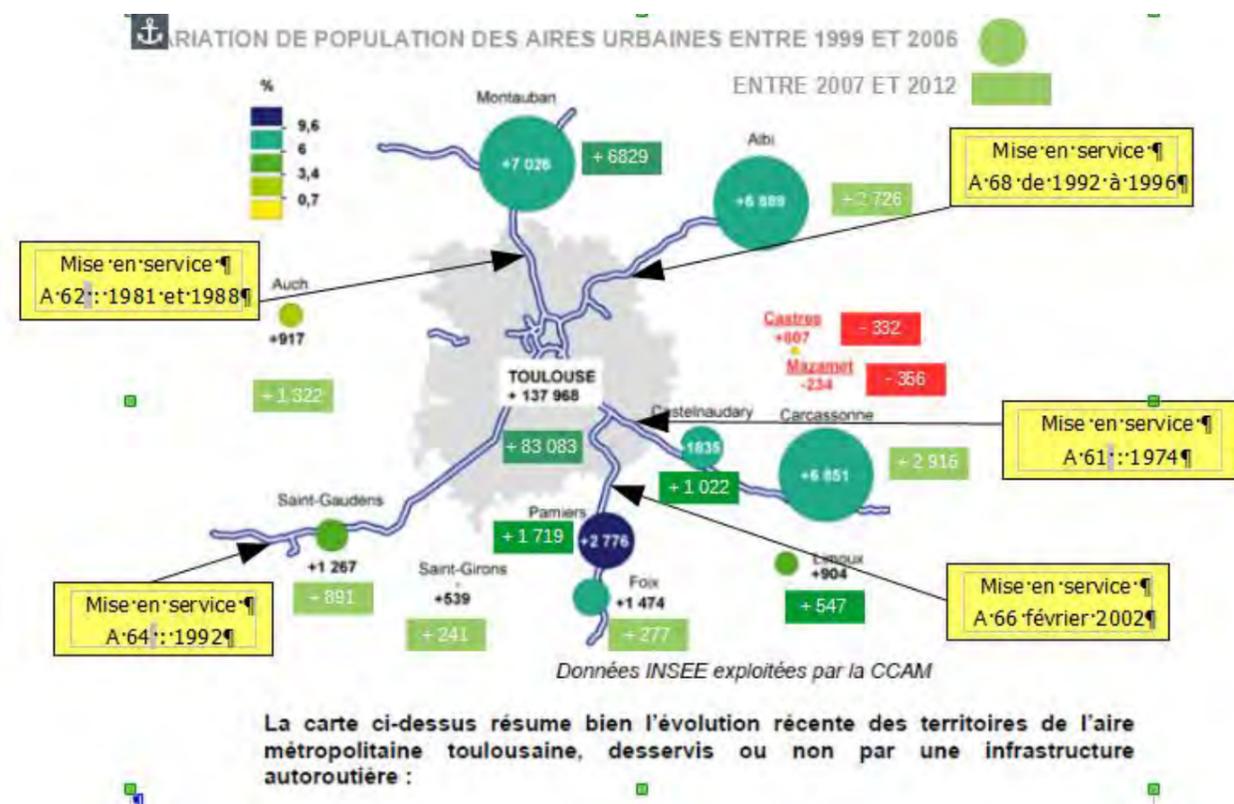
"Pamiers-Foix est la zone d'emploi la plus dynamique de Midi-Pyrénées après Toulouse. Le nombre d'emplois sur le bassin d'emploi de Foix-Pamiers croît depuis 2002 plus fortement qu'au niveau départemental, régional et national."

Le développement économique est avant tout endogène, porté par les entreprises locales."

L'A66 conforte la position de Pamiers en tant que pôle économique majeur de l'Ariège. Ainsi, combinée au potentiel de développement économique déjà existant sur Pamiers, l'amélioration de l'accessibilité de la commune a eu un effet positif sur son développement économique."

En outre, sur les gains de temps et la sécurité, le bilan LOTI indique :

"Pour les relations Toulouse-Pamiers, l'A66 permet un gain de temps de 20 à 35 minutes par rapport à une situation sans autoroute. En termes de sécurité, l'itinéraire par l'A66 est deux fois plus sûr et quatre fois moins mortel que l'itinéraire par la RD820. L'A66 a donc amélioré le niveau de service dans le corridor Toulouse-Pamiers."



Le cadre méthodologique et les hypothèses utilisés apparaissent adaptés et cohérents au contexte du projet d'autoroute Castres-Toulouse.

Enfin, la contre-expertise CGI a conduit à la réalisation d'un test de sensibilité sur le calcul socio-économique du projet d'autoroute sur la base d'hypothèses plus pessimistes proposées par les experts du CGI. Ce test a été intégré par le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête publique pour assurer la bonne information du public (pièce G- évaluation socio-économique). Ce scénario montre que le bilan reste positif à hauteur de 91 M€. Le projet résiste à ce test de sensibilité et démontre encore sa rentabilité socio-économique malgré une juxtaposition d'hypothèses dégradées.

Enfin, si le trafic de l'A66 est en deçà des prévisions de l'enquête publique, c'est pour deux raisons principales qui n'ont pas lieu d'être dans le cas de la LACT :

1. Le département de Haute-Garonne a mis à 2x2 voies certains tronçons de la RD920, ce qui n'était pas prévu dans la DUP. Or, cet axe secondaire gratuit est parallèle à l'A66 et lui fait concurrence.
2. La situation de référence de la DUP prévoyait que la RN20 soit mise à 2x2 voies jusqu'à Ax-les-Thermes, renforçant le rôle de transit France-Espagne de cet axe global. Or, ces aménagements restent très parcellaires et n'ont pas permis certains reports d'itinéraires prévus.

CONCLUSION

Le choix du modèle de trafic monomodal est adapté à l'itinéraire routier Castres-Toulouse qui n'entre pas en concurrence significativement avec un autre mode de transport, notamment le ferroviaire.

Les hypothèses d'évolution des trafics routiers basées sur une progression annuelle du PIB de 1,9% entre 2002 et 2025 puis de 1,5% entre 2025 et 2050 et 0% au-delà de 2050 sont pleinement cohérentes avec l'évolution moyenne constatée du PIB régional sur les 20 dernières années et à l'évolution constatée des emplois sur les villes moyennes autour de Toulouse. Aucun trafic induit n'a été pris en compte dans ces hypothèses, ce qui constitue une hypothèse qualifiée de prudente, comme l'ont souligné les experts du CGI.

Le gain de temps de 35 minutes entre la situation de référence et la situation avec le projet autoroutier à l'horizon 2024 est cohérent avec les vitesses moyennes prévisibles à cet horizon compte tenu de l'augmentation du trafic et de l'aggravation des phénomènes de congestion à l'entrée de Castres.

L'évaluation socio-économique du projet de Liaison Autoroutière Castres Toulouse s'appuie sur la nouvelle instruction du Gouvernement du 16 juin 2014, ainsi que sur la note technique DGITM du 27 juin 2014 et les fiches-outils.

II. Annexe K2 – Cahier de recommandations de développement et d'aménagement durables pour les acteurs du territoire

Autoroute
Castres-Toulouse



L'arrivée de l'autoroute
Castres-Toulouse

Premières pistes et recommandations
de développement et d'aménagement
durables pour les acteurs du territoire



PRÉFET
DE LA RÉGION
LANGUEDOC-
ROUSSILLON-
MIDI-PYRÉNÉES

SOMMAIRE

► Introduction.....	3
La charte de concertation, issue du débat public.....	3
Des structures de réflexion mises en place par cette charte.....	3
Le cahier de recommandations.....	4
► Les enjeux du territoire traversé.....	5
La structuration urbaine du territoire traversé.....	5
La métropole toulousaine : un rayonnement à organiser.....	6
Le dynamisme de Toulouse profite aux villes reliées par autoroute.....	6
Castres, métropole en attente de cette opportunité.....	6
Un développement économique et un défi de maîtrise de l'urbanisation.....	7
Des espaces agricoles et naturels à préserver.....	8
L'agriculture, un atout pour ce territoire.....	8
Des paysages et des espaces naturels à préserver.....	9
Castres-Mazamet, pôle d'équilibre de la métropole toulousaine.....	9
Un pôle dynamique, riche de potentiel.....	9
Une opportunité de développement à affirmer.....	10
► Les recommandations.....	12
Première recommandation : construire des projets de territoires.....	13
Formaliser ensemble des projets de territoire cohérents.....	13
S'organiser pour atteindre ses ambitions.....	14
Deuxième recommandation : développer des stratégies économiques globales.....	16
Anticiper la dynamique créée par le chantier.....	16
Développer le territoire en s'appuyant sur ses atouts.....	17

► Introduction

La charte de concertation, issue du débat public

Le Grenelle de l'environnement a mis en valeur l'importance de la concertation dans la définition des politiques publiques ou l'élaboration des grands projets d'aménagement, soulignant la nécessité de prendre en compte la pluralité des points de vue.

Ainsi, à la suite du débat public et de la décision ministérielle du 25 juin 2010 portant sur l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession, le préfet de la région Midi-Pyrénées a officialisé le 11 janvier 2011 une charte de la concertation.

Des structures de réflexion mises en place par cette charte

Au travers des groupes de travail techniques, l'un sur le volet « aménagement-agriculture », l'autre sur le volet « environnement », la charte a permis d'associer les acteurs représentatifs de la gouvernance locale (État, collectivités, associations, acteurs économiques, syndicats) pour partager leurs connaissances et émettre des avis sur les éléments constituant le dossier d'enquête publique.

Les travaux du groupe de travail « aménagement-agriculture » ont notamment pour objet de contribuer à la constitution d'un cahier de recommandations à destination des acteurs locaux, dont les objectifs sont les suivants :

- partager la connaissance des projets et des dynamiques des territoires concernés par le projet ;
- échanger sur les enjeux du développement durable des territoires, en particulier la maîtrise de l'urbanisation et les enjeux agricoles en lien avec le projet ;
- alimenter les réflexions sur la prise en compte du projet par les acteurs du territoire de manière à faciliter l'organisation et la mobilisation des décideurs locaux pour une meilleure intégration du projet d'infrastructure dans les projets de territoires.

Les ateliers du développement durable organisés le 23 janvier 2012 ont également soulevé l'effet de ce projet sur les territoires concernés au service d'un développement durable de ceux-ci.



Les ateliers du développement durable du 23 janvier 2012

3

Les grandes étapes de la réflexion :

23 septembre 2011, une 1^{ère} réunion du groupe de travail « aménagement-agriculture », a permis de préciser les enjeux territoriaux liés à l'arrivée de l'autoroute et de sélectionner les thématiques à approfondir ;

23 janvier 2012, les ateliers du développement durable ont été organisés autour de trois thématiques : la maîtrise des dynamiques d'aménagement, les stratégies économiques locales, et les nouvelles mobilités/nouveaux services. Des témoignages externes et locaux ont relaté des expériences permettant d'inscrire le projet dans une perspective d'aménagement durable ;

6 avril 2012, une 2^{ème} réunion du groupe de travail « aménagement-agriculture » a identifié, en prenant appui sur les actes des ateliers du 23 janvier, les principales recommandations ou actions d'accompagnement qui permettraient au territoire d'anticiper et de tirer le meilleur parti possible de l'arrivée de l'autoroute ;

Juin 2014, deux réunions d'information ont réuni les professionnels du monde agricole (les chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne, la FDSEA 31, la FDSEA 81 et la SAFACT) ;

Janvier 2015, des réunions de travail sectorielles ont permis de travailler sur les territoires avec les acteurs des collectivités des SCoT et des chambres de commerce ;

23 avril 2015, une 3^{ème} réunion du groupe de travail « aménagement et agriculture » a été organisée, afin de présenter les impacts et mesures, notamment agricoles, prévues dans le cadre du projet routier et de proposer le cahier de recommandations pour discussions avant finalisation du dossier d'enquête publique;

16 septembre 2016, une 4^{ème} réunion a été organisée avant le démarrage de l'enquête publique pour présenter l'avancement du projet de dossier d'enquête publique suite aux procédures conduites avant enquête (concertation des services de l'État, des collectivités et organismes associés, saisines des Conseils départementaux sur l'aménagement foncier ...) et aux évolutions réglementaires (décret d'application de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt)

Les comptes rendus de ces réunions ainsi que les actes des ateliers du développement durable sont en ligne sur le site www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr.

Le cahier de recommandations

Le cahier de recommandations se base sur les éléments de réflexion rassemblés lors des ateliers du développement durable et des réunions du groupe de travail. Il fait partie des documents mis à disposition du public lors de l'enquête publique du projet d'autoroute.

Il est le fruit de réflexions et concertations entre les différents acteurs des territoires concernés par l'arrivée de l'autoroute Castres-Toulouse. Il met notamment en exergue un travail d'anticipation et d'organisation du territoire qui dépasse les limites administratives.

Ce cahier a pour ambition d'anticiper les dynamiques d'aménagement afin que les effets de la construction de l'autoroute soient maîtrisés par les acteurs du territoire. Il permet aux acteurs locaux, en charge de définir les orientations en matière d'urbanisme, de pouvoir anticiper l'arrivée de l'autoroute Castres-Toulouse.

Il s'agit d'éclairer les choix de développement des territoires en intégrant l'ensemble des problématiques d'aménagement (le logement, le transport, l'économie – tout particulièrement l'agriculture – les espaces naturels, la biodiversité, les risques, le changement climatique...).

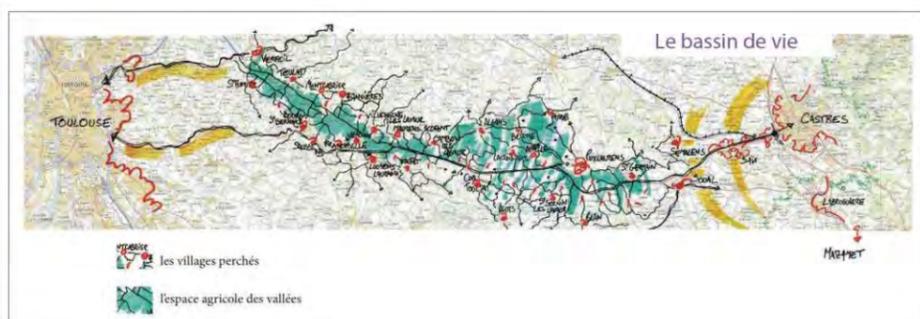
Ce document présente tout d'abord les enjeux du territoire traversé par le projet d'autoroute Castres-Toulouse puis s'attache à décrire les recommandations qui ont émergé des réflexions du groupe de travail « aménagement-agriculture ».

4

► Les enjeux du territoire traversé

L'autoroute en projet s'inscrit à l'interface entre trois espaces riches et variés que l'extension progressive de l'urbanisation rend de moins en moins distincts :

1. la frange périurbaine de l'agglomération toulousaine qui progresse désormais de façon diffuse jusqu'aux portes de Puy-laurens ;
2. l'espace rural et agricole des vallées et collines du Girou et de l'Agout, sous influence des villes de Lavaur, Graulhet, Castres et Revel ;
3. l'agglomération de Castres-Mazamet.



La structuration urbaine du territoire traversé

Le tracé traverse quatre communautés de communes (CC des coteaux du Girou, CC Tarn et Agout, CC du Sor et de l'Agout et CA de Castres-Mazamet) et l'intégralité du territoire occupé par la future autoroute est couverte par des SCOT (Nord toulousain, Vaurais et Pays d'Autan). Les SCOT, outils intégrateurs de l'ensemble des politiques publiques, permettent d'anticiper et de préparer l'organisation du territoire et ainsi de maîtriser les effets de l'autoroute.

Le SCOT du Pays d'Autan, actuellement en révision, anticipe déjà l'augmentation de la population due à l'arrivée de l'autoroute et organise la pression attendue sur l'urbanisation.

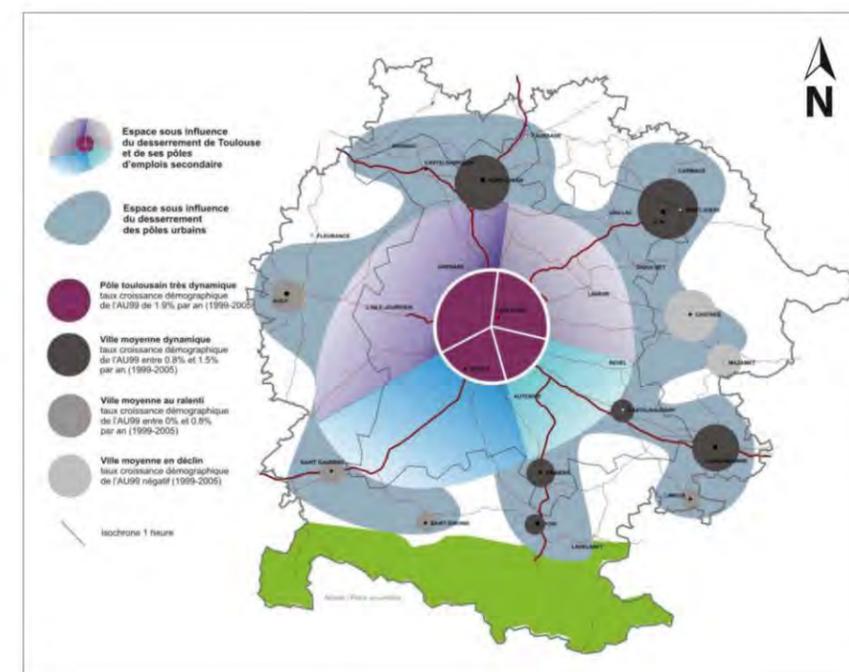
Le territoire est aussi doté d'un PLUi en élaboration sur la partie est du tracé. Il permettra la prise en compte du projet d'un point de vue stratégique et en cohérence avec la territorialisation décidée par les élus dans le cadre des SCOT. La Communauté de communes du Sor et de l'Agout et la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet travaillent de concert à son élaboration.

De plus, certaines initiatives propres aux communautés de communes permettront d'alimenter les réflexions thématiques qui seront ensuite reprises dans les documents de planification. Ainsi, la Communauté de communes du Sor et de l'Agout travaille à l'élaboration d'un schéma de développement économique global mais aussi à l'intégration de la qualité paysagère dans les PLUi.

La métropole toulousaine : un rayonnement à organiser

Le dynamisme de Toulouse profite aux villes reliées par autoroute

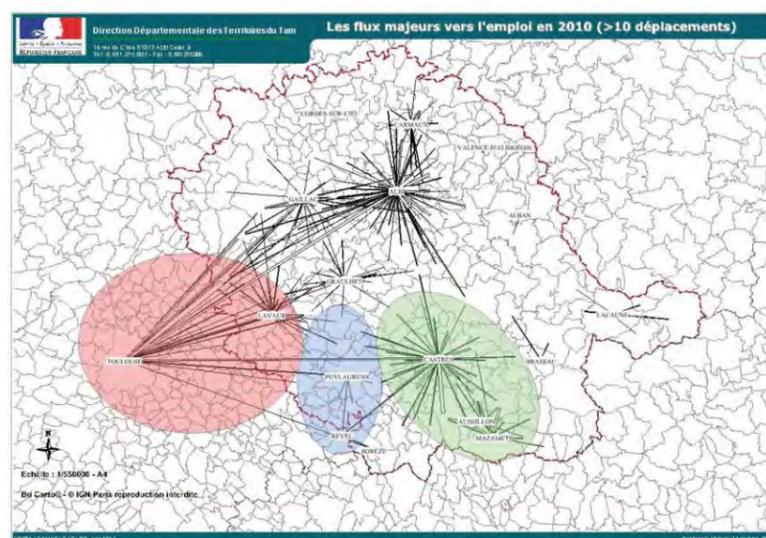
La métropole toulousaine étend son rayonnement en étoile jusqu'aux villes situées à 1h00 (Albi, Montauban, Auch, Castres, St Gaudens, etc.). Les infrastructures existantes (autoroutes, routes et chemin de fer) participent au développement et à l'extension de son influence. L'usage de ces infrastructures, par exemple entre l'agglomération toulousaine et Montauban, ou encore avec Albi, permet le développement de ces villes qui à leur tour affichent un rayonnement sinon international ou du moins national (classement UNESCO d'Albi par exemple).



Les espaces sous influence de la métropole toulousaine

Castres, métropole en attente de cette opportunité

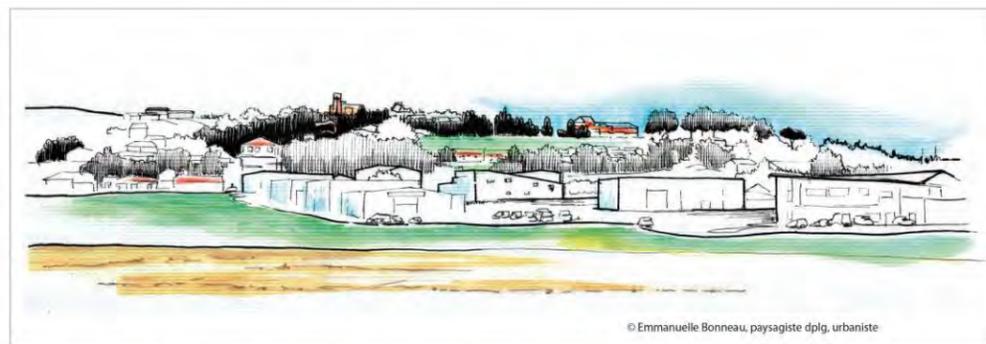
Castres est l'unique pôle urbain de cette importance qui ne bénéficie pas d'autoroute ou pas de route express à 2x2 voies (structurante, rapide et fiable) la reliant à Toulouse. La création d'une infrastructure sécurisée et rapide telle que l'autoroute Castres-Toulouse est un facteur de développement économique local qui alimente la future métropole. Les exemples de l'A61, A64 et A68 confortent le projet, car ces axes ont été vecteurs de développement local. L'amélioration du temps de parcours entre ce territoire et la métropole régionale reste la préoccupation majeure de l'agglomération castraise.



Les flux majeurs vers l'emploi

Un développement économique et un défi de maîtrise de l'urbanisation

Au-delà des bénéfices économiques, la construction de l'autoroute soulève la question du modèle d'urbanisation de zones résidentielles dites « rurbaines », qui pourrait entraîner un étalement urbain difficilement contrôlable ; cette préoccupation est encore plus sensible dans des zones encore dédiées aujourd'hui à l'économie agricole.



Croquis du village de Verfeil (2012) : en contrebas, une vallée active où l'artisanat et l'agriculture se côtoient

Des espaces agricoles et naturels à préserver

L'agriculture, un atout pour ce territoire

L'agriculture est le secteur économique le plus important de l'espace entre les grandes agglomérations. Dynamique et productive, elle contribue à l'équilibre des zones rurales entre Toulouse et Castres. On voit d'ailleurs se développer les circuits courts, le maraîchage, la production biologique. Des aides du FEADER existent pour le développement de l'agro-écologie des exploitations concernées. L'arrivée de l'autoroute peut être l'occasion de renforcer les valeurs de l'espace de l'économie agricole.

La partie centrale du territoire desservie par la future autoroute a su garder une ruralité vivante et bénéficie d'atouts importants. L'absence de friches sur le territoire traversé par le projet d'autoroute est la preuve d'une agriculture dynamique. Les terres recèlent un très fort potentiel agricole.

Les activités dominantes sont la polyculture (production de céréales et d'oléo-protéagineux) et l'élevage, ce dernier soutenu par la présence d'abattoirs et par les circuits-courts qui se sont développés en particulier pour la viande. Grâce à l'autoroute, les producteurs devraient ainsi se « rapprocher » des consommateurs.

Ce territoire appartient au Lauragais, premier producteur français de blé dur (devant les départements de la Beauce) et le troisième pour le tournesol et le soja (données recensement agricole 2010). Existence aussi d'autres productions à haute valeur ajoutée et savoir-faire, des semences en particulier.

Ainsi, malgré des surfaces agricoles moyennes relativement réduites, l'économie agricole est dynamique, le renouvellement des exploitants et l'installation de jeunes agriculteurs sont assurés, et, compte tenu des revenus produits, le prix du foncier agricole est élevé.

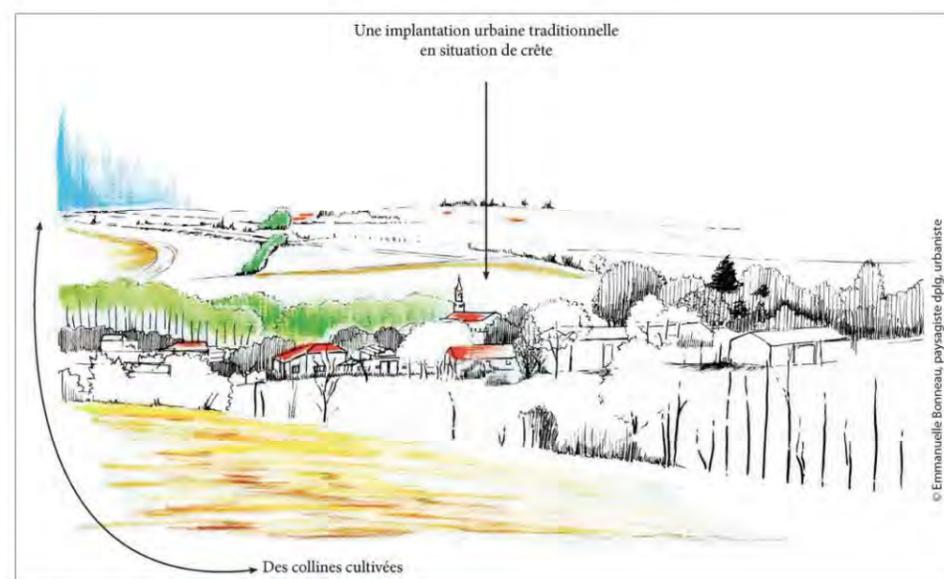


Des paysages et des espaces naturels à préserver

Si l'agriculture est le vecteur économique de ce territoire, les terres agricoles façonnent le paysage et peuvent constituer des milieux favorables à la biodiversité. Sur tout le territoire traversé par la future autoroute, la qualité des paysages est un atout pour l'attractivité touristique comme pour l'accueil de nouvelles populations. Le territoire dispose d'un réseau d'offices du tourisme (Dourgne, Puylaurens, Lavaur...) performant.

Les surfaces urbaines ont plus que doublé sur les 40 dernières années sur l'ensemble du territoire concerné par le projet, aussi bien dans les agglomérations et les bourgs que dans les espaces ruraux.

La question de la consommation des espaces agricoles et naturels est ainsi clairement posée.



Croquis du parcours (2012)

Castres-Mazamet, pôle d'équilibre de la métropole toulousaine

Un pôle dynamique, riche de potentiel

En regard de la métropole toulousaine, Castres-Mazamet est un pôle d'équilibre majeur, que la nouvelle liaison autoroutière permettra de conforter. Castres-Mazamet a constitué très longtemps une zone de développement économique en Midi-Pyrénées et c'est encore le deuxième bassin d'emplois industriels, autant en matière de recherche que de production. Le territoire dispose d'un potentiel industriel rare pour une agglomération de cette taille et nettement supérieur à la moyenne nationale.

En matière de tourisme, le bassin de Castres et les territoires intermédiaires se situent au centre de trois pôles touristiques régionaux : Toulouse, Albi, Carcassonne. L'office de tourisme de Castres accueille tous les ans à peu près 40 000 personnes et dispose d'atouts importants, comme le musée Goya, deuxième musée hispanique après le Louvre. L'agglomération profite aussi d'un rayonnement important en matière d'offres commerciales et de services, d'installations sportives et culturelles (patinoire, salles de spectacle...).

Une opportunité de développement à affirmer

Malgré ses atouts, l'enclavement de ce territoire, encore en reconquête économique, est un frein. Les cadres notamment préfèrent se loger sur le territoire de la métropole toulousaine, malgré le prix élevé du foncier. Celle-ci concentre la majeure partie des emplois de la région et dispose de tous les services, tant pour les particuliers que pour les entreprises.

Au-delà du seul désenclavement, les acteurs locaux doivent bâtir une stratégie commune de développement durable au bénéfice de l'ensemble des territoires. Il s'agira d'accompagner le projet d'autoroute pour en dégager toutes les opportunités.



Les différentes thématiques sur lesquelles l'autoroute aura un effet :

Les services et équipements

Afin d'accompagner l'évolution démographique, il est souhaitable d'évaluer les besoins en services et équipements, de définir les capacités d'accueil des territoires préalablement à l'arrivée de l'autoroute.

L'agriculture

Afin de protéger les espaces agricoles du risque d'urbanisation rapide, il peut être intéressant de mener une étude approfondie permettant de déterminer les zones agricoles à protéger et à valoriser dans le temps.

Les espaces à préserver

Les projets de territoire ainsi que les différents documents d'urbanisme doivent déterminer précisément ces espaces à préserver.

L'implantation commerciale et économique

Le sujet des implantations commerciales et économiques (notamment logistiques) doit être appréhendé à l'échelle des territoires, afin d'éviter une profusion concurrentielle et une fragilisation des commerces de centre-ville/bourgs.

Les transports

Les projets de territoire peuvent permettre de travailler collectivement au développement des transports vers différents pôles. De plus, l'articulation de l'urbanisation et des transports collectifs ou alternatifs (transports à la demande ou covoiturage) peut se faire par une action coordonnée des acteurs locaux. L'agglomération de Castres-Mazamet a mis en place un plan de déplacement urbain (PDU) qui peut servir de base de travail à une action plus étendue.

Le paysage et le cadre de vie

Le cadre de vie ainsi que la qualité des paysages sont des éléments forts de l'ensemble du territoire desservi par le projet d'autoroute. C'est, d'ailleurs, un élément source de développement touristique et d'ancrage territorial. Les acteurs locaux œuvrent tous à développer et maintenir ce cadre de vie.

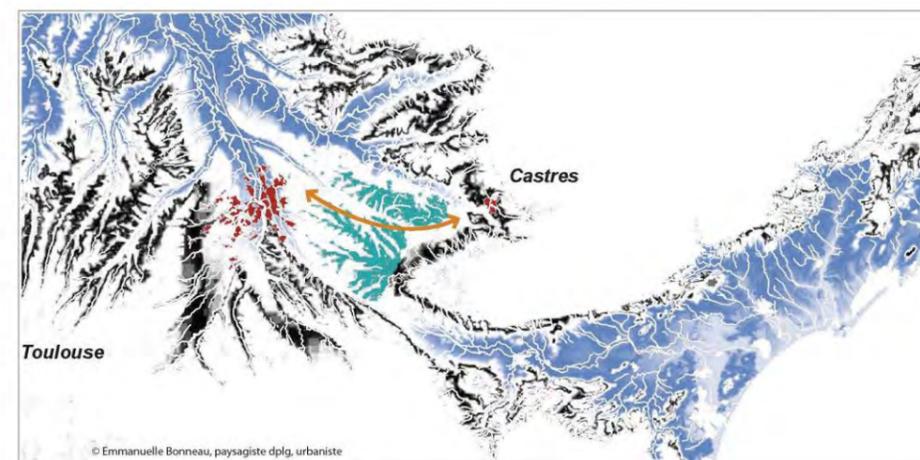
► **Les recommandations**

Ce projet d'autoroute est une opportunité de développement fortement conditionnée par les initiatives des collectivités et le dynamisme des acteurs locaux. L'autoroute doit ainsi se concevoir comme un outil structurant, intégrant le respect des équilibres entre les territoires et le développement économique, ceci de manière durable.

La construction de cette autoroute impose donc une réflexion sur les politiques d'aménagement du territoire, avec des enjeux majeurs comme la gestion de l'urbanisation et l'intégration de l'agriculture.

Deux axes principaux de recommandations sont proposés :

- construire des projets de territoires ;
- développer des stratégies économiques globales.



Croquis de parcours

Première recommandation : construire des projets de territoires

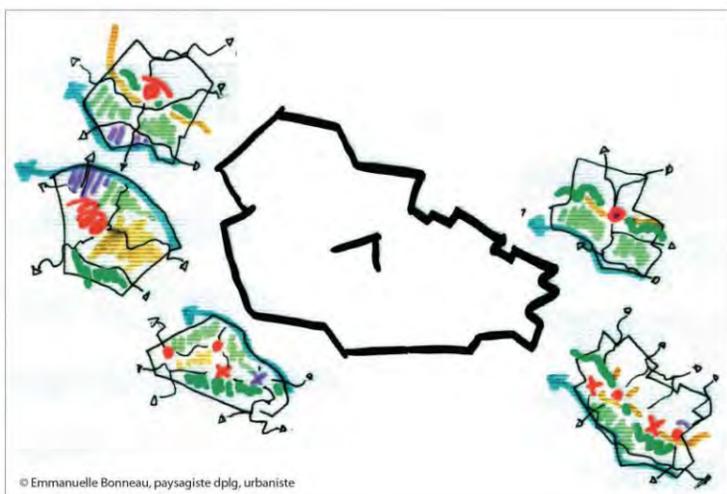
Comme cela a été expliqué précédemment, la création de l'autoroute va modifier l'organisation et la hiérarchie des trois grands territoires qu'elle relie :

- la frange urbaine toulousaine,
- l'espace rural et agricole des vallées et collines du Girou et de l'Agout,
- l'agglomération de Castres-Mazamet.

L'ambition première consiste à anticiper les projets d'aménagement locaux afin que leurs effets soient maîtrisés sur l'ensemble de ces territoires.

La mise en place de cette politique commune permettra notamment d'appréhender les potentialités de chaque projet :

- à la bonne échelle de temps et d'espace : sur l'ensemble du linéaire et dans la zone d'influence de l'autoroute,
- en tenant compte des effets variables selon les diverses thématiques.



© Emmanuelle Bonneau, paysagiste dplg, urbaniste
Construire localement un « scénario » de développement partagé

Formaliser ensemble des projets de territoire cohérents

En confortant les dynamiques naturelles de chaque territoire

L'organisation globale du territoire passe en premier lieu par l'identification des zones les plus à même de tirer le meilleur parti de l'autoroute (les pôles territoriaux). Outre l'accueil de nouvelles populations, ces pôles auront aussi vocation à concentrer tous les services et équipements nécessaires à un développement local équilibré et durable.

Au-delà de la conception d'une structuration urbaine cohérente – ce que l'on peut qualifier « d'armature » – il s'agira de mettre en place des actions spécifiques pour ces pôles :

- promouvoir les réhabilitations, requalification ou redynamisation dans les centres-ville (ou bourgs) ; des études sur les logements (ou espaces) vacants peuvent être réalisées avec l'aide des services de l'État ;
- favoriser les constructions dans les zones déjà bâties, et à l'inverse éviter les extensions urbaines inappropriées, en déterminant les motifs de rétention foncière.

Des polarités déjà définies sur le territoire de la CC du Sor et de l'Agout

La communauté de communes du Sor et de l'Agout a travaillé à l'élaboration d'un schéma de développement économique identifiant des polarités et espaces stratégiques à développer en priorité.

En veillant à une maîtrise foncière cohérente

L'autre enjeu majeur est de conduire de manière coordonnée une politique foncière cohérente par rapport aux objectifs définis dans les projets de territoire. Il s'agira notamment de prévoir – donc planifier – la constitution de réserves foncières pour les besoins de l'action économique ou dans les domaines du logement et de l'habitat, en particulier en centre-ville/bourg.

Un schéma territorial des infrastructures économiques pourrait être établi afin d'optimiser la gestion des sites d'activités existants, leur maintien en état et les extensions nécessaires aux besoins des entreprises.

S'organiser pour atteindre ses ambitions

Pour arriver à développer un projet commun – et consensuel – sur l'ensemble des territoires concernés par l'autoroute, le facteur essentiel de réussite est la gouvernance : les échanges et prises de décisions doivent se faire de manière concertée entre tous, et dans un climat constructif.

Il n'existe pas à ce jour une telle structure correspondant parfaitement au périmètre du territoire. Plusieurs moyens souvent existants sont néanmoins envisageables pour faciliter l'animation de cette nouvelle gouvernance.

En coordonnant l'observation et la réflexion prospective sur le territoire

La mise en place d'un observatoire sur le territoire desservi peut permettre de repérer les « signaux » (économiques, démographiques...), et surtout de les analyser afin d'agir en conséquence.

Ces données, exploitées au fur et à mesure de l'avancement du projet, permettent d'identifier les zones à fort potentiel d'une part, les territoires économiquement fragiles ou de développement urbain non maîtrisé d'autre part. Des informations précieuses pour mieux anticiper les évolutions des territoires.

En s'appuyant sur des structures opérationnelles existantes

Afin de conduire une politique foncière cohérente, plusieurs établissements fonciers sont apparus comme adéquats pour planifier la constitution de réserves foncières – mais aussi contribuer à une démarche prospective :

- l'Établissement Public Foncier de Castres-Mazamet, dont le territoire de compétence s'étend sur les 16 communes de l'agglomération ;
- la SAFER Gascogne Haut-Languedoc*, qui œuvre sur 4 départements, dont la Haute-Garonne ;
- la SAFER Aveyron-Lot-Tarn* qui accompagne la gestion du foncier sur 3 départements.

*en cours de fusion

Parmi les autres structures d'appui, la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet dispose déjà d'un Observatoire économique et social couvrant le périmètre de la communauté d'agglomération et celui du SCoT du Pays d'Autan. Véritable outil d'aide à la stratégie locale d'aménagement et de développement, il pourrait évoluer pour servir à l'évaluation des actions.

En renforçant la cohérence des documents d'urbanisme

✂ Les documents d'urbanisme formalisent et planifient – à travers des plans, rapports et cartes... – l'ambition des politiques publiques en matière d'aménagement et de protection d'un territoire. Ainsi, pour la thématique des espaces à préserver, les corridors écologiques inscrits dans le SCoT se concrétisent à travers les zones naturelles et agricoles identifiées dans les PLU

Ces documents sont périodiquement révisés, d'autres sont élaborés :

La révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Autan constitue une véritable opportunité, car son territoire couvre une partie significative du tracé de l'autoroute. La révision de ce document de planification prévoit d'anticiper les effets de l'autoroute et d'en maîtriser les effets : orientation et structuration de développement, régulation de la pression sur le foncier et l'étalement urbain, soutien à l'agriculture.

Les **PLU des villes principales** de Castres, Mazamet/Aussillon et Labruguière sont également en cours de révision.

En même temps, **deux Plans locaux d'urbanisme intercommunaux** seront élaborés : celui de la Communauté de communes de la Haute vallée du Thoré et celui de la Communauté de communes du Sor et de l'Agout.

✂ **Périmètre et hiérarchisation des documents**

Favoriser l'échelle intercommunale pour l'élaboration des Plans locaux d'urbanisme, développer l'articulation des Schémas de Cohérence Territoriale.

Ces documents d'urbanisme ayant une portée juridique, leur élaboration concomitante facilitera la cohérence des projets d'aménagement sur une part significative du territoire desservi par l'autoroute ; donc la mise en application de véritables projets de territoire. Une condition toutefois nécessaire pour assurer la coordination entre ces divers documents : l'État pourrait jouer ce **rôle de coordinateur**, ainsi que le futur Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) regroupant les Communautés de communes du Sor et de l'Agout, du Laurécois Pays d'Agout et de Tarn-Agout.

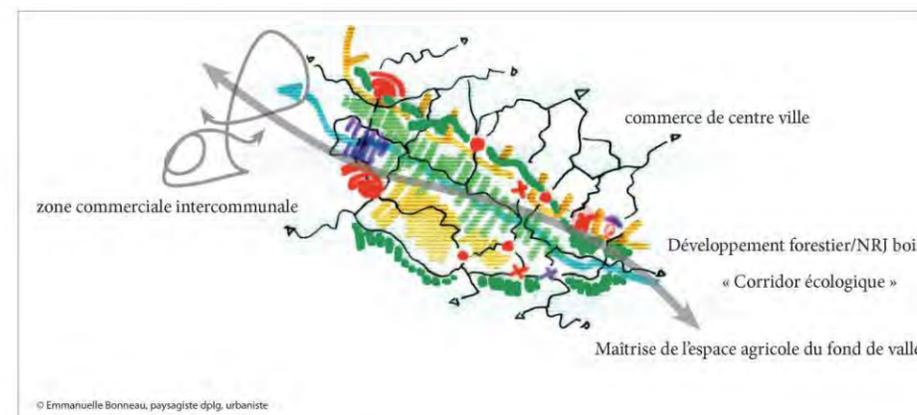
Une Charte pour formaliser les projets de territoire

La rédaction d'une charte peut permettre de formaliser les dispositions à décliner ensuite dans les documents d'urbanisme et de planification, notamment les SCOT. Elle définirait les principales orientations du projet, l'armature du territoire à moyen et long termes, ainsi que les sujets sur lesquels il est stratégique pour les acteurs du territoire de s'investir ensemble (zones d'activités, polarités, développement des services, stratégie touristique...).

Deuxième recommandation : développer des stratégies économiques globales

L'arrivée d'une autoroute pour un territoire peut représenter l'opportunité d'un nouvel élan économique.

Il s'agit de bien anticiper cette arrivée pour en optimiser les effets, que ce soit lors de la construction de l'infrastructure ou sur le long terme.



Chercher les intérêts en commun entre les stratégies séparées

Anticiper la dynamique créée par le chantier

Le chantier va apporter une forte activité économique, pendant une période relativement courte, mais de façon très intense pour l'ensemble du territoire concerné.

Il est donc nécessaire d'anticiper au mieux l'ampleur du chantier afin de maximiser les retombées sur l'économie locale et l'emploi.

Ainsi certaines mesures peuvent d'ores et déjà être envisagées :

- prévoir un dispositif de formation spécifique pour répondre aux besoins des entreprises du chantier ;
- travailler avec les acteurs de l'emploi et de la formation (Pôle Emploi, agences d'intérimaires, chambres consulaires, centres de formation...) pour mettre en place une dynamique gagnante ;
- mobiliser les entreprises locales sur la sous-traitance (dans le secteur du BTP notamment) et favoriser si besoin leur montée en compétence ;
- stimuler les autres secteurs d'activités indirectement concernés par le chantier (logement, restauration...);
- mettre en place un tableau de bord de l'emploi local, les données pouvant être intégrées ensuite à l'observatoire.

La mise en place de cette dynamique dans les domaines de l'emploi et de la formation sera à pérenniser dans la phase d'après-chantier. Il s'agira en particulier de consolider l'aptitude des personnels à évoluer sur le marché du travail, en fonction notamment de leurs qualifications (notion d'employabilité).

Développer le territoire en s'appuyant sur ses atouts

L'agriculture, secteur économique structurant

L'arrivée de l'autoroute peut être l'occasion de renforcer les valeurs – économiques et symboliques – de l'agriculture, secteur économique majeur de l'espace entre Toulouse et Castres qui contribue également à l'équilibre des zones rurales.

✚ Pour maintenir ces équilibres et valoriser les espaces agricoles, certains outils de protection peuvent être mis en place en complément des documents d'urbanisme : Zone Agricole Protégée (ZAP), Protection des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains (PENAP), Projets d'Intérêt Général (PIG).

Par ailleurs, des aides financières peuvent être proposées à des jeunes agriculteurs pour s'implanter sur le territoire (accompagnement financier dans le cadre des installations hors cadre familial, aide à l'obtention de prêts, mise en réseau...). Cela participe aussi à la redynamisation des villages et des centres bourgs.

Enfin, sur la base de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt de 2014, une étude préalable sur l'effet du projet et les mesures envisagées sur l'économie agricole du territoire sera menée par le maître d'ouvrage.

Le soutien à l'innovation

L'innovation économique est importante et réputée sur les secteurs urbains de Toulouse et Castres-Mazamet. Ainsi ces activités d'excellence s'expriment localement sur trois axes : chimie fine, numérique et santé.

Outre sa technopole labellisée, le bassin économique castrais se retrouve au sein des pôles de compétitivité, des clusters (chimie verte par exemple), des instances d'innovation régionales et euro-régionales.

La formation : Castres et Toulouse très en pointe

Les deux pôles principaux, Castres et Toulouse, proposent de façon complémentaire une offre de formation de qualité. Le site de Castres déploie aujourd'hui la filière LMD (pour « licence-master-doctorat »), en particulier sur les axes de la chimie, du numérique et de la santé.

Cela répond aux enjeux actuels de l'industrie chimique, aux besoins des métiers de l'informatique et aux grandes orientations nationales dans le domaine de la santé, en particulier pour développer la télésanté.

La perspective de l'autoroute peut permettre de renforcer la synergie entre offres de formation et activités du territoire.

Le tourisme : un territoire porteur d'atouts multiples

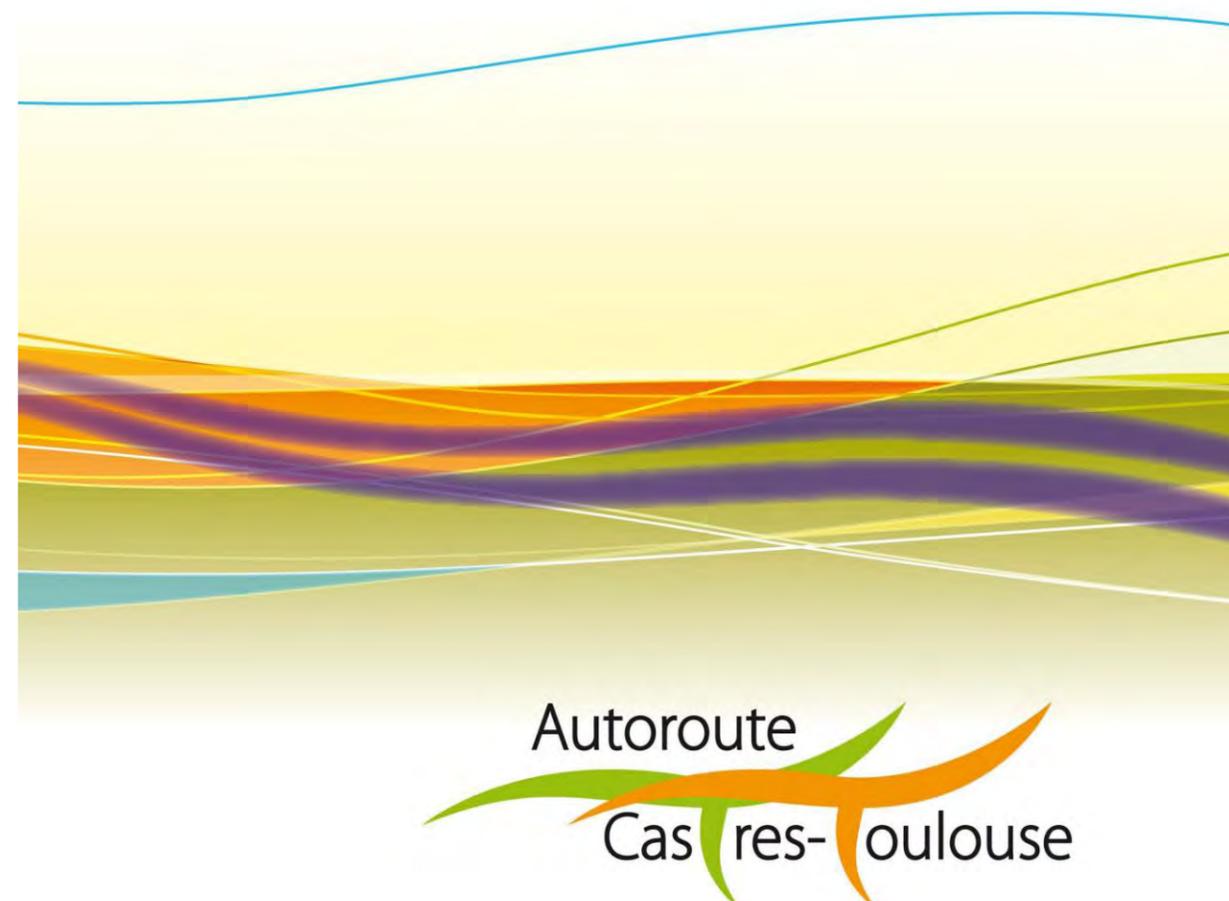
Le potentiel touristique est important, qu'il s'agisse du tourisme urbain ou rural. L'identité territoriale déjà prégnante peut être renforcée pour être source d'innovation, de créativité et d'attractivité.

✚ Au-delà de l'intégration des valeurs paysagères dans les projets de territoires et les SCOT, les chartes paysagères sont des outils existants qui peuvent améliorer cette attractivité.

Cet axe de réflexion peut faire partie intégrante des projets de territoire. La définition d'une stratégie de développement touristique coordonnée, avec des offres plus variées, peut permettre d'attirer différentes formes de tourisme.

La communication au service du développement

Afin de faire connaître les atouts du territoire, il peut être porteur d'investir dans la communication afin de présenter le territoire, d'attirer des entreprises, les travailleurs et les touristes.



www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr

DREAL Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
1 rue de la Cité administrative
CS 80002
31074 Toulouse cedex 9



III. Annexe K3 – Compte-rendu de la commission nationale du débat public (CNDP) et bilan du président de la CNDP





21 octobre 2009 - 28 janvier 2010

Compte rendu

établi par la Présidente
de la Commission particulière
du débat public

mars 2010

SOMMAIRE

INTRODUCTION 6

1^{ère} partie : L'ORGANISATION DU DEBAT 7

LE CONTEXTE 8

L'histoire 8

Un débat qui a déjà eu lieu ? 8

La saisine de la CNDP 9

LA PREPARATION DU DEBAT 10

L'installation de la CPDP et le choix des prestataires 10

Le dossier du débat 10

Les réunions préparatoires 11

L'ORGANISATION DU DEBAT 12

L'architecture et le calendrier du débat 12

Le déroulement des réunions publiques 13

LES OUTILS D'INFORMATION 14

Les documents du débat 14

Tracts et affichage 15

Le site Internet 15

Les relations avec la presse 16

LA PARTICIPATION DU PUBLIC 17

Les réunions publiques 17

Les cahiers d'acteurs 17

Les questions 18

Les avis et contributions 18

LE BUDGET 19

DES DEMANDES D'ETUDES COMPLEMENTAIRES ET D'EXPERTISES REFUSEES 19

2^{ème} partie : LE DEBAT 21

L'EQUITE, LE LEITMOTIV 22

Egalité territoriale, une volonté enracinée 22

Rééquilibrage économique, désenclavement vital 23

A armes économiques égales 23

L'emploi : un besoin essentiel 24

L'agriculture : préserver l'outil de travail 25

Les économico-sceptiques 26

Equité sociale 27

Un meilleur accès aux services et une vie quotidienne améliorée 27

Coûts iniques ? 28

Sécurité, droit suprême 28

LE GRENELLE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE, UNE LOI QUI S'ADAPTE ET S'INTERPRETE AU GRE DE CHACUN 30

Aménagement, colonne vertébrale du territoire 30

Des territoires entre stabilité et dynamique 30

Aménagement et gestion des territoires : la compétence des élus 31

Rail-route, sur le mode complémentaire 32

Environnement, un point fort tout en diversité 34

Biodiversité et patrimoine en demi-teinte 34

L'eau, un élément que l'autoroute n'est pas la seule à menacer... 35

Bilan carbone, réchauffement climatique, à l'heure de Copenhague 36

Des propositions en matière de gouvernance 36

ALTERNATIVES 37

Aménagement de la RN126 37

Autres itinéraires, autres intérêts ? 39

Alternatives hors sujet 39

UN ECLAIRAGE COMPLEMENTAIRE SUR LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS 40

CONCLUSION 43

ANNEXES 44

INTRODUCTION

Le débat sur « l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière » a bien eu lieu entre le 21 octobre 2009 et le 28 janvier 2010. Et ce fut un débat de qualité.

On aurait pu croire qu'après déjà cinq réunions consacrées à ce projet fin 2007 et début 2008 (deux dans le cadre du débat public sur le Grand contournement de Toulouse, et trois dans celui d'une concertation organisée par le maître d'ouvrage) tout avait été dit, le sujet épuisé et le public aussi. Et pourtant ce public est venu, nombreux, il a développé ses arguments avec sérieux, tant oralement que par écrit, et ce, malgré la demande tout au long du débat, par nombre de personnes, de ramener celui-ci à un pur et simple comptage des « pour » et des « contre ». Enfin, l'on peut noter que, malgré les réunions de concertations organisées par le maître d'ouvrage qui portaient sur des corridors, il n'y a pas eu de questions sur ce sujet, et quasiment pas d'arguments « nimby ». Ce qui prouve que tous ceux qui ont participé à ce débat en ont bien compris les objectifs et les ont acceptés.

Comme dans d'autres débats, des points de consensus sont apparus, notamment sur l'importance et l'urgence du désenclavement de Castres-Mazamet. En revanche, les moyens d'y parvenir n'ont pas fait, et c'est peu dire, l'unanimité.

Ce compte rendu traite des arguments, nombreux et variés, qui ont été échangés pendant les réunions publiques mais aussi de ceux qui ont été développés dans les cahiers d'acteurs, les avis et les contributions. Sa première partie relate les différentes phases de la préparation et de l'organisation du débat. Sa deuxième partie traite plus précisément du contenu même du débat autour de deux thèmes principaux : celui de l'équité (aussi bien territoriale, qu'économique ou sociale) et celui de la loi « Grenelle 1 » (sous les aspects aménagement du territoire, intermodalité, environnement et gouvernance). Enfin, ce compte rendu ne pouvait oublier les propositions alternatives au projet du maître d'ouvrage apparues en cours de débat et qui ont donné lieu à une véritable « expertise citoyenne ».



1^{ère} partie L'ORGANISATION DU DEBAT

L'objet du débat est « l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ». Il s'agit donc de relier la métropole régionale, Toulouse qui se caractérise par un grand dynamisme économique et démographique, avec Castres, longtemps 2^{ème} pôle industriel de la région, aujourd'hui en voie de reconversion rapide. La Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet regroupe entre 100 et 150 000 habitants. L'itinéraire concerné, long de quelques 70 kilomètres se caractérise donc par une forte densité démographique et économique à ses deux extrémités et traverse un territoire rural et agricole riche. A noter encore que, mise à part Toulouse, la partie de cet itinéraire située en Haute-Garonne est constituée du nord de la riche plaine du Lauragais, à vocation uniquement agricole.

Il faut dès à présent souligner que l'intitulé du débat « l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession » a posé quelques problèmes avant et pendant le débat.



LE CONTEXTE

> L'histoire

D'occasions perdues en non-respect des engagements de l'Etat, l'histoire de la liaison entre Castres et Toulouse est longue et chaotique.

Cette histoire débute dans les années 70-80, lorsque se décidèrent le tracé de l'A61 (Toulouse-Narbonne) - et que les Tarnais refusèrent l'option par Revel (au profit de Villefranche de Lauragais) -, puis celui de l'A68 (Toulouse-Albi) - où ils abandonnèrent l'alternative d'un itinéraire médian entre Albi et Castres, avec 2 branches se séparant à Réalmont. Pours'en tenir aux épisodes les plus récents, c'est du 8 mars 1994 que date la décision ministérielle de relier ces deux villes par une route à deux fois deux voies (décision publiée au JO le 17 août 1996). En 2003, cette liaison est inscrite parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire, lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT du 18 décembre 2003, confirmée en octobre 2005 par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, CIACT).

Quinze ans plus tard, trois déviations seulement (Soual, Puylaurens et Verfeil) étaient réalisées, et encore l'une d'entre elles (celle de Verfeil) l'avait-elle été sans le concours financier de l'Etat. Et cela, alors que toutes les autres villes d'importance comparable entourant Toulouse lui étaient reliées par des autoroutes (Montauban, depuis les années 80, Albi par l'A68 mise en service en 1993, Pamiers, terminée en 2002) ou par une deux fois deux voies en cours d'achèvement (Auch).

L'itinéraire Castres-Toulouse et sa mise à deux fois deux voies présentent donc tous les attributs symboliques d'une injustice faite à cette région du sud du Tarn, d'une part, par rapport au nord du département et à la Préfecture d'Albi, d'autre part, par rapport aux autres villes moyennes de la région.

> Un débat qui a déjà eu lieu ?

Comme si cela ne suffisait pas, nombreux étaient ceux qui estimaient qu'un débat public n'était pas nécessaire dans la mesure où, disaient-ils, il avait déjà eu lieu.

Les esprits avaient en effet eu l'occasion de s'échauffer quelque peu à deux reprises : une première fois, lors du débat public sur le Grand contournement autoroutier de Toulouse et une deuxième fois lors d'une concertation sur « l'hypothèse d'une réalisation accélérée de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse dans le cadre d'une concession autoroutière » réalisée par le maître d'ouvrage et à son initiative.

Lors de sa séance du 7 mars 2007, la CNDP, saisie par le ministre en charge des transports, décidait d'organiser un débat public sur le Grand contournement autoroutier de Toulouse, débat qui eut lieu du 4 septembre au 22 décembre 2007. A cette occasion, une réunion publique se déroula à Puylaurens, le 16 octobre, spécifiquement consacrée aux liens existants entre Grand contournement et liaison Toulouse-Castres. Quant à la réunion du 13 novembre à Castres, si elle fut bien



consacrée, comme prévu, au thème « aménagement du territoire », elle n'échappât, bien sûr, pas à la prégnance des préoccupations de la population sud-tarnaise. Quasi concomitamment, le maître d'ouvrage organisa une concertation sur l'hypothèse d'une concession autoroutière, concertation qui se tint d'abord avec les élus, en avril et décembre 2007, et fut étendue au public en janvier 2008, avec notamment l'organisation de trois réunions publiques à Puylaurens (le 7 janvier), à Verfeil (le 9 janvier) et à Castres (le 11 janvier).

Toutes ces réunions, qu'elles aient été organisées dans le cadre du débat public sur le Grand contournement ou dans celui de la concertation réalisée par le maître d'ouvrage, connurent une assistance nombreuse (1 500 personnes à Puylaurens et 1 000 à Castres pour le Grand Contournement ; 900 à Puylaurens, 600 à Verfeil et 1 000 à Castres pour la concertation) et des débats passionnés et houleux.

On peut alors mieux comprendre pourquoi certains de nos premiers interlocuteurs nous dirent, avec véhémence parfois, leur lassitude des discussions autour de ce projet et nous prédirent la même lassitude de la part du public.

> La saisine de la CNDP

C'est dans ce contexte qu'intervient la saisine de la CNDP par l'Etat, après que le Conseil général de Haute-Garonne, 14 communes et France Nature Environnement aient demandé l'organisation d'un débat public par la Commission nationale.

C'est le 23 décembre 2008 que le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat chargé des transports saisissent la CNDP et c'est dans sa séance du 4 février 2009 que celle-ci décidait d'organiser elle-même un débat dont elle confia l'animation à une commission particulière présidée par Danielle Barrès, et composée de Mme Nerte Dautier, MM Nicolas Benvegny, Jean Crespon et Jean-Yves Ollivier (décision du 4 mars 2009). Ces trois textes se trouvent en annexes I et II du présent compte-rendu.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE

Danielle BARRES, Présidente de la CPDP

Ingenieur à la Mission d'Anticipation Recherche/Société et Développement durable (MaR/S) de l'Institut National de la Recherche Agronomique, Paris

Nicolas BENVENU, Membre de la CPDP

Doctorant à l'Ecole des Mines de Paris, Chargé d'enseignement à l'IEP de Paris

Jean CRESPON, Membre de la CPDP

Ancien Président de la Région France Afrique du Groupe OMYA

Nerte DAUTIER, Membre de la CPDP

Ancienne Inspectrice des Sites Direction Régionale de l'Environnement de PACA, ancienne Adjointe au Maire d'Aix en Provence, Chargée de la Culture

Jean-Yves OLLIVIER, Membre de la CPDP

Membre du Conseil général de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Espaces Ruraux (CGAAER) du ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Expert à la DIACT



LA PREPARATION DU DEBAT

Dès sa nomination, la présidente de la CPDP a contacté et rencontré le Préfet de Région, le Préfet du Tarn (accompagné du Sous-Préfet de Castres et du directeur départemental de l'équipement et de l'agriculture, DDEA, du Tarn) et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), maître d'ouvrage délégué avec l'équipe dédiée au projet. Ces rencontres furent l'occasion d'aborder l'histoire du projet, le contexte dans lequel allait se dérouler le débat et de faire un premier tour d'horizon de ses différents acteurs potentiels.

> L'installation de la CPDP et le choix des prestataires

(voir liste des prestataires en annexe IX)

Les premiers entretiens avec la DREAL permirent également d'aborder les problèmes matériels d'installation de la CPDP et de commencer à définir les cahiers de charges des appels d'offres pour les différents prestataires (secrétariat général, location de bureaux pour la CPDP, logistique des réunions publiques, réalisation, impression et diffusion des documents, relations presse, site Internet). La CPDP a trouvé auprès de la DREAL une écoute attentive à ses besoins et la volonté de faire au mieux, rapidement et avec le plus de souplesse possible dans le respect des règles administratives.

> Le dossier du débat

La première réunion entre la CPDP et l'équipe de la DREAL en charge de ce projet eut lieu le 8 avril. A cette occasion, la DREAL organisa une visite sur le terrain pour la CPDP entre Toulouse et Le Causse Espace d'Entreprises de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, en empruntant l'itinéraire concerné par le projet : l'A68, l'A680, la RD20, la RD42 et la RN126.

Cette première réunion permit aussi de faire le point sur le dossier du débat, la DREAL informant la CPDP des différentes études qu'elle avait déjà lancées pour approfondir certains thèmes (voir la liste en annexe IV). Plusieurs autres réunions furent consacrées à la discussion et à la mise au point du document (les 5 juin, 25 juin et 8 juillet).

Au cours de ces rencontres, la CPDP souhaite l'élargissement du périmètre du débat à Mazamet et à la Montagne Noire. Elle demanda un approfondissement des enjeux agricoles, des éclaircissements sur le devenir des déviations déjà réalisées. Elle insista auprès de la DREAL pour qu'elle regroupe en un seul tableau l'ensemble des données concernant le coût et le financement du projet, ainsi que le montant du péage, afin de rendre le dossier plus clair et plus lisible. Et dès la première rencontre, elle demanda à la DREAL d'intégrer dans son dossier ce qu'il était possible de faire pour l'aménagement de la RN126 avec 100 millions d'euros, équivalent à la subvention d'équilibre estimée. La DREAL refusa cette demande au motif que les budgets n'étant pas les mêmes, cette question était hors cadre. La CPDP n'insista pas dans la mesure où elle pensait que ce sujet serait certainement abordé pendant le débat.

Le dossier du débat a été transmis à la CNDP dans le courant de la dernière quinzaine du mois d'août. La CNDP l'a examiné et approuvé lors de sa séance du 2 septembre.



> Les réunions préparatoires

Toutes les personnalités avec lesquelles la présidente de la CPDP s'est entretenue entre les mois de février et d'avril ont insisté sur l'histoire et le contexte de ce projet qu'elles jugent particulièrement difficiles pour l'organisation d'un véritable débat. Certains d'ailleurs ne cachaient pas leur hostilité de principe à la tenue même de celui-ci, considérant que les réunions déjà organisées dans le cadre du Grand contournement de Toulouse ou dans celui de la concertation du maître d'ouvrage avaient épuisé le sujet.

Compte tenu de ce climat, la CPDP a décidé, dès sa première réunion, d'apporter le plus grand soin à la préparation du débat, en rencontrant le plus grand nombre possible d'acteurs potentiels.

Dans un premier temps, elle a constitué un fichier très complet de 500 adresses de tous les acteurs « institutionnels » concernés du Tarn et de la Haute-Garonne, ainsi que de maires des communes se situant dans un rayon de 10 km au nord et au sud de l'itinéraire. Un courrier leur a été envoyé le 26 mai pour les inviter à participer à des réunions préparatoires.

Quatre journées ont été organisées, deux dans le Tarn à la Sous-Préfecture de Castres les 4 et 24 juin, d'une part, et deux en Haute-Garonne à Toulouse, à la Préfecture de Région le 17 et à la Direction interdépartementale des routes du sud-ouest (DIRSO) le 23 juin, d'autre part. Chaque journée comportait trois tables rondes réunissant respectivement les élus, les socio-professionnels et les associations de chaque département. La Commission a pu ainsi rencontrer 140 personnes, soit 67 élus (dont 44 du Tarn et 23 de Haute-Garonne), 35 acteurs socio-économiques (dont 20 du Tarn et 15 de Haute-Garonne) et 38 associations (dont 23 du Tarn et 15 de Haute-Garonne).

L'objet de ces réunions était d'abord de connaître nos interlocuteurs, de leur présenter les principes du débat public qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet, ses règles (équivalence, neutralité, transparence) ainsi que les différents moyens d'expressions possibles - notamment les cahiers d'acteurs - en insistant sur l'importance de l'argumentation et, enfin, de recueillir leurs avis sur l'organisation et les modalités du débat. Forts de leurs expériences des réunions antérieures (Grand contournement de Toulouse et concertation du maître d'ouvrage), nos interlocuteurs nous ont unanimement dit, et avec force, qu'il fallait que le public ait la parole. Cela signifiait notamment qu'il fallait éviter les « grands messes » qui aboutissaient souvent à confisquer la parole du public, soit avec des discours d'experts, soit par la monopolisation des micros par certains. Les autres remarques concernaient le périmètre géographique du débat : équilibre des réunions entre Tarn et Haute-Garonne, élargissement à la Montagne Noire et aux villes du nord et du sud de l'itinéraire (Revel et Lavaur).

Dès ces réunions préparatoires, la notion d'opportunité a posé problème à certains interlocuteurs de la CPDP. Ils considéraient, en effet, que l'intitulé du débat imposait de limiter strictement le débat à un seul sujet, celui de la mise en concession, toute autre question étant selon eux, par définition, hors sujet. La CPDP a fait savoir, dès ce moment-là, que sa conception du débat public était plus ouverte et que toutes les questions seraient prises en considération.



L'ORGANISATION DU DEBAT

> L'architecture et le calendrier du débat

Le dossier du maître d'ouvrage a été validé le 2 septembre par la CNDP. La CPDP a décidé d'ouvrir le débat fin octobre, afin de laisser au public le temps de prendre connaissance de ce dossier et de le clôturer fin janvier 2010 afin de ne pas interférer, ou le moins possible, avec la campagne électorale pour les élections régionales (14 et 21 mars). Sans compter les réunions d'ouverture et de clôture, la CPDP a décidé d'organiser neuf réunions publiques de proximité (cinq dans le Tarn et quatre en Haute-Garonne), afin de laisser la plus large place possible à l'expression du public, aucune de ces réunions n'étant programmée pendant les vacances scolaires de Toussaint et de Noël.

Les réunions publiques

Dates des réunions	Type de réunions	Lieux des réunions	Nombre de participants	Nombre d'intervenants
21/20/2009	Ouverture	Castres (81)	974	31
10/11/2009	Proximité	Brassac (81)	326	30
19/11/2009	Proximité	Revel (31)	289	30
23/11/2009	Table Ronde Thématique	Caraman (31)	93	20
24/11/2009	Proximité	Cuq-Toulza (81)	351	34
02/12/2009	Proximité	Mazamet (81)	641	35
08/12/2009	Proximité	Bourg-Saint-Bernard (31)	254	32
16/12/2009	Proximité	Soual (81)	464	31
12/01/2010	Proximité	Auriac-sur-Vendinelle (31)	250	35
19/01/2010	Proximité	Lavaur (81)	382	29
28/01/2010	Proximité et Clôture	Verfeil (31)	455	21
				20

Soit au total 4479 participants et 348 intervenants

La CPDP s'est longuement interrogée sur l'intérêt de faire des réunions thématiques ou, à tout le moins, de faire intervenir des experts dans certaines réunions. Outre le fait qu'il est toujours extrêmement difficile de mettre en adéquation un lieu et un thème, l'insistance forte de tous nos interlocuteurs sur l'importance d'accorder un maximum de temps à la parole du public nous a fait abandonner l'idée d'organiser ce type de réunions. Cependant, les comparaisons constantes de nos interlocuteurs



entre la situation de Castres-Mazamet et celles des autres villes moyennes autour de Toulouse (Albi, Montauban, Foix-Pamiers) a amené la CPDP à penser qu'un « retour d'expériences » sur certaines des infrastructures qui desservent ces villes pouvait avoir un intérêt.

Une Table ronde thématique a donc été organisée autour de quatre thèmes. Sur le premier, agriculture et réserve foncière, MM Alain Bou et André Jacquot, respectivement président et directeur de la Société d'Aménagement Foncier Aveyron, Lot, Tarn (SAFALT) ont expliqué le rôle de leur organisme en matière de réaménagement foncier à partir de leurs expériences autour de l'A68 et de la RN88. Le second thème, environnement et paysage, a été abordé du point de vue d'un concessionnaire d'autoroute, Marc Bouron, directeur général d'Arcour, qui a fait part des devoirs qui incombent au concessionnaire en la matière en s'appuyant sur l'exemple de l'A19. C'est un universitaire, Sébastien Le Corre, géographe, maître de conférences à l'Université du Mirail à Toulouse qui a abordé le troisième thème, aménagement du territoire et développement économique, en se fondant sur les travaux qu'il a menés sur l'A68 et l'A66. Pour le dernier thème de cette table ronde, financement et détermination du prix du péage, c'est M. Bouron qui a expliqué comment un concessionnaire finance une autoroute, évalue et demande une subvention d'équilibre et calcule un prix de péage.

> Le déroulement des réunions publiques

Temps fort du débat, les réunions publiques se sont toutes déroulées selon le même schéma. Chaque réunion débute à 20 heures et est introduite par la présidente de la CPDP. Celle-ci présente le cadre légal du débat, la CNDP, autorité administrative indépendante, la CPDP, organisatrice du débat sur des bases de neutralité et d'indépendance ; elle indique les enjeux (opportunité, objectifs et caractéristiques du projet) et les principes (transparence de l'information, équivalence des intervenants et argumentation) du débat public. Le maître d'ouvrage présente ensuite son projet. Enfin, la parole est donnée au public dans une longue séquence animée par un membre de la CPDP. A 23 heures, la présidente conclut la soirée, rappelle les autres moyens d'intervention dans le débat et annonce les prochaines réunions. A la réunion de Bourg-St-Bernard, elle a évoqué le fait que l'un de ses membres, Jean-Yves OLLIVIER, à cause d'une grave maladie, a dû se mettre en retrait et ne peut plus participer aux réunions publiques.

Pour tenir compte des remarques faites au cours des réunions préparatoires sur les phénomènes de monopolisation de la parole, la CPDP a décidé que chaque intervention serait limitée à 4 minutes ; l'affichage d'un chronomètre sur l'écran offre au membre de la CPDP animant la réunion et à l'intervenant lui-même la possibilité de gérer ce temps de parole. Cette règle a été respectée dans toutes les réunions. Elle a permis d'éviter les longs tunnels de bavards et à un grand nombre de participants de prendre la parole. Cependant, même avec cette limitation du temps de parole, la CPDP s'est trouvée assez démunie face aux 1 000 participants à la réunion d'ouverture de Castres quand, à 23h15, au moment de mettre un terme à cette réunion, des dizaines de mains se levaient encore dans la salle. La CPDP a décidé et annoncé, dès la fin de cette première réunion, la mise en place d'une autre règle selon laquelle, au cours des réunions suivantes, la parole serait prioritairement donnée à celles et ceux qui ne se seraient encore jamais exprimés. Cela a obligé la CPDP à avoir constamment sous les yeux la liste de ceux ayant déjà parlé mais,



à partir de la troisième réunion, les participants eux-mêmes ont aussi intégré cette règle. Elle a, bien sûr, été quelquefois détournée, certains participants préparant des interventions lues par d'autres.

Ces règles, strictement appliquées par la CPDP, présentent l'inconvénient de limiter la spontanéité immédiate du débat, les arguments se répondant plutôt d'une réunion à l'autre. Pourtant, malgré cela, il y a eu entre 30 et 35 intervenants par séance, soit au total près de 350 personnes qui ont pu exprimer publiquement leurs positions et leurs arguments sur le projet et poser leurs questions au maître d'ouvrage.

Deux réunions ont échappé à ce modèle. La Table ronde thématique de Carman (qui s'est déroulée de 17 heures à 20 heures) animée par la présidente de la CPDP, au cours de laquelle la règle de la priorité de parole ne s'est pas appliquée. Et la réunion de clôture de Verfeil, au cours de laquelle la CPDP a présenté un condensé des arguments échangés pendant les réunions sous la forme d'un film. Le maître d'ouvrage a ensuite exposé ce qu'il retenait de ce débat, suivi par vingt intervenants choisis par la Commission (élus, responsables socio-économiques, associations) qui ont donné leurs sentiments sur le déroulement et le contenu du débat.

LES OUTILS D'INFORMATION

> Les documents du débat

L'information préalable du public est très importante. Elle était constituée du dossier du débat réalisé par le maître d'ouvrage et tiré à 5 000 exemplaires papier et 2 500 exemplaires sous forme de CD-Rom, d'une synthèse de ce dossier en quatre pages, tirée à 130 000 exemplaires et de la Lettre du Débat n°1 réalisée par la CPDP (expliquant ce qu'est un débat public, présentant les membres de la CPDP et donnant le calendrier du débat) tirée à 130 000 exemplaires. L'ensemble de ces documents a été envoyé à tous les acteurs concernés.

37 200 exemplaires de la synthèse du dossier et de la Lettre du Débat n°1 ont été diffusés, le dimanche 27 septembre 2009, avec le supplément TV Magazine de la Dépêche du Midi, avec les éditions locales suivantes : Castres (zone sud Tarn) 11 900 exemplaires, Toulouse Sud-Est (secteurs de Drémil-Lafage, du Lauragais et de Revel) 15 800 exemplaires, Toulouse Nord-Est (secteurs de Verfeil et Quint-Fonsegrives) 9 500 exemplaires. D'autre part, 40 000 exemplaires des mêmes documents ont été distribués avec le magazine de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, entre le 5 et le 10 octobre 2009. Enfin, 37 500 exemplaires de la synthèse du dossier et de la Lettre n°1 ont également été diffusés via 156 mairies (communes situées de part et d'autre de la RN126 et de la RD42, plus les communes situées autour de Lacaune), soit par dépôt dans les mairies et/ou autres lieux publics (pour 91 d'entre elles), soit par distribution en boîtes aux lettres assurée par les mairies elles-mêmes (pour 65 communes).

A ces documents de départ se sont ajoutées au fur et à mesure de l'avancée du débat, d'une part, une fiche complémentaire au dossier du maître d'ouvrage, concernant les coûts et financements, diffusée à la mi-décembre, d'autre part, la Lettre du Débat n°2, réalisée par la CPDP et reprenant les faits saillants de la Table ronde thématique de Carman, diffusée mi-janvier.



Bien sûr, l'ensemble de ces documents ont été en plus envoyés à tous ceux qui l'ont demandé et étaient disponibles et distribués à l'entrée des salles où se déroulaient les réunions publiques.

> Tracts et affichage

Presque toutes les réunions (sauf celles de Castres, Brassac et Mazamet, villes bien couvertes par la distribution des documents avec le magazine de la Communauté d'agglomération) ont été précédées par la mise en place d'affiches dans les lieux publics et chez les commerçants et par une distribution de tracts sur les marchés. Cette initiative a été plutôt bien accueillie et a permis de voir qu'au moins la moitié des personnes rencontrées là avaient entendu parler du débat et avaient reçu les documents dans leur boîte à lettres.

PROPOS ENTENDUS SUR LES MARCHÉS :

« votre présence sur le marché est motivante pour assister à la réunion, sur une feuille de papier c'est un peu abstrait » ou encore « un débat, c'est intéressant, c'est l'occasion de se sentir citoyen et pas simplement des simples gens »

> Le site Internet

Une société prestataire de la CNDP, ALEAUR, fournit un site Internet et une assistance à chaque CPDP. Le site consacré au débat sur la liaison Castres-Toulouse a ouvert le 21 septembre 2009 afin que le public puisse disposer dès cette date de l'ensemble des documents du débat, ainsi que de l'information sur les dates et lieux des réunions publiques. Mais ce n'est que le jour de l'ouverture du débat, le 21 octobre que le public a pu y poser directement des questions ou envoyer des avis.

18 451 visites ont été comptabilisées depuis son ouverture, soit plus de 101 594 pages consultées (statistiques au 17 février). Si le nombre de visites des mois de septembre, octobre et novembre est à peu près homogène (entre 3 000 et 4 000), on note un pic important en janvier (5 007 visites).

Depuis le 28 janvier 2010, le site ne publie plus de nouvelles prises de position. Mais ce compte-rendu et le bilan du président de la CNDP y seront publiés et le site restera accessible durant au moins un an. Il sera ensuite hébergé sur le site de la Commission nationale du débat public : www.debatpublic.fr

Mais, au-delà du site Internet de la CPDP, il faut signaler que le Web a été largement investi, sous différentes formes et par différents acteurs, pour animer et prolonger le débat. Des sites institutionnels, émanant aussi bien de collectivités territoriales que d'associations et de médias, ont participé à la diffusion de l'information concernant le débat. Des blogs, parfois ouverts à l'expression des internautes, ont consacré une de leurs rubriques ou l'ensemble de leurs contenus à la discussion du projet et au déroulement du débat. Dans un registre plus ludique, signalons enfin que plusieurs vidéos ont été mises en ligne pour témoigner du soutien apporté au projet ou au contraire s'y opposer.



> Les relations avec la presse

Une conférence de presse a été organisée le 21 septembre, avec le président de la Commission nationale du débat public, Philippe Deslandes, pour annoncer les dates du débat et présenter le dossier du maître d'ouvrage. Il faut noter qu'à cette occasion, un journaliste ayant posé une question sur la signification du mot « opportunité », le président Deslandes a indiqué qu'il ne devait y avoir « aucun tabou » pendant un débat public.

Ce débat a particulièrement intéressé la presse locale puisque, entre septembre 2009 et début février 2010, elle y a consacré 182 articles, dont 44 en Une ou appelés en Une dont les titres reflètent les interrogations et les évolutions du débat. Cela représente une moyenne supérieure à un article par jour. Ces chiffres illustrent la mobilisation des médias qui ont contribué pour une part importante à l'information du public sur l'existence du débat et sur le projet. C'est le quotidien régional La Dépêche du Midi qui a le plus couvert le débat (36% des articles).

La presse audiovisuelle a été également très présente pendant ce débat. De nombreuses demandes d'interview ont été faites à la présidente de la CPDP, demandes auxquelles elle a toujours répondu favorablement (France 3 Sud, France 3 Tam, 100% Radio, Chérie FM Castres, R'D'Autan Lavour, Toulouse FM). France 3 Sud a réalisé 2 sujets sur le débat : l'un après la conférence de presse, le 21 septembre (avec des interviews du président de la CNDP, du maître d'ouvrage et de la présidente de la CPDP), l'autre au lendemain de la réunion de clôture, le 29 janvier (avec une interview de la présidente de la CPDP). Un troisième sujet a été diffusé sur France 3 Tarn au lendemain de la réunion d'ouverture, le 22 octobre.

Journal	Titre de Unes	Date de parution
La Gazette du Midi	« Autoroute Castres-Toulouse : l'arlésienne ? »	29.09.2009
La Dépêche du Midi	« Routes et autoroute : «le Oui, mais» des élus tarnais »	03.10.2009
La Dépêche du Midi	« Débat : la fièvre monte »	23.10.2009
La Dépêche du Midi	« La sécurité routière en question »	21.11.2009
La Dépêche du Midi	« Le débat sur l'autoroute se rapproche du tracé »	23.11.2009
La Dépêche du Midi	« Le tracé de l'autoroute révélé »	02.12.2009
La Voix du Midi Lauragais	« Que peut-on attendre d'une autoroute ? »	03.12.2009
La Dépêche du Midi	« Autoroute : le débat tourne en rond »	17.12.2009
Le Journal d'Ici	« Virage dangereux pour le débat public »	17.12.2009
La Dépêche du Midi	« Autoroute : les expertises refusées »	09.01.2010
La Dépêche du Midi	« Agriculture contre liaison autoroutière »	15.01.2010
Le Tarn Libre	« La pression monte entre les opposants et partisans »	22.01.2010
La Dépêche du Midi	« Autoroute : verdict dans 5 mois »	30.01.2010

LA PARTICIPATION DU PUBLIC

> Les réunions publiques

La participation aux réunions publiques fut importante : près de 4 500 personnes ont assisté à ces réunions. Femmes et hommes, jeunes ou plus âgés, élus (députés, président de Conseil général, conseillers régionaux, conseillers généraux, députés européens, maires de grandes villes ou de petites), représentants de partis politiques, chefs d'entreprises (petites et grandes), artisans, commerçants, agriculteurs, responsables consulaires, responsables syndicaux, cadres d'entreprises, salariés, professionnels de santé, retraités, chômeurs, artistes, étudiants : toutes les catégories socioprofessionnelles ont non seulement assisté à ce débat mais y ont pris la parole.

Il faut noter que la ville de Castres s'est particulièrement mobilisée pour ce débat. Présents à toutes les réunions, les Castrais étaient très bien organisés (arrivée en bus, répartition dans la salle) et leurs interventions toujours très préparées. Cette organisation a d'ailleurs amené les opposants au projet de mise en concession à s'organiser également. Dans certaines réunions, du fait de ces deux organisations parallèles, il a été quelquefois difficile au citoyen lambda d'obtenir la parole.

Non seulement le public a parlé, mais il a aussi beaucoup écrit. Le nombre de questions, avis, contributions, cahiers d'acteurs est à la mesure de la participation aux réunions publiques.

> Les cahiers d'acteurs

48 cahiers d'acteurs ont été rédigés (leur liste se trouve en annexe VI). La CPDP les a fabriqués, imprimés et diffusés de la même façon qu'a été diffusé le dossier du maître d'ouvrage. Ils étaient également disponibles à l'entrée des salles où avaient lieu les réunions publiques.

Types d'auteurs	Nombre de cahiers d'acteurs
Collectivités	9
Chambres consulaires	6
Associations environnementales	9
Associations	4
Associations d'élus	6
Syndicats	5
Partis politiques	6
Entreprises	1
Organisations professionnelles	2

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse 17

> Les questions

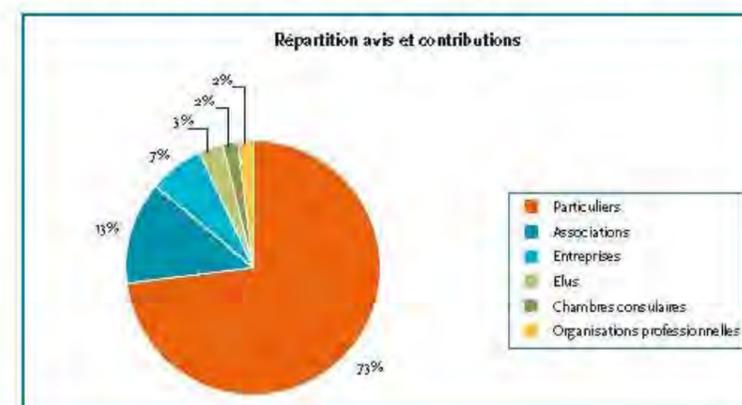
310 questions ont été posées au cours de ce débat. 260 questions, soit 83% du total des questions, l'ont été par l'intermédiaire du site Internet qui comporte une rubrique particulière dédiée, les autres par courrier électronique ou postal. La grande majorité concernait le maître d'ouvrage, 38 questions seulement ayant été adressées à la CPDP.

Ces questions sont arrivées tout au long du débat, mais trois périodes ont connu une activité un peu plus intense : le début du débat (entre le 21 octobre et le 10 novembre : 29%), la fin du mois de novembre (entre le 23 novembre et le 2 décembre : 23,5%) et surtout le dernier mois du débat (entre le 4 et le 28 janvier) pendant lequel sont arrivées 38% des questions. Ce dernier chiffre explique pourquoi il restait, le jour de la clôture du débat, 106 questions sans réponse alors même que le processus de rédaction puis de validation interne des réponses par le maître d'ouvrage, qui a été un peu long à trouver sa vitesse de croisière, fonctionnait alors de façon satisfaisante.



> Les avis et contributions

Le site Internet a permis aussi à un certain nombre de personnes de s'exprimer directement soit parce qu'ils n'ont pas pu participer aux réunions publiques, soit pour approfondir certains arguments soit pour développer certaines interrogations. La CPDP a ainsi reçu 114 avis et 116 contributions. A quoi il faut ajouter 29 délibérations de communes.



18 Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse



LE BUDGET

Le coût global du débat s'élève à 1,3 millions d'€ HT.

Dépenses engagées par la CPDP	737 000 €
Dépenses engagées par la CNDP	62 000 €
Dépenses engagées par le maître d'ouvrage	502 000 €

Les dépenses engagées par la CPDP comprennent essentiellement les dépenses liées à l'information du public (réalisation, tirage et envoi de documents), à l'organisation des réunions publiques et au fonctionnement de la CPDP (locaux et secrétariat général, soit 3 personnes : un secrétaire général, deux assistantes dont une pour les questions/réponses). Ces frais sont à la charge du maître d'ouvrage.

Les dépenses engagées par la CNDP concernent les frais de missions et les vacations des membres de la CPDP. Enfin, le maître d'ouvrage a engagé pour son propre compte des dépenses pour le dossier du débat et l'ensemble des études. Ces chiffres ont été arrondis, le budget détaillé est présenté en annexe VIII.

DES DEMANDES D'ETUDES COMPLEMENTAIRES ET D'EXPERTISES REFUSEES

Le 20 novembre, la CPDP a reçu du Collectif RN126 une demande d'études complémentaires portant sur plusieurs points que l'on peut ramener à deux principaux : l'étude de l'aménagement *a minima* de l'itinéraire, d'une part, l'étude de la liaison Castres-Toulouse par d'autres itinéraires, l'un passant par Revel au Sud, l'autre par Lavaur, au Nord.

Après étude de cette demande, la CPDP a jugé notamment que sa première partie relevait bien d'une étude complémentaire de la part du maître d'ouvrage et l'a donc transmise à la DREAL, le 24 novembre. Elle lui demandait également de lui faire part de son sentiment sur la deuxième partie. La DREAL a répondu négativement à la demande de la CPDP, le 4 décembre, arguant que la demande du Collectif RN126 n'entrait pas dans le cadre du débat public tel qu'il avait été décidé par la CNDP et tel que son intitulé l'indiquait. Elle n'a accepté que deux points connexes, l'un portant sur un test de sensibilité au trafic d'une autoroute concédée limitée à 110 km/h, ce qui a donné lieu à une fiche publiée sur le site Internet, l'autre concernant une étude pour la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) en Midi-Pyrénées dont les résultats sont consultables également sur le site Internet. La CPDP a immédiatement informé le Collectif RN126 de ce refus et l'a annoncé publiquement lors de la réunion de Bourg-Saint-Bernard.

Le Collectif RN126 a alors transformé sa demande d'études en une demande d'expertises complémentaires (par courrier daté du 11 et reçu par courrier électronique le 13 décembre), suivi en cela par l'UPNET, et soutenu par la Confédération paysanne de Midi-Pyrénées, FNE, la Mairie de Toulouse et Lauragais Nature (dans l'ordre de réception des courriers



postaux ou électroniques par la CPDP). La CPDP a transmis l'ensemble de ces demandes à la CNDP qui les a refusées par décision du 6 janvier 2010, considérant qu'elles ne relevaient pas d'une expertise mais d'études nouvelles ne pouvant être réalisées dans le temps du débat (cf. annexe II). Cet épisode aurait pu empoisonner le débat, décourageant les uns dans leur quête de recherche de solutions alternatives et exaspérant les autres dans un rejet définitif de tout ce qui n'était pas lié à l'intitulé strict du projet. Il n'en a rien été, chacun a continué à affûter ses arguments et a fait preuve d'une grande maturité.



2^{ème} partie

LE DEBAT

Le déroulement du débat montre à l'évidence que chacun a pu approfondir ses argumentaires en ouvrant le débat public ainsi que la loi l'évoque. Il y a eu deux temps dans ce débat : l'argumentaire principal des premières réunions a porté sur les financements du projet et plus particulièrement sur le coût du péage à partir des notions d'équité et de justice pour les territoires et pour les hommes ; celui des dernières réunions a porté sur les solutions alternatives. Mais de la première à la dernière réunion, le Grenelle et ses déclinaisons, aménagement du territoire, développement durable et ses trois composantes (économique, sociale et environnementale), biodiversité et gouvernance ont également été très présents.



L'EQUITE, LE LEITMOTIV

Equité et ses déclinaisons : iniquité, justice/injustice, égalité/inégalité, équilibre/déséquilibre, endoctrinement/déendoctrinement souvent accompagnées d'adjectifs reflétant de fortes émotions : oubliés, sacrifiés ont traversé les échanges où « souvent la passion a été au-delà de la raison » pour certains.

Face à un tel sentiment d'injustice renouvelée dans le temps, nombre d'intervenants n'hésitent pas à déclarer l'état d'urgence, exigeant d'agir le plus vite possible pour rééquilibrer les territoires et sauver l'économie qui les fait vivre. Cependant, si le consensus se fait sur une amélioration rapide de la liaison Castres-Toulouse, d'aucuns n'acceptent pas sans discussion le dossier présenté par le maître d'ouvrage.

> Egalité territoriale, une volonté enracinée

Que ce soit au plan régional (comparaison entre Castres et d'autres villes dites « en étoile » autour de Toulouse, comme Montauban, Pamiers ou Auch), départemental (comparaison avec Albi) ou tout simplement le long de l'itinéraire (opposition entre le Sud-Tarn et le Lauragais haut-garonnais), le défaut d'équité se fait jour. Que justice soit rendue à un territoire qui a su prendre en main son destin entend-on, sur des tons et des formulations différents, de réunion en réunion. C'est ainsi qu'une intervenante à Soual s'exprime « au travers de votre Commission, je lance un appel madame la présidente, pour que l'Etat s'honore en respectant sa parole, ses promesses, ses écrits et même sa devise, celle qui est inscrite sur tous les frontons des mairies de France ».

Saint-Gaudens, Foix, Pamiers, Albi, Montauban, Carcassonne et bientôt Auch bénéficient d'une voie rapide. « Seules Castres et Mazamet en seraient privées ? Il s'est toujours trouvé d'autres territoires pour être mieux traités », responsables politiques et citoyens en parlent de conserve. Le maître d'ouvrage constate par ailleurs, étude prospective à l'appui, « qu'il faut mieux équilibrer le territoire régional avec une agglomération toulousaine tenant compte de ses pôles secondaires ». Dans cet ordre d'idée, il est considéré comme injuste d'oublier la branche sud-tarnaise de l'étoile autour de Toulouse ; branche dont il est fréquemment rappelé qu'elle dessert 150 000 habitants.

« Pourquoi ne donnerait-on pas aux gens qui habitent Puy-laurens, Soual, Castres, Mazamet les mêmes chances qu'à ceux d'Albi, Gaillac, Rabastens ou Saint-Sulpice ? ». Au cœur de la demande d'équité territoriale, l'on comprend vite que le sentiment d'abandon par rapport aux autres villes moyennes de Midi-Pyrénées se double d'un regard particulièrement envieux en direction de l'embellie albigeoise, cette dernière étant perçue comme une retombée directe de l'A68. D'aucuns encouragent à tenir compte des voyants verts du secteur proche de l'autoroute d'Albi pour les comparer avec les feux de détresse apparus dans le même temps autour de Castres.

Cependant, certains évoquent déjà la menace d'une nouvelle injustice, celle de la disproportion entre le tarif de péage annoncé pour Castres-Toulouse et celui en vigueur pour Albi-Toulouse : « est-il vraiment une concurrence non faussée entre les villes d'Albi et de Castres, que l'une soit accessible avec un péage élevé et l'autre pour un péage très modique ? »



> Rééquilibrage économique, désenclavement vital

Cette région que forment le bassin d'emploi Castres-Mazamet, la Montagne Noire et la Vallée du Thoré a soif d'accéder aux outils de mobilité dont dispose une concurrence implantée dans des régions mieux équipées. En effet, répondre aux dirigeants d'entreprises, accueillir de jeunes actifs, créer des emplois, cultiver ses atouts touristiques, en un mot, ne pas rester sur le bord de la route du développement, est-ce possible en restant loin des voies de communication ? *A contrario*, les agriculteurs se disent globalement impactés de manière négative par le projet. Et comme ils s'estiment eux-aussi hautement acteurs de l'économie locale, ils font entendre leur voix pour ne pas être desservis dans l'acception négative du terme. En matière économique, l'on assiste par ailleurs à l'évocation d'un changement de modèle pour lequel, par exemple, le « *tout voiture* » ou « *l'autoroute à tout prix* » pourraient devenir obsolètes.

A armes économiques égales

La demande des élus, des responsables socio-économiques et des habitants de Castres-Mazamet, c'est le désenclavement. Vieille histoire, si l'on peut dire, puisqu'un ancien conseiller municipal de Mazamet, historien de sa ville, a retrouvé le cahier de Doléances de 1792 dans lequel les Mazamétains réclamaient déjà... le désenclavement de leur pays.

Pour une conseillère municipale de Castres, ce désenclavement routier, qui oublie les gens d'ici depuis trente ans, est une injustice par ses conséquences économiques. L'équité, c'est de mettre fin à une exception injuste qui grève l'avenir d'un territoire de 150 000 habitants dira un autre intervenant du côté de Carmaux. L'ensemble des villes moyennes de France sont toutes à moins d'une heure d'une autoroute. Rétablir l'égalité de traitement en matière de déplacements n'a pas pour but « *d'envoyer des gens plus rapidement à Toulouse mais au contraire de permettre aux entreprises de s'installer plus facilement dans l'ensemble du département au lieu de s'entasser dans l'agglomération toulousaine* ».

Le premier point sur lequel insistent les chefs d'entreprise, c'est la compétitivité. Comme le dit l'un d'eux « *on ne demande pas des aides, nous ce qu'on veut, c'est des mesures structurantes. On souhaite tout simplement le même niveau d'infrastructures que nos concurrents* ». Egalité de chances donc, pour Castres-Mazamet, car « *ce n'est pas l'attractivité de Castres-Mazamet qui est en cause, c'est simplement son accessibilité* ». Et c'est d'expérience que certains parlent : « *vous habitez au bout du monde* » leur disent régulièrement clients, fournisseurs, visiteurs. Et un autre : « *nous sommes présents sur six villes, dont deux à proximité d'une autoroute. Et comme par hasard, sur nos six sites, ce sont ces deux-là qui se développent le plus fort, ce sont ces deux-là sur lesquels nous avons le plus de projets pour le développement de notre entreprise* ».

Un chef d'entreprise, industrielle ou artisanale, a besoin de prévoir l'avenir, au moins à court et moyen termes. Une infrastructure de qualité promise depuis 30 ans, mais toujours attendue n'est pas une bonne chose : « *en tant que chefs d'entreprise, nous avons besoin de perspectives, nous avons besoin de pouvoir voir, de pouvoir savoir qu'est-ce qui se fera, de quoi demain sera fait et notamment au niveau des infrastructures. Nous avons besoin de programmer, nous avons besoin d'avoir une visibilité suffisamment importante pour pouvoir, justement, planifier nos investissements. Or, aujourd'hui, nous*



ne sommes pas dans cette situation ».

Si l'on excepte une chef d'une petite entreprise textile de Brassac, l'ensemble des chefs d'entreprise et artisans qui sont intervenus dans le débat, ainsi que leurs représentations consulaires sont d'accord sur le diagnostic et le remède : « *l'autoroute n'est pas une potion magique qui règle tout. Par contre, l'enclavement, c'est un poison qui tue d'une mort lente. Et je comprends mal, vraiment très mal, ce qui justifierait de laisser mourir un bassin de 150 000 habitants* ». Aujourd'hui, les acteurs économiques le disent, l'irrigation manque et le délai qui reste pour participer au développement raccourcit de plus en plus. L'industrie, à titre d'exemple, les filières bois et granit, le tourisme, notamment de proximité, attendent beaucoup de l'autoroute.

L'emploi, un besoin essentiel

Rappel pour mémoire : « *Albi, c'est 7 000 emplois créés en 10 ans, Montauban, 11 000. Pendant ce temps, entre 1993 et 2006, ce sont 2 000 emplois qui ont disparu du bassin de Castres-Mazamet* ». « *Il reste encore une chance pour ce bassin de se relever, il ne faut pas la laisser passer* ». C'est une très forte culture de développement industriel, très ancrée, qui a en effet permis à ce bassin de transformer ce déclin (fermeture massive des usines de délainage et de textile en quelques années) en un début de victoire sur le front des TIC, de la recherche et des bio-technologies, en particulier dans l'industrie pharmaceutique, de la filière bois et de l'agro-alimentaire. Cette culture volontariste a paradoxalement permis un temps aux entreprises locales de pallier l'enclavement et de se passer d'une autoroute réclamée -et promise- depuis près de 30 ans. Mais aujourd'hui, il y a urgence économique.

Les Monts de Lacaune, au sud du Sud Tarn, représentent aujourd'hui 1 000 emplois. Rien qu'à Brassac, en 1972, il y avait encore 420 emplois dans le textile. Il en reste à peine 42. Un intervenant mazamétain rappelle que « *les chiffres mesurant la contraction de l'emploi salarié dans notre bassin, de 93 à 2 000 sont suffisamment éloquents, moins 2%, à rapprocher de l'expansion observée dans les autres bassins voisins, plus 23% dans l'Albigeois, plus 39% pour Montauban* ».

Pour un conseiller municipal de la ville de Castres convaincu mais nuancé : « *une autoroute ne crée pas des emplois stricto sensu, en revanche l'absence d'autoroute est un frein à l'emploi* ». Un intervenant affirme que « *les personnes en difficulté au niveau de travail, chômeurs, rmistes ont besoin que des entreprises viennent à eux* ». Un responsable syndical de l'UNSA indique que « *ce qui nous préoccupe avant tout, c'est la réalité de l'emploi. Les salariés, et ils ne sont pas les seuls, n'en peuvent plus d'attendre des temps meilleurs* ». Un autre témoin, venu du côté de Lacaune constate « *qu'actuellement, les eaux minérales, le granit, les salaisons font vivre la montagne, jusqu'à quand ?* » se demande-t-il.

Combien de cadres ont-ils refusé des postes intéressants dans le bassin de Castres-Mazamet parce qu'ils avaient le sentiment d'être trop loin de Toulouse ou parce que leur conjoint s'inquiétait de ne pas trouver un emploi sur place ? Combien de conjoints vivent, justement, l'un à Toulouse et l'autre à Castres ? Combien effectuent des allers-retours journaliers ? Ce qu'explique bien un chef d'entreprise qui vient de recruter des cadres : « *Les candidats que nous voyons doivent, au-delà de leur propre emploi, penser à celui de leur conjoint ou de leur conjointe. Or, c'est dans l'agglomération toulousaine qu'ils mettent souvent leurs espoirs pour dénicher l'emploi pour leur conjoint ou leur conjointe. Le*



fait d'être mal relié à la métropole toulousaine est un élément qui en freine beaucoup ». Effectivement, l'urgence est bien là, préexistante à la crise économique. Et tout le monde, Tarnais et Haut-Garonnais, est conscient de la nécessité d'agir. Mais comment ? D'aucuns expliquent que « *la route seule ne fait pas le développement économique, mais doit être considérée avec un projet de territoire pour être utile* ». Et, attention à l'effet inverse, alerte un intervenant à Cuq-Toulza « *ce désenclavement ne ferait qu'aggraver une chose, c'est-à-dire la fuite des Tarnais vers Toulouse parce que, qu'on le veuille ou non, Toulouse est comme un pôle centralisateur économique. Donc, en aucun cas, Castres-Mazamet ne serait désenclavé, bien au contraire.* »

L'agriculture : préserver l'outil de travail

Un agriculteur de la Confédération paysanne rappelle que l'agriculture, plus gros employeur de Midi-Pyrénées, c'est 5 000 emplois, et 600 millions d'euros de chiffre d'affaires rien que pour le département du Tarn. Elle est de ce fait un moteur économique incontournable, mais en concurrence, sur le front de l'obtention de foncier, avec l'immobilier qui provoque le mitage. Il déplore, comme le feront plusieurs intervenants, l'absence d'une politique foncière plus efficace de la part des collectivités.

Comme le faisait remarquer un représentant de la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne lors de la toute dernière réunion du débat public à Verfeil, ce projet impacterait 58 exploitations soit 100 personnes salariées. Ce responsable craint que la réserve montrée par les agriculteurs tout au long de ce débat ne nuise à leurs intérêts. « *Attention, la campagne gronde !* » Pour lui, les 350 hectares déclarés d'emprise foncière du projet, il faut en multiplier l'impact par 10 d'ici 10 ans. Le président de la Safalt reconnaîtra d'ailleurs au cours d'une réunion où la thématique agricole a été analysée, qu'il y a des effets collatéraux d'un tel projet au-delà de son emprise et que l'agriculture, premier secteur touché, devait être présente dans ce débat pour que le moins d'espace possible soit touché et que l'on trouve des terres de remplacement. Un habitant d'Albiac, lui, parle d'hectares disparus sous le goudron... C'est peu dire que de constater la méfiance à l'égard d'un remembrement jugé tout sauf réaliste, bien loin de l'équité en tout cas.

Une agricultrice relate qu'elle et sa famille sont six à vivre sur une exploitation héritée de ses parents et grands-parents. Tout ce qu'elle demande, c'est de pouvoir vivre de son métier. Mais les surfaces cultivables sont déjà bien grignotées par l'urbanisation. « *Croit-on qu'il est facile d'arroser ou d'épandre du fumier sur des parcelles coupées en deux par le remembrement ?* » Elle conclut : « *un paysan n'est pas partout chez lui, l'autoroute justifie-t-elle autant de blessures ? Où allez-vous trouver de quoi remplacer nos terres ?* ». Une autre indique « *pour vous c'est juste une autoroute qui va passer, c'est juste une exploitation qu'on va faire sauter comme cela, c'est juste des terres où on va mettre du bitume dessus. Mais pour moi, ce n'est pas du tout cela c'est autre chose, c'est très égoïste ce que je dis, mais voilà, ce sont mes terres et comme quelqu'un disait, ce sont de très belles terres* ».

S'élèvent quelques bémols qui nuancent le propos : il est important de préserver les terres agricoles et tout le monde s'accorde à vouloir sauver la ressource. Mais, les agriculteurs se doutent-ils que l'autoroute peut être un réel vecteur de développement, y compris pour eux-mêmes ?



Nouvelles filières, extension de l'activité de l'agro-alimentaire, les possibilités ne sont pas à négliger.

Des contradictions se voient également dénoncées « *quand des fermes lauragaises sont vendues à des néo-ruraux, les agriculteurs laissent faire... Quand le mitage se produit aux abords des autoroutes, les élus laissent faire... C'est à bon compte que l'on accuse l'autoroute de tous les maux (...) ni l'A10, ni l'A62, ni l'A89 n'ont fait disparaître le vignoble bordelais ! C'est de laisser aller des responsables qui menacent les agriculteurs, bien plus que l'autoroute.* »

Les économico-sceptiques

Face au grand nombre de ceux qui demandent une liaison rapide vers Toulouse au nom du développement économique et de l'emploi, se forme une opinion pour le moins sceptique. L'argument de l'autoroute support obligé de la croissance économique ne vaut pas pour tout le monde : « *qu'on nous prouve que là où il y a autoroute, il y a nécessairement du développement !* » exhorte un conseiller municipal d'opposition de Revel. L'association Lauragais Nature, pour sa part, met en cause la réalité du lien de cause à effet entre cette infrastructure nouvelle et le développement économique attendu. Un responsable syndical se demande qui peut faire croire que l'autoroute va empêcher les délocalisations d'entreprises : « *Croyez-vous que 1 400 emplois de plus à l'horizon 2030, cela représente un espoir notable ? Laissez-moi rire, si le textile crève c'est bien à cause de la délocalisation des entreprises, c'est tout, il faut relocaliser l'économie* ». Ce qu'une députée européenne exprime fortement « *la condition du développement économique du sud-tarnais ne passe pas par une autoroute : il passe par le développement d'un autre modèle économique, par une relocalisation de l'économie et les circuits courts* ».

Le nouveau parti anticapitaliste partage cet avis et tient à mettre en garde la population contre l'idée qu'une liaison autoroutière va attirer obligatoirement les entreprises. À Caraman, un expert géographe conseillait de ne pas prendre pour argent comptant l'équation « *autoroute égale développement économique* ». Tout dépend de quel développement il s'agit : certes, l'autoroute génère des emplois directs comme ceux induits par les péages, les plates-formes d'entretien, les gendarmeries... mais il ne faut pas oublier que ces nouveaux emplois émergent pendant que d'autres disparaissent comme les activités venant des transports hors autoroute, du type stations essence, bars et hôtels. Du point de vue de la démographie, l'expert soulignait d'ailleurs que le solde positif du développement souvent constaté n'est pas naturel mais migratoire. De plus en plus de personnes qui travaillent à Toulouse, par exemple, peuvent se permettre, grâce à l'autoroute, d'habiter en deuxième et troisième couronne.

Les déplacements de l'activité économique engendrés par l'autoroute, avec ce que cela comporte comme germe de déséquilibres nouveaux et donc de concurrence entre les territoires ne sont pas négligeables.



> Equité sociale

Sur le point précis de la justice sociale, le projet montre son aspect de Janus, son ambivalence : meilleur accès aux services, garant de rapidité et de sécurité, facteur d'extension des zones d'emploi, il n'en est pas moins questionné par de nombreuses personnes sur son coût et ses conséquences sur le plan social, le péage étant à plusieurs reprises dénoncé comme une véritable injustice. Les modalités de financement sont aussi évoquées en particulier la répartition entre le concessionnaire, l'Etat et les collectivités locales n'est pas toujours clairement comprise, et crée elle aussi le sentiment d'une véritable iniquité sociale.

Un meilleur accès aux services et une vie quotidienne améliorée

Des étudiants toulousains à l'autocariste en retraite, des chercheurs des Laboratoires Pierre Fabre aux saisonniers de Lacaune, de l'ambulancière au médecin urgentiste en passant par le directeur du Musée Jean Jaurès à Castres, tous ont exprimé les facilités que leur apporterait l'autoroute. En effet, quand bien même il paraît difficile de concilier les avis d'intervenants aussi différents que ceux d'un agriculteur de Caraman et d'un granitier du Sidobre, il n'en reste pas moins que la sécurité et l'accès aux services, aéroport, universités, établissements culturels et de santé de la métropole toulousaine mettent tout le monde d'accord ou presque. Un salarié des Laboratoires Pierre Fabre et syndicaliste travaille à Toulouse tous les jours et habite dans la banlieue de Castres. Selon lui, réaliser cette autoroute, ce serait vraiment faire quelque chose pour le territoire et ceux qui y vivent. Il rappelle par exemple qu'il est difficile d'attirer des « pointures de la recherche » chez Pierre Fabre à Castres à cause du déficit en moyens de communication et de l'impossibilité de prévoir un temps de trajet. Même engagement chez le directeur du centre hospitalier de Castres-Mazamet, qui va ouvrir dans 2 mois (2ème établissement de Midi-Pyrénées, budget de 160 millions d'euros, 1 700 salariés, plateau technique de niveau 2 avec services de pédiatrie et de soins intensifs), qui s'exprime « au nom du corps médical et administratif de l'établissement pour la nécessité d'une liaison rapide ; (...) il y a actuellement 360 déplacements sanitaires urgents par an vers le CHU de Toulouse le plus souvent par la route, parfois par hélicoptère (...) Les médecins urgentistes du Tarn m'ont demandé de rappeler cette réalité ce soir. » Autre aspect en faveur du projet, un hôpital aussi beau soit-il, doit attirer des praticiens et leurs familles et il cite le cas d'un cancérologue qui, l'an dernier, a préféré un poste dans le secteur de Foix-Pamiers en lisière d'autoroute.

Une constante revient : une liaison rapide Castres-Toulouse améliorerait la vie quotidienne, ressouderait le lien familial dans bien des cas. Ceci a été également entendu concernant les relations entre les générations, un intervenant ayant fait part en réunion publique de son stress d'avoir dû superviser à distance l'hospitalisation de son père. Un intervenant, venu habiter Mazamet avec son épouse recrutée par le groupe Pierre Fabre et ayant créé depuis une entreprise de services informatiques dans la région précise que pour sa part il a pu comparer très vite les infrastructures de transport à sa disposition. Ailleurs, en France, les autoroutes ne manquent pas.



Coûts iniques ?

Un Castrais : « je pose une question aux Castrais : est-ce que vous êtes prêts à payer 15€ pour un aller-retour Castres-Toulouse alors que pour un aller-retour Albi-Toulouse on paie 2€60 ? »

Un Mazamétain travaillant chez Tisséo à Toulouse le dit tout net, selon lui, ce projet sera payé par trois fois : sous forme d'impôt local concernant les contournements de Soual et de Puylaurens d'une part, de subvention d'équilibre octroyée par l'Etat et par les collectivités d'autre part, et enfin de péage (14€50 aller-retour pour l'usager). « On fait tout l'extincteur à la main, dans l'urgence, est-ce bien raisonnable ? » Dans le cas de la mise en concession, il estime scandaleux d'apporter sur un plateau le cadeau en nature de ces deux contournements. Il n'hésite pas à parler de spoliation de bien public. De nombreux intervenants s'exprimeront de cette manière, souhaitant que l'Etat s'honore en tenant ses promesses. A Soual, la devise de la République fut même convoquée « égalité dans les moyens de transports ! »

A Auriac-sur-Vendinelle, un responsable CGT demande à ce que le projet ne soit pas source d'inégalité entre les populations. En quoi, par exemple, est-il équitable de concevoir qu'un salarié, dans l'obligation de se rendre à Toulouse tous les jours soit dans l'impossibilité de s'acquitter d'un tel péage ? Il serait dans la situation parfaitement injuste de celui qui ne peut utiliser des ouvrages qu'il a déjà financés en tant que contribuable. Un conseiller général, maire d'un petit village nous le dit : « à plus de 10€ aller-retour, qui va emprunter l'autoroute, certainement pas le smicard ! » Enfin, une personne représentante du Comité CGT des Privés d'emploi « Une autoroute à péage, quel qu'en soit le prix du péage, est une autoroute de l'exclusion. Une autoroute de l'exclusion par rapport à tous les travailleurs pauvres qui sont obligés de se déplacer pour travailler, par rapport à tous les privés d'emploi... ». Pour beaucoup d'intervenants, « il est évident qu'une autoroute ne changera rien. Faut-il s'acquitter d'un péage pour entrer dans des bouchons aux portes de Toulouse ? A l'heure où baisse le pouvoir d'achat, rien n'est moins sûr ».

Nombreux sont les syndicalistes et les élus qui considèrent que seule la gratuité pour tous sera garante de l'équité sociale quel que soit le projet retenu. La ville de Castres tout en soutenant sans ambiguïté la liaison autoroutière considère elle aussi que « l'étude du projet autoroutier ne peut s'exonérer de la réflexion sur le financement de l'infrastructure et particulièrement sur le niveau du péage demandé à l'utilisateur ». Un point a été parfois soulevé, à savoir le décalage entre la sécurité apportée par l'autoroute et, dans le même temps, la dégradation de la RN126, moins empruntée donc courant le risque de se retrouver moins entretenue.

Sécurité, droit suprême

La sécurité représente le point douloureux sur lequel chacun semble s'accorder à trouver une vertu à l'autoroute. Plusieurs personnes évoquent la mémoire d'amis ou de parents ayant perdu la vie lors d'accidents entre Castres et Toulouse. Les risques pris par les étudiants effectuant le trajet chaque week-end sont maintes fois rappelés. Dès lors, on s'attendrait à ce que la RN126 soit qualifiée officiellement de hautement accidentogène. Pourtant, le maître d'ouvrage l'explique : cet axe ne l'est



pas plus qu'un autre en Midi-Pyrénées ou même en France. Maître d'ouvrage qui prend toujours soin d'ajouter que les autoroutes sont reconnues, elles, d'un point de vue général 5 fois moins accidentogènes que les nationales.

La présidente de l'association de Défense de la Vallée de la Saune, appartenant au Collectif « Lauragais Sans Autoroutes », se réfère aux études d'accidentologie effectuées sur la RN126 qui montrent effectivement que, sur celle-ci, les accidents ne sont pas supérieurs à la moyenne nationale. Elle en déduit, rejointe par d'autres intervenants, l'inutilité d'une autoroute et propose le choix d'un aménagement raisonné de l'existant. Un conseiller général, du canton de Caraman, en dépit de sa tristesse d'avoir dû, à plusieurs reprises, annoncer à des familles la perte d'un être cher sur la route, ne pense pas que l'autoroute améliorerait les choses. « Je suis sûr qu'avec des crédits d'Etat, avec l'Emprunt national, la Région et les deux départements, on pourrait améliorer le tracé de la RN126 d'ici 4 à 5 ans ». Est soulignée la dangerosité de la route nationale telle qu'on la connaît, surtout dans la période de novembre à mars, ainsi que de nuit. Selon un intervenant, un trafic important, la présence de poids lourds rend la conduite difficile au point que l'on met 1h15 pour parcourir 75 kilomètres. Il remarque que le même axe est aujourd'hui emprunté par les usagers de proximité (moins de 15 km) et ceux qui vont de Castres à Toulouse. Il pense qu'avec l'autoroute les deux typologies d'utilisation (de proximité et de transit) étant séparées, « on éviterait des drames, on sauverait des vies ». En conclusion, une personne considère qu'évidemment « si l'autoroute a un prix, la vie, elle, n'a pas de prix ».



LE GRENELLE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE, UNE LOI QUI S'ADAPTE ET S'INTERPRETE AU GRE DE CHACUN

Dans ce débat public, l'esprit du Grenelle a été convoqué, soit pour mettre en cause le bien-fondé de l'ouvrage soit pour en affirmer l'utilité voire l'innocuité au point qu'un participant a dit : « certains font référence au Grenelle 1, mais elle fait 75 pages, cette loi ! Chacun peut y trouver ce qu'il veut. On peut toujours isoler quelques phrases ou paragraphes pour nourrir ses arguments ! »

La question de savoir si la construction de cette nouvelle autoroute est compatible avec les dispositions du Grenelle de l'environnement a donc obtenu parfois réponse positive, parfois négative dans ce débat. Aménager l'itinéraire en 2 x 2 voies, (que cela soit envisagé de manière accélérée avec la mise en concession privée ou bien au rythme des crédits budgétaires de l'Etat) peut tout aussi bien être perçu comme Grenello-compatible que Grenello-incompatible.

Nous verrons qu'au travers des thèmes d'aménagement du territoire, de complémentarité des modes de transports et de protection de l'environnement, plusieurs extraits d'articles de la loi Grenelle 1 ont pu être littéralement cités : le plus souvent, l'article 1* dans la bouche des opposants et de l'article 10** dans celle des partisans.

> Aménagement, colonne vertébrale du territoire

Qu'il s'agisse du maintien et du développement de pôles d'équilibre par rapport à Toulouse, de risque d'étalement urbain et de perte de terres agricoles ou de planification intercommunale, l'aménagement du territoire se révèle être, au cœur du débat, une source de réflexion et d'échanges approfondis qu'ils soient à teneur environnementale, économique ou politique.

Des territoires entre stabilité et dynamique

L'ancien président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mazamet, de la CRCI de Midi-Pyrénées le dit, aujourd'hui, l'important est de prendre très sérieusement en considération l'équilibre fragile de ce territoire, avec la perte de 6 000 emplois depuis 1993, et ce malgré les atouts incontestables que sont l'aéroport de Mazamet, l'acquisition d'une nouvelle compétitivité numérique ou biotechnologique. On le comprend, des personnes qui attendent depuis 30 ans la création d'une liaison structurante, d'une infrastructure adaptée aux enjeux économiques locaux, entendent bien que, sur un fond de telle fragilité, l'on n'oppose pas les territoires en fonction de leurs propres intérêts. Et pourtant, alors que Toulouse est un cas particulièrement expressif de l'étalement urbain des grandes

* « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions de respect de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable. » Cf. la totalité de l'article 1 en Annexe V

** « Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement. » Cf. la totalité de l'article 10 en Annexe V



métropoles au détriment des villes moyennes, ce sont ces dernières qui ont le plus besoin de mobilité pour rompre leur isolement. « *Les petites villes ont besoin d'être reliées aux grandes, pas pour que leurs habitants fassent 200 kilomètres par jour mais pour vivre au pays avec des emplois et des services* ». Dès lors, l'autoroute est pensée comme un outil d'aménagement du territoire intéressant pour accéder à Toulouse mais peut-être plus encore dès lors qu'elle incite les entreprises à s'installer sur des territoires proches des villes moyennes. « *Permettons au bassin de Castres-Mazamet de disposer d'infrastructures de communication comparables à tous les territoires voisins. Pour cela, l'autoroute est la seule solution d'aménagement crédible dans un délai utile...* ».

Le maire de Caucalières qualifie le tronçon Castres-Toulouse d'« *axe structurant de l'aménagement du territoire* ». Selon une intervenante, il est temps de mettre à mal les arguments des Cassandre qui prévoient la fuite des entrepreneurs de Castres vers Toulouse. Au contraire, « *l'autoroute est la seule manière de convaincre les entreprises qu'en s'installant dans le Tarn-Sud, elles ne s'isolent pas dans un trou perdu sur une carte...* ».

Différents intervenants préviennent dans un tout autre sens : par exemple, à Laval, en Pays de Loire, si les habitants furent très contents de voir arriver l'autoroute, ils ne tardèrent pas à déchanter, quand l'activité du centre-ville eut périodicité... Un ancien vice-président du Parlement européen, met en garde : « *une autoroute ne structurerait pas le territoire, elle ne le vitaliserait pas, elle le vampiriserait* ». Un élu de l'agglomération toulousaine dénonce « *le mythe du désenclavement* ».

Par ailleurs, si l'autoroute peut apparaître comme un outil de recomposition de l'espace, cette recomposition peut aussi être analysée comme un déplacement de l'activité d'un point à un autre, avec ce que cela comporte comme germe de déséquilibres nouveaux et donc de concurrence entre les territoires. Néanmoins, indiquent ses tenants, l'autoroute peut aussi ouvrir des horizons nouveaux à savoir le maintien des pôles d'équilibre au sein de l'espace rural suivant un modèle équilibré entre qualité de vie et développement économique, sans consacrer le phénomène urbain comme seul paradigme de développement humain et territorial.

Aménagement et gestion des territoires : la compétence des élus

Notre pays est confronté au phénomène de l'urbanisation croissante, notamment par la faute d'un étalement urbain encore trop souvent mal maîtrisé, avec son lot de zones industrielles, artisanales et commerciales. Dans ce contexte, un associatif se demande « *quelle cohérence d'aménagement du territoire sous-tend le projet quand il voue à l'urbanisation un territoire à forte vocation agricole ? Alors que la maîtrise de l'étalement urbain est un enjeu essentiel, d'ailleurs inscrit dans l'article 7 de la loi de programmation du Grenelle de l'environnement, que penser des cinq échangeurs qui vont s'égrener entre Castres et Toulouse, sachant que, systématiquement, une autoroute entraîne l'urbanisation des espaces situés à moins de 10 minutes des échangeurs. A-t-on vraiment besoin, pour drainer les flux annoncés par la DREAL, d'infrastructures aussi importantes ? Ne vaudrait-il pas mieux un aménagement raisonné sur les terrains déjà préemptés plutôt qu'une autoroute qui apporterait peu de bénéfices au regard des dégâts causés ?* » D'aucuns s'étonnent que les décideurs castrais osent « *prévoir un cordon ombilical avec Toulouse en passant par des terres fertiles* » les plus riches du Lauragais.



Un intervenant estime que le projet ruine la politique de maîtrise de l'étalement urbain de l'InterSCoT 2005. Un autre prétend qu'au niveau du développement durable, « *c'est un massacre, une catastrophe, 600 hectares de terres agricoles du Lauragais vont disparaître, soit 12 exploitations familiales, soit 36 personnes à la rue...* ».

Le président du SCoT Pays d'Autan (33 communes, 98 000 habitants, 42 000 emplois) quant à lui, souligne que l'objectif volontariste de 10 000 habitants de plus d'ici 2030 sur sa zone ne saurait être même envisagé sans l'autoroute. « *Si on perse à la consommation d'espace que la croissance engendre, l'autoroute n'en est qu'une petite partie* » dit-il, en effet plus de 1 400 hectares disparaissent chaque année pour l'urbanisation, alors que l'autoroute ne consommera que 350 hectares une seule fois, avant d'ajouter que justement, l'espace rural à proximité de la deuxième couronne toulousaine en expansion a tout intérêt lui aussi à la présence de l'autoroute. « *Vivement l'autoroute pour que vive le Pays d'Autan...* » s'exclame-t-il.

Le maître d'ouvrage le précisera, la décentralisation étant passée par là, tout ce qui est relatif à la planification territoriale, intercommunale est de la compétence des collectivités locales qui disposent d'outils opérationnels d'aménagement concerté et de préemption pour l'usage des sols et des terrains ; l'Etat reste garant des grands équilibres, tous les SCoT, PLU et PDU étant soumis à un avis de l'Etat. Actuellement, indique le dossier du maître d'ouvrage, il existe quatre SCoT sur l'aire toulousaine ainsi qu'une Charte InterSCot signée en 2005. Cependant, le territoire central de la zone d'étude n'est pas couvert par un tel document.

Il faut se souvenir également que le projet est interrogé par les élus à l'aune du SRADDT (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire.).

Selon un député du Tam, il n'y a pas contradiction entre le Grenelle de l'environnement et le désenclavement du territoire Sud-Tarnais. Néanmoins, comme le souligne le Collectif RN126, « *un mandat d'élu, ça dure 6 ans, les municipalités changent et les stratégies d'aménagement du territoire au niveau des communes aussi* ». En un mot, s'agissant de l'autoroute avec mise en concession, il ne faut pas oublier, que si ce projet peut être un outil au service de l'aménagement du territoire, il le sera aussi beaucoup « *en fonction de ce qu'en feront les acteurs locaux* ».

> Rail-route, sur le mode complémentaire

De manière préliminaire, sur la question des transports aussi, il a été à plusieurs reprises souligné en réunion publique l'esprit de la loi Grenelle 1 qui est favorable au développement et à l'augmentation des capacités routières, si elles sont en lien avec les enjeux locaux, ceci en vue d'augmenter la structuration des transports régionaux. Le SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) prévu par la loi Grenelle 1 va d'ailleurs dans ce sens. Si le débat porte donc bien sur la route, avec l'amélioration des déplacements individuels en voiture entre Castres et Toulouse, il n'en a pas moins été mis à l'honneur les autres modes de transports collectifs, soit par la route, (les bus gérés par le Conseil général), soit par le rail (de la compétence du Conseil régional).

Un commerçant de Castres rappelle que le Tarn-Sud est le seul bassin de Midi-Pyrénées sans autoroute, « *en panne de ferroviaire* ». Pour de nombreux intervenants, le désenclavement doit se conjuguer au niveau routier, ferroviaire, aérien et numérique.



Quand le monde change, le rééquilibrage modal apparaît comme un passage obligé. Le maître d'ouvrage se trouve à plusieurs reprises accusé de privilégier une stratégie misant sur l'augmentation de trafic et le gain de temps pour affirmer un peu trop grossièrement que l'avenir serait autoroutier... A quoi il répond qu'il n'oppose aucunement fer et route. Il argue même de différents tests de sensibilité réalisés pour mesurer sur l'itinéraire les effets d'une politique ferroviaire encore plus volontariste. Ainsi, selon le maître d'ouvrage, si l'on réalisait, d'ici 2025 des investissements supplémentaires en matière ferroviaire (300 millions d'euros dans le cadre du scénario ferroviaire volontariste) cela se traduirait par un report de 200 véhicules (300 voyageurs) par jour, de la route sur le fer, soit 2,2% du trafic moyen sur l'autoroute. Il est constaté, toujours par le maître d'ouvrage que le train n'entre réellement en concurrence avec la voiture que pour les usagers qui habitent à proximité d'une gare : dès lors, la ligne ferroviaire et la 2 x 2 voies ne sont réellement concurrentes que pour ceux qui font le trajet depuis Castres jusqu'à Toulouse.

Entre la jeune personne qui confie avoir pris le train entre Castres et Toulouse pendant plus d'un an et qui dit avoir finalement mis toutes ses premières économies dans une voiture pour ne plus dépendre des horaires de train mal aménagés et celle qui dit être pour les transports en commun, le train, la proximité et qui est pourtant favorable à l'autoroute, on le voit, l'intermodalité, est loin de satisfaire tous les besoins. Un élu de Verfeil demande à l'Etat et aux collectivités territoriales « de réfléchir à une amélioration des transports intermodaux ». Les « plutôt pour » autoroute rejoignent les « plutôt contre » dans la notion d'intermodalité en ce qu'aucun d'entre eux ne cède au manichéisme du « tout voiture » ou du « tout rail ». Pour les tenants de l'intermodalité, il est important de souligner que différents modes de transports correspondent à différentes attentes : souplesse et petites distances pour la voiture, régularité et plutôt longues distances pour le train. Mais ceci n'est pas une règle absolue, certains voudraient voir augmenter les fréquences du train, d'autres voir apparaître des lignes de bus moins onéreuses, sûres, rapides et confortables même sur de longues distances.

Un intervenant s'exprime en ce sens à Soual : « L'autoroute a toute sa place, sa pertinence même, il suffit d'arrêter de penser qu'un seul mode de transport répond à tous les besoins (...) elle apportera flexibilité, efficacité et sécurité, ce qui n'empêchera pas d'améliorer la fréquence des passages de trains ni de renforcer la gratuité des bus, déjà existante par exemple à Mazamet ».

Pendant ce temps-là, d'autres se demandent, « à l'heure où les collectivités locales sont très favorables aux transports en commun, pourquoi se lancer dans un projet qui favorise le transport individuel ? » Enfin, il faut noter les assez nombreuses propositions dans le sens d'un itinéraire routier qui suit le trajet Castres-Toulouse via Lavaur et St-Sulpice, complétant au plus près l'axe rail, en cours d'amélioration, avec le projet d'une gare multimodale à Garidech. Il se trouve même un conducteur d'autocar pour aller dans ce sens qui pense que « le projet le plus cohérent passera par la vallée de l'Agout notamment parce qu'il compléterait la voie ferrée ».



> Environnement, un point fort tout en diversité

Si l'environnement n'a pas été au coeur du débat dans les réunions publiques et n'a été abordé que ponctuellement, les cahiers d'acteurs ont largement développé ces thèmes.

Un élu Vert européen replace le questionnement dans l'axe du « qu'est-ce que l'on entend par respect de l'environnement ? » Il affirme qu'à proprement parler, « une autoroute ne sera jamais un projet environnemental ». Toutes les interventions ne seront pas aussi définitives, mais nous verrons au fil des rencontres un certain nombre de personnes unies contre l'autoroute, biodiversité, bilan carbone ou qualité des eaux à l'appui.

Dans l'autre camp, ce serait faire une trop grossière analyse que de présenter les partisans de l'autoroute comme la voulant à n'importe quelles conditions. Souvent, s'est invitée dans le débat la perspective d'une alliance possible entre le respect de l'environnement et l'amélioration de cet axe de désenclavement. En attestent des phrases telles que « être favorable à l'autoroute, ce n'est pas être indifférent à la planète », prononcée à Bourg-Saint-Bernard.

Biodiversité et patrimoine en demi-teinte

Pour plusieurs intervenants qui refusent le projet, tout semble daté, déconnecté de la phase historique de respect de la biodiversité dans laquelle l'humanité est désormais entrée face à l'urgence écologique de sauvegarde des grands équilibres naturels. Pour ces derniers, le coût à payer pour une autoroute concédée est loin d'être exclusivement financier. Pour mettre en garde, ils se réfèrent assez souvent aux prévisions des prix du pétrole dans les prochaines années. Ils exhortent les habitants du Tarn à cesser de se penser comme les banlieusards de Toulouse et évoquent, pour certaines activités, une relocalisation induite par la hausse des coûts de transport.

Dans le même temps, d'autres points de vue se font entendre, « Il faut arrêter de caricaturer le Grenelle de l'Environnement, toute infrastructure de cette envergure peut parfaitement être envisagée si elle répond à un besoin de la population tout en étant compatible avec les impératifs du social, de l'économique et de l'écologique que nous impose le développement durable ». On peut militer pour la protection de l'environnement et être pour l'autoroute dira l'un. Une employée du groupe Pierre Fabre spécialisée dans les questions environnementales indique que « dans le cycle de vie d'un produit, les transports ne représentent que 9 % des émissions de CO₂ qui lui sont associées ». « L'autoroute n'est pas un risque pour la nature et le développement n'est pas un gros mot ». Certains conseillent de « se méfier des idées reçues et des leçons d'écologie ». D'autres le disent haut et fort, « il faut le marteler, une autoroute, ce n'est pas un investissement écologiste, ceux qui prétendent que oui sont, au mieux des opportunistes, au pire, des personnes figées dans leurs certitudes ».

Le maître d'ouvrage précise avoir mené un certain nombre d'études faunistiques et floristiques en coopération avec des spécialistes, sur le réservoir naturel du Girou. Il signale également que tous les éléments liés à la biodiversité sont strictement



encadrés selon la récente législation sur la protection des espèces et de l'habitat. « On n'a pas le droit d'y toucher sauf à disposer d'une dérogation spécifique. (...), le règlement et la concertation du public constituent deux garde-fous environnementaux ».

Certains points de vue se veulent plus précis sur les atteintes sur le terroir en terme de biodiversité : « lors de la présentation, j'ai constaté que les enjeux environnementaux semblaient se limiter à la Montagne Noire et donc aux Monts de Lacaune, mais c'est absolument faux parce que sur tout le corridor Castres-Mazamet, il y a un enjeu écologique et naturaliste ». Un ornithologue, membre de l'association France Nature Environnement de Midi-Pyrénées, rappelle la fragilité du corridor Castres-Toulouse, « colonne sèche de type méditerranéen, à préserver ». Pour lui, « le remembrement cause la perte de la diversité environnementale ».

Pourquoi gâcher autant d'hectares de terres agricoles, traverser la réserve naturelle régionale (La Héronnière de la Crémade) et la base de loisirs de Cambounet ? résume un associatif.

En termes de paysage et de patrimoine, « je préviens, nous dit un président d'association qu'il y a des dégâts à envisager, les paysages, la nature, on a parlé de biodiversité, des habitats, des espèces, n'oublions pas le patrimoine, comme le Château de Scopont avec son parc et son pavillon gothique qui sont classés ».

L'eau, un élément que l'autoroute n'est pas la seule à menacer...

Dans son dossier de présentation, le maître d'ouvrage explique que l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies s'accompagnera de mesures de protection pour éviter tout rejet de pollution chronique, accidentelle ou saisonnière. Ainsi, il est prévu de créer un système de collecte et de traitement pour épurer les eaux de ruissellement de la plate-forme, pour déstocker une éventuelle pollution accidentelle, pour réguler les débits des rejets dans le milieu naturel, en particulier lors d'orages violents. Le traitement des eaux se faisant dans des bassins multifonctions avec dépollution par décantation.

La notion d'éco autoroute développée lors de la table ronde thématique pour l'autoroute A19 et largement reprise lors des réunions publiques n'est pour certains qu'un habillage écologique qui va en réalité détruire le Lauragais, polluer les cours d'eau, en un mot dégrader la nature. Pour d'autres, c'est la démonstration qu'un tel projet est garant de la prise en compte de l'environnement.

La vallée du Girou est une zone inondable, n'ont pas manqué de rappeler un certain nombre de participants, ce qui impliquerait de récupérer de la terre pour rehausser l'ouvrage. Selon la maire de Bourg-Saint-Bernard, « cette liaison aurait des conséquences néfastes sur l'environnement, avec de la pollution et des terres déplacées à cause des zones inondables en bordure du Girou ». Une exploitante agricole du Faget ne dit pas autre chose : « pour créer cette autoroute, il va falloir la surélever pour éviter les inondations ».

Un intervenant s'interroge ensuite sur le point de savoir si les autoroutes sont moins polluantes que l'agriculture : « les agriculteurs locaux seraient-ils aussi prompts à dire qu'ils utilisent du Gaucho et du Monsanto qu'à critiquer le projet d'autoroute ? (...) Ceux



qui appellent le Grenelle à la rescousse veulent-ils faire oublier que ce sont eux qui ont mité les terres du Lauragais avec leurs grandes parcelles ? » Il est relativement souvent sous-entendu que les opposants ne veulent au fond que faire valoir leurs intérêts particuliers « ...après avoir fait construire de belles villas sur des terrains de 3 000 m² ou plus... ». Une intervenante se réfère au site de l'Agence de l'eau Adour-Garonne où elle a lu que « le Girou était hautement pollué selon une dizaine de critères ». Elle en conclut qu'« en Lauragais, l'agriculture intensive n'est pas neutre » et que ce secteur « n'est pas le havre naturel et sans défaut que l'autoroute viendrait détruire... »

Bilan carbone, réchauffement climatique, à l'heure de Copenhague

La priorité de l'Europe est de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine routière. Beaucoup rappelleront cet élément, guide pour l'action, en même temps que les effets polluants de l'autoroute, les nocivités pour la santé notamment du dioxyde d'azote, du benzène, du monoxyde de carbone, de l'ozone. Cependant, certains voudraient voir a contrario dans l'autoroute une manière de réduire ces effets dévastateurs : « A vitesse constante, les émissions de CO₂ sont faibles parce que les pics de consommation d'essence se produisent lors des accélérations et des redémarrages après freinage. C'est pour cela que les embouteillages, les stops, les dépassements, les feux et les ronds-points sont des facteurs de consommation et de pollution. Ce qui est vrai pour une voiture l'est encore plus pour un poids lourd ».

« N'instrumentalisons pas l'écologie, il faut s'associer à Copenhague en espérant qu'il en sorte le meilleur possible mais n'opposons pas développement local et développement durable car rien ne sera durable si on laisse une partie de notre territoire se vider de ses emplois, de ses services et de ses habitants... ». Enfin, un intervenant évoque les réunions publiques organisées au cours de ce débat qu'il qualifie de « lourdes en bilan carbone ».

> Des propositions en matière de gouvernance

Quelques acteurs, au-delà des argumentaires développés en réunions publiques ou dans les cahiers d'acteurs, ont émis plusieurs idées et propositions portant sur les modes de gouvernance, en vue de la future concession.

Si elle doit être mise en place, la future concession fait l'objet de recommandations précises afin de préserver les intérêts des citoyens : la création d'un syndicat mixte pour la gestion regroupant les différentes collectivités locales (Cercle Cité solidaire) ou pour le cahier des charges, la prise en compte clairement affirmée de la performance environnementale et sociale, par ailleurs largement développée au travers d'exemples précis par le Cercle Cité Solidaire et la CFDT URI qui insistent comme l'UNSA et le CESR sur le thème de la tarification du péage en particulier. Comme le dit la Sénatrice du Tarn « En tout état de cause ce qu'il convient de privilégier aujourd'hui, c'est une liaison rapide à des conditions socialement acceptables pour les ménages sud-tarnais ».

Ainsi, l'URI CFDT demande « la constitution d'un comité de suivi entre l'Etat, le concessionnaire et les acteurs politiques, économiques et sociaux concernés ainsi que les associations de protection de l'environnement et de défense du cadre de vie. Ce comité suivra la procédure de mise en concession et de choix du concessionnaire, donnera son

avis sur les études de conception et les travaux et évaluera les impacts environnementaux, économiques et sociaux aux différentes phases de l'opération », se référant en cela à l'application de la circulaire du 5 mars 2009 sur la territorialisation du Grenelle de l'environnement.

Le Grand Toulouse émet le vœu « qu'une réflexion soit menée (dans le cadre du SRST, Schéma Régional des Services Collectifs de Transports) sur la réalisation d'un véritable réseau de villes en Midi-Pyrénées qui ne se bâtisse pas que vers et par Toulouse, mais permette de véritables solidarités entre les villes moyennes et petites ».

ALTERNATIVES

« A quoi sert le débat public ? On est là pour dire oui à l'autoroute ? » demandait une intervenante. L'un des membres de la Commission particulière lui répondit que le débat sert éventuellement à faire émerger d'autres alternatives.

Effectivement, l'on ne peut nier que d'alternatives, fussent-elles modales ou de tracé, il a été question de façon récurrente au fil des réunions. Le plus souvent par la voix des opposants au projet en tant que tel ou encore au sujet tel qu'il était posé. De manière générale, ont été invoqués, pour faire obstacle au projet, les termes de l'article 1 de la loi Grenelle 1, précisant la nécessité de prouver qu'une solution alternative plus favorable à l'environnement est impossible avant de décider de la construction d'un tel ouvrage.

Au fur et à mesure des réunions et dans l'éventail des propositions alternatives, comme l'aménagement raisonné de la RN126, la préférence d'itinéraires passant par Lavarat ou Revel, ou l'intermodalité, l'on a pu entendre souffler une sorte de fronde. Cette position fut, par ailleurs, souvent taxée de n'être que l'arbre cachant la forêt des opposants. « Il est évident que l'itinéraire aujourd'hui proposé est le meilleur possible. On peut s'y opposer si on veut, mais il n'est pas besoin pour cela d'aller se cacher derrière des propositions infaisables et farfelues ».

Par delà les avis tranchés, revenons sur les diverses voix(es) qui se sont élevées, témoins d'une réelle volonté d'aller au-delà de la proposition inscrite dans l'intitulé du projet présenté.

> Aménagement de la RN126

Ce que nous voulons, exprime une intervenante à Bourg-Saint-Bernard, c'est qu'une autre alternative soit étudiée, c'est l'aménagement raisonné de la RN126. Cette volonté pour le développement raisonné de la route, parfois croisée avec le développement de solutions alternatives en matière de transports en commun, se trouvera plusieurs fois reprises par des citoyens, des élus des territoires traversés et des associations dont la plus connue est le Collectif RN126. Son porte-parole reproche au débat de ne présenter que deux scénarios : selon lui, le dossier soumis au débat ne traite pas de toutes les solutions alternatives comme l'y obligerait théoriquement la loi Grenelle 1. Il se demande pourquoi des scénarios plus réalistes

ne sont pas étudiés et affirme : « si on peut financer 100 millions d'euros pour une autoroute payante pour 2015, on peut très bien financer 100 millions d'euros sur un aménagement de la route à l'horizon 2015 et non 2025 ».

Pour la Sénatrice du Tarn, relayant en cela d'autres élus, « s'agissant d'un aménagement de route nationale, ce projet aurait dû figurer dans les projets financés dans le cadre du PDMI ». Un élu, vice-président du Conseil général de la Haute-Garonne propose que l'on focalise les énergies sur l'amélioration de la RN126, « je vous assure que les collectivités sont prêtes à travailler là-dessus. Quand j'entends les Castrais dire qu'il n'y a pas d'alternative à l'autoroute... si, il y a des alternatives, il s'agit d'y travailler et de savoir ce que ça va coûter d'améliorer cette route ; sur ce point, aujourd'hui, nous n'avons aucun élément ». La maire de Puylaurens et conseillère générale du Tarn considérant que « toutes les solutions n'ont pas été étudiées » et, très sceptique sur les délais annoncés de réalisation d'une autoroute concédée annoncés par le maître d'ouvrage, souhaite « considérer autrement les 100 millions d'euros que doivent apporter les collectivités et aménager, d'ici 2015, la liaison Castres-Puylaurens pour penser ensuite au tronçon Puylaurens-Verfeil en 2 x 2 voies incluant une voie pour les véhicules lents et la déviation de Cuq-Toulza ». Elle évoque une solution originale pour le financement « si l'Etat et les collectivités trouvent des difficultés pour financer cette opération, de l'ordre donc de 100 millions d'euros, ne pourrait-on pas mettre provisoirement un péage, péage dont les bénéficiaires seraient les collectivités, plutôt que de faire appel à une société privée ? ».

Le plus souvent, les insatisfactions se fondent sur le sentiment de n'être pas assez averti de toutes les possibilités d'amélioration de l'axe Castres-Toulouse : « les études portent sur deux scénarii de voies rapides, sans comparaison avec l'aménagement à minima de l'existant ». Certains pour qualifier l'aménagement concerté de l'existant, parlent de « zème voie » et demandent au maître d'ouvrage pourquoi il n'a pas fourni d'étude sur l'aménagement du réseau routier actuel, une solution dont ils pensent qu'elle a pourtant de nombreux avantages parmi lesquels le respect de la biodiversité, la préservation des terres agricoles, la gratuité pour tous les usagers, d'autant qu'à leurs yeux « la route n'est pas submergée d'automobiles au point de devoir nécessiter une autoroute », dans la mesure où seulement 6 à 7 000 voitures par jour empruntent cette route. Ils se font plus précis en suggérant, pour moderniser et sécuriser l'axe existant, d'utiliser des réserves foncières déjà effectuées *in situ*. Il faut également noter plusieurs interventions en faveur de mesures *a minima* comme l'aménagement du secteur péri-urbain entre Castres et Soual, point de « congestion » effective, mais aussi du feu rouge de Saix, l'ajout de ronds-points entre Castres et Soual, et le contournement de Cuq-Toulza. Pour la Confédération paysanne, « l'aménagement de la route par la mise en place de zones de dépassement limiterait la perte de surfaces agricoles à moins de 50 hectares ».

Si certains réitérent leur confiance dans la réalisation « d'une 2x2 voies en site propre par mise en concession autoroutière, parce que c'est la solution la plus rapide, celle qui offre le plus de sécurité et qui provoque le moins de pollution », le SCoT du Pays d'Autan tient pour sa part à préciser que c'est bien à défaut d'alternatives proposées dans le dossier qu'il se prononce en faveur de l'autoroute.



> Autres itinéraires, autres intérêts ?

On a pu le constater, un certain nombre d'élus et de citoyens se voient tentés de pencher de Girou en Agout. Ce sont les partisans du passage de l'axe Castres-Toulouse par Lavour. « Avez-vous étudié d'autres tracés possibles ? Lors des réunions précédentes, certaines personnes ont émis l'hypothèse de relier entre eux les pôles d'équilibre et de faire par exemple, une autoroute Castres-Lavour-St Sulpice. » (...) « La solution pour la liaison Castres-A68-Toulouse est bien une liaison rapide par la vallée de l'Agout, en parallèle avec le train, reliant les deux pôles de développement du Sud Tarn, soit Castres, d'une part, et Lavour-Saint-Sulpice, d'autre part ». L'association Terres et Coteaux du Lauragais juge la proposition de voie Castres-Verfeil-Toulouse non pertinente et « de faible capacité à capter les flux de la D112 et D630 ». Du point de vue du trafic automobile, elle affirme que « l'entrée Est de Lavour, par exemple, représente 14 000 véhicules par jour ». Elle prédit plus de flux en 2025 entre Castres et Saint-Sulpice qu'entre Castres et Verfeil. Et conclut : « pourquoi la DREAL refuse-t-elle d'étudier cet itinéraire de Castres-Saint-Sulpice-Lavour, pertinent aussi bien pour les personnes que pour les marchandises, itinéraire, en plus, cohérent avec la Charte InterSCoT 2005 ». L'association Les Mille Collines se demande pourquoi réaliser une autoroute qui relie une ville moyenne (Castres) à une métropole (Toulouse) sans passer par un pôle d'équilibre comme celui de St-Sulpice-Lavour. Elle préférerait que soit étudié l'axe Lavour-Saint-Sulpice-Revel-A61 qualifié à Auriac-sur-Vendinelle d'axe historique, car l'aménagement raisonné de la RN126 prendrait du temps et les Castrais ne veulent pas attendre.

Lors de la dernière réunion, à Verfeil, le vice-président de la Communauté de Communes des Coteaux du Girou plaide, quant à lui pour « une solution alternative de bon sens qui permettrait de répondre de manière satisfaisante au désenclavement nécessaire de Castres et de Mazamet avec la décision, par les élus, de réaliser un axe routier de qualité partant de Castelnaudary, passant par Revel puis Mazamet, Castres, Lavour et Saint-Sulpice pour ensuite irriguer Albi, Montauban et Toulouse... » Il est vrai que le projet Castres-Toulouse convoque autour de lui d'Est en Ouest, entre A61 et A68, toutes les frustrations et toutes les imaginations. Depuis des années, les automobilistes ont essayé toutes les combinaisons possibles pour gagner du temps entre Castres et Toulouse, sont passés par Revel (qui attend toujours sa déviation), par Puylaurens, par Lavour et même parfois par Castelnaudary pour se connecter à l'A61... Quelques uns ont leur « truc » pour contourner les difficultés, aucun n'est fier de savoir que Castres et Mazamet sont les seules villes moyennes de Midi-Pyrénées hors du réseau autoroutier, plusieurs souhaitent créer un dispositif intermodal réellement efficace, fruit d'une solidarité nouvelle entre des villes comme Albi, Castres et Revel. Les idées ne manquent pas.

> Alternatives hors sujet

Face à ces propositions alternatives, les tenants de l'autoroute se sont fortement mobilisés, affirmant voire martelant que seule la mise en concession permettra de réaliser « une liaison opérationnelle à court terme (2015) sur l'intégralité du parcours ». Quant aux propositions d'itinéraires par Lavour, elles sont taxées de « bon moyen pour enterrer le projet ». Et comme l'a fait remarquer avec humour un intervenant en citant les Shadoks : « Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? ».



UN ECLAIRAGE COMPLEMENTAIRE SUR LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS

Les productions écrites et notamment les 48 cahiers d'acteurs ont formalisé et développé des arguments le plus souvent avancés en réunion publique, lors de la prise de parole de leurs signataires. Ceux-ci ont affirmé des positions souvent tranchées en faveur ou non du projet et quelquefois nuancé ou conditionné celles-ci à la prise en compte de propositions pour la suite du déroulement du projet retenu.

Les deux zones concernées étant aussi différentes que le sud du Tarn, où Castres et Mazamet exercent une forte pression économique, et le Nord Lauragais en Haute-Garonne, qui abrite les terres agricoles très fertiles de la Vallée du Girou, on pouvait s'attendre à des partitions claires des différents protagonistes suivant leur situation géographique en faveur ou non du projet présenté. Les choses ne sont pas aussi simples même si le Sud Tarn opte largement pour l'autoroute en concession et si la Haute-Garonne penche fortement pour un aménagement raisonné de la RN126.

Tous les responsables d'entreprises (artisans, industriels...), quelle que soit leur situation géographique, les Chambres de Commerce et d'Industrie du Tarn, Castres-Mazamet Technopole, la CRI Midi Pyrénées, la CCI de Toulouse, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Tarn, l'Union des Industries Chimiques de Midi Pyrénées, le Groupe SEPPIC privilégient massivement la mise en concession. C'est pour eux la seule solution sûre et rapide qui renforce la compétitivité de la région et permet un vrai désenclavement tout en stimulant l'économie. L'autoroute est considérée comme le maillon essentiel complétant tous les efforts accomplis depuis plus de 20 ans, pour relever l'économie du bassin Castres-Mazamet et lui donner une nouvelle image. L'Office interconsulaire des transports et communications du Midi évoque l'urgence de cette autoroute compatible avec le Grenelle de l'Environnement.

A ces tenants fermes du projet s'ajoutent les Communautés de Communes (CC) de ce bassin : Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, la CC Lauragais-Revel-Sorèzois, la CC de la Haute Vallée du Thoré, le SCoT du Pays d'Autan, son Conseil de développement et l'association des Elus du Pays d'Autan. En complément des arguments déjà exprimés, ces institutions considèrent que l'équilibre régional sera renforcé, que cette mise en concession sera en outre performante économiquement, socialement et pour la protection de l'environnement. La ville de Castres et la ville de Saix jugent la mise à 2x2 voies indispensable en particulier pour dynamiser tous les efforts accomplis mais elles seront attentives au prix du futur péage. La CC du Pays de Cocagne se prononce elle aussi pour le projet à condition qu'il soit au plus près de la RN126 et qu'il y ait la gratuité pour tous.

Des associations castraises rejoignent les tenants d'une autoroute en concession, seul gage de la rapidité d'exécution du projet. Ainsi, Les Routes de l'Avenir notent la complémentarité de cette voie avec les autres modes de transport, le renforcement de l'attractivité du territoire. L'association Castres Ensemble met l'accent sur le



prix du futur péage qui doit être socialement supportable. L'association Castres à Gauche Vraiment, si elle affirme son appui à une liaison sûre et rapide, considère que la gratuité pour tous est la seule voie. Le Cercle Cité Solidaire soutient le projet d'autoroute réalisé sous le signe du développement durable et émet 10 recommandations pour le futur.

Certains syndicats se rallient à ces arguments : la section locale UNSA de Castres pour qui le futur projet doit préserver la biodiversité et être exemplaire dans son exécution au niveau social et financier. L'Union Régionale Inter-professionnelle CFDT de Midi-Pyrénées (URI CFDT) plaide pour une autoroute écologiquement responsable et socialement équitable et fait des propositions pour la gouvernance du futur projet. L'Union Départementale des Syndicats Force Ouvrière du Tarn (UD FO du Tarn) se prononce pour la mise en service rapide d'une liaison autoroutière soucieuse du développement harmonieux de l'ensemble du département, dans l'intérêt économique et social du bassin de vie et d'emploi Castres-Mazamet. Quant à l'Union Départementale CGT du Tarn (UD CGT du Tarn), elle se prononce pour une 2 x 2 voies gratuite et une véritable complémentarité rail-route.

Le Conseil Economique et Social Régional (CESR) prend position pour l'autoroute et préconise lui aussi des mesures d'accompagnement, notamment en matière de protection de l'environnement, d'aménagement foncier et d'urbanisme.

En ce qui concerne les agriculteurs, la Chambre d'agriculture du Tarn ne prend pas position sur le projet mais rappelle que l'agriculture est un enjeu économique majeur pour aujourd'hui et dans l'avenir et que tout projet doit être économe en foncier. La Chambre d'agriculture de Haute-Garonne ainsi que la FDSEA de Haute-Garonne (Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles) et Jeunes agriculteurs du même département considèrent qu'il faut éviter la vallée du Girou où l'autoroute aurait un impact fort sur les terres agricoles qu'il est fondamental de préserver. Ils se prononcent résolument contre le projet et souhaitent la sécurisation de l'existant.

Les associations « environnementalistes » ont elles aussi produit de nombreux cahiers d'acteurs et contributions qui ont argumenté contre le projet et proposé soit l'aménagement de l'existant soit d'autres alternatives. TARSLY-FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) se positionne pour le tout rail, faisant référence au Grenelle. France Nature Environnement (FNE) Midi-Pyrénées considère qu'il y a des alternatives à mettre en oeuvre et que seul un bouquet de solutions peut répondre aux attentes de tous. Pour l'Union Protection Nature et Environnement du Tarn (UPNET), il est fondamental de préserver la fonction agricole des terres les plus riches du Lauragais, elle juge que le projet est en contradiction avec la Charte InterSCoT et que des alternatives doivent être étudiées qui répondront mieux aux enjeux. L'association Les Vallons, l'association La Fontaine, l'association Terres et Coteaux du Lauragais se positionnent pour une solution alternative et pour un aménagement *a minima*, l'association Les Mille Collines souhaite voir renforcer le rail, sécuriser le réseau existant afin de protéger l'agriculture et conserver un accès gratuit pour tous. Lauragais Nature considère qu'il faut relocaliser l'économie et qu'un aménagement de la RN126 pour plus de sécurité suffit. L'association La Coulée Verte s'interroge sur l'opportunité du



projet, évoque les solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement alors qu'aujourd'hui la biodiversité est en danger. Le Collectif pour l'Avenir du Puy-laurentais met l'accent sur la pression foncière agricole intensive, considère le péage comme facteur d'inégalité et prend position pour l'aménagement de la RN126. Toutes plaident pour un aménagement du territoire raisonné. Une mention particulière doit être faite au Collectif RN126 qui, opposé au projet, a produit une série de cinq études (analyse des coûts, accidentologie, trafics en 2025, TER routier, équilibre financier) qui s'apparentent à une véritable expertise citoyenne.

Quelques partis politiques ont eux aussi rédigé des cahiers d'acteurs qui rejoignent dans leurs arguments ceux déjà évoqués pour partie. Si le Nouveau Parti Anticapitaliste, le Parti Communiste Français et le Parti Ouvrier Indépendant sont pour la gratuité pour tous et le développement des transports en commun, certains se positionnent pour l'aménagement de la RN126 en 2 x 2 voies ou simplement en améliorant l'existant. Europe Ecologie est pour l'aménagement de la RN126 et le Parti de Gauche du Tarn pour améliorer les différents itinéraires. Quant aux Alternatifs, ils défendent une relocalisation de l'économie et le développement des circuits courts qui limitent les déplacements.

La Communauté Urbaine du Grand Toulouse sans se prononcer sur le projet rappelle les enjeux d'aménagement pour le futur, la maîtrise de l'urbanisation, la protection de l'environnement et des terres agricoles et la mise en place d'un véritable réseau multimodal.

Le Conseil général du Tarn se prononce pour une liaison qu'il qualifie de structurante et sera attentif à l'équité dans le coût. Le Conseil général de Haute-Garonne qui n'a pas rédigé de cahiers d'acteurs mais a pris position à travers une délibération en date du 16 décembre 2009, retient l'aménagement de la liaison Toulouse-Castres en liaison rapide publique et demande avec insistance à l'Etat la mise en place des financements nécessaires à cette réalisation attendue depuis trop longtemps.

Enfin, la Région Midi-Pyrénées soutient fermement la nécessité du désenclavement de Castres qui doit compléter le maillage à 2 x 2 voies du réseau routier national structurant et souhaite que l'aménagement de la RN126 soit intégré rapidement dans la liste des priorités établies par l'Etat au titre du PDMI.

Il faut ajouter qu'un certain nombre de communes (15) du département du Tarn ont pris position, dans le temps de déroulement du débat public, en faveur du projet proposé par le maître d'ouvrage au travers d'une délibération municipale dont le texte est identique. Cinq communes dont quatre de Haute-Garonne et une du Tarn ont délibéré contre le projet et proposent un aménagement raisonné de la RN126, garant de la gratuité et de la sécurité pour tous, garant aussi de la préservation des terres agricoles de la vallée du Girou. Une commune évoque des solutions alternatives et une véritable approche multimodale des transports et des déplacements.

CONCLUSION

Le débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière, s'est déroulé sans difficulté particulière. L'utilité du débat a été notée par plusieurs intervenants ne serait-ce que parce qu'il a mis « en lumière le besoin indéniable d'une nouvelle dynamique dans le bassin Castres-Mazamet ». On peut saluer la mobilisation des acteurs institutionnels et du public, mobilisation effective non seulement par une forte fréquentation des réunions publiques, mais aussi par un travail important de la part de tous. Les cahiers d'acteurs abondants ont très souvent complété les propos des réunions et apporté des éclairages diversifiés ; les avis, les contributions ont de nombreuses fois approfondi les argumentaires développés lors des séances publiques.

Si certains regrettaient une procédure qu'ils considéraient comme une de trop, tous, les tenants de l'autoroute comme ses détracteurs, ont eu à coeur la volonté de faire entendre leurs arguments sinon de les partager. Le débat a bien eu lieu et ce fut un débat d'une grande qualité.

Un certain nombre d'objectifs sont partagés par tous, le désenclavement du territoire, la sécurisation des déplacements, l'équité pour tous, la prise en compte de l'environnement dans toute sa diversité, mais les solutions pour y arriver diffèrent souvent. Comme le disait un élu, vice-président du Conseil général de Haute-Garonne, « nous avons un point commun, celui de penser que nous devons désenclaver le bassin castrais, il n'y a pas d'un côté les bons et les intelligents et de l'autre les méchants et les égoïstes mais simplement des gens défendant leurs territoires, leur qualité de vie, pour certains leur survie ».

Le maître d'ouvrage aura donc à prendre une décision au vu de la richesse et de la diversité des argumentaires développés en faveur de cette infrastructure, mais aussi au vu des multiples arguments divergents traduits par des demandes d'études complémentaires et d'expertises. Il devrait aussi examiner les propositions émises par différents acteurs sur les enjeux de financement et la gouvernance du projet, ce dernier point étant l'un des enjeux de la loi Grenelle 1. Enfin, il ne devrait pas rester inactif car, comme le rappelait un autocariste castrais, « l'autoroute on l'aura peut-être, on l'aura peut-être pas. Même si on l'a, ce sera en 2015. D'ici là, ce n'est pas la peine de s'asseoir et de croiser les pouces, on peut améliorer beaucoup de choses ».

L'avis du maître d'ouvrage est attendu au plus tard fin juin. Il serait important qu'il donne une position claire et précise sur le projet.

ANNEXES

Annexe I

Lettre de saisine de la CNDP

Annexe II

Décisions de la CNDP

Séance du 4 février 2009 - Décision N° 2009 / 06 /ACV/ 3 et Décision N° 2009/ 2 /ACV/ 4

Séance du 4 mars 2009 - Décision N° 2009 / 19 /ACV/ 5

Séance du 2 septembre 2009 - Décision N° 2009 / 46 /ACV/ 6

Séance du 6 janvier 2010 - Décision N°2010 / 03 /ACV/ 7

Annexe III

Personnalités rencontrées au cours du débat

Annexe IV

Documents du débat mis à disposition du public

Annexe V

Articles 1 et 10 du Grenelle de l'Environnement

Annexe VI

Liste des cahiers d'acteurs

Annexe VII

Bilan presse

Annexe VIII

Bilan chiffré du débat

Annexe IX

Liste des prestataires

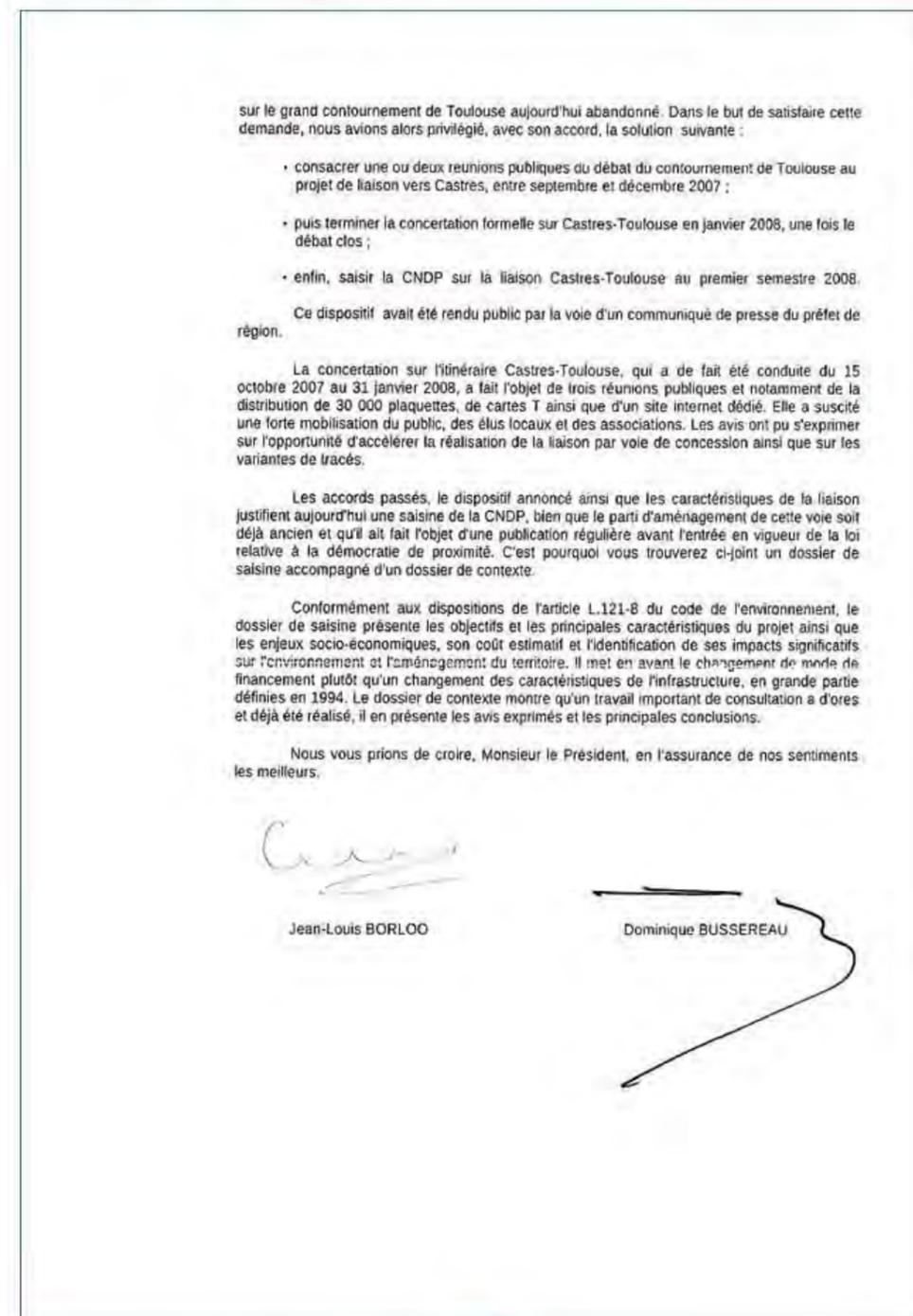
Annexe I - Lettre de saisine de la CNDP



I-1

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe I - Lettre de saisine de la CNDP



I-2

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe II - Décisions de la CNDP - Séance du 4 février 2009 - Décision N° 2009 / 06 /ACV/ 3

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 FEVRIER 2009

DÉCISION N° 2009/ 06 / ACV/ 3

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- après en avoir délibéré,
- considérant que, la liaison Castres-Toulouse via l'autoroute A68 ayant été classée grande liaison d'aménagement du territoire, les objectifs assignés au projet revêtent un caractère national,
- considérant que les impacts socio-économiques pour le développement du bassin d'emploi de Castres-Mazenet et de l'aire métropolitaine de Toulouse sont importants,
- considérant que 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,
- considérant que le projet comporte plusieurs modalités de financement,
- considérant que, 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 contournement autoroutier de Toulouse par décision ministérielle du 16 juillet 2008 constitue un élément nouveau de la concertation,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public que la Commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

II-1

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe II - Décisions de la CNDP - Séance du 4 février 2009 - Décision N° 2009 / 06 /ACV/ 3

Article 2 :

Le dossier du débat devra comporter notamment les résultats des études spécifiques engagées sur les thèmes particulièrement sensibles d'un point de vue environnemental.

Le Président

Rulandes
Philippe DESLANDES

II-2

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe II - Décisions de la CNDP - Séance du 4 février 2009 - Décision N° 2009/ 2 /ACV/ 4

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 FEVRIER 2009

DÉCISION N° 2009/ 12 / ACV/ 4

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu la décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public,

• après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer Madame Danielle BARRÈS, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière.

Le Président

Reulandes
Philippe DESLANDES

II-3

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe II - Décisions de la CNDP - Séance du 4 mars 2009 - Décision N° 2009/ 19 /ACV/ 5

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 MARS 2009

DÉCISION N° 2009/ 19 / ACV/ 5

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu la décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu la décision n° 2009/12/ACV/4 du 4 février 2009 nommant Madame Danielle BARRÈS, Présidente de la Commission particulière,

• sur proposition de Mme Danielle BARRÈS,

• après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Sont nommés membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière :

- Mme Nerte DAUTIER
- M. Nicolas BENVENU
- M. Jean CRESPON
- M. Jean-Yves OLLIVIER

Le Président

Reulandes
Philippe DESLANDES

II-4

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe II - Décisions de la CNDP - Séance du 2 septembre 2009 - Décision N° 2009/ 46 /ACV/ 6

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 SEPTEMBRE 2009

DÉCISION N° 2009/ 46 / ACV/ 6

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu sa décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/12/ACV/4 du 4 février 2009 nommant Madame Danielle BARRES, Présidente de la Commission particulière,
- vu la lettre du directeur du cabinet du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat en date du 31 juillet 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,
- sur proposition de Mme Danielle BARRES,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :
Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :
Le débat public aura lieu du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010.

Article 3 :
Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président

Reulandes
Philippe DESLANDES

II-5

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe II - Décisions de la CNDP - Séance du 6 janvier 2010 - Décision N°2010 / 03 /ACV/ 7

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 JANVIER 2010

DÉCISION N° 2010/ 03 / ACV/ 7

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu sa décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/12/ACV/4 du 4 février 2009 nommant Madame Danielle BARRES, Présidente de la Commission particulière,
- vu la lettre du directeur du cabinet du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat en date du 31 juillet 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,
- vu la lettre en date du 23 décembre 2009 de Madame Danielle BARRES, Présidente de la Commission particulière, demandant que des expertises complémentaires sur le projet autoroutier Castres-Toulouse soient diligentées sur les travaux de sécurisation de la RN 126 et sur un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la Vallée de l'Agout, à la demande du collectif 126 et de l'Union Protection Nature et Environnement du Tarn,
- après en avoir délibéré,
- considérant que l'étude d'un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la vallée de l'Agout et l'étude de la sécurisation de la RN 126 ne sont pas des expertises complémentaires des éléments contenus dans le dossier du débat mais des études nouvelles qui ne peuvent être réalisées dans la période du débat public (21 octobre 2009 – 28 janvier 2010),

DÉCIDE :

Article 1 :
De ne pas répondre favorablement à la demande d'expertises complémentaires transmise par la Commission particulière.

II-6

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

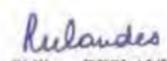


Annexe II - Décisions de la CNDP - Séance du 6 janvier 2010 - Décision N°2010 / 03 /ACV/ 7

Article 2 :

De transmettre cette demande au maître d'ouvrage afin que ce dernier en tienne compte dans la décision qu'il prendra à l'issue du débat public.

Le Président


Philippe DESLANDES

II-7

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse



Annexe III - Personnalités rencontrées au cours du débat

- **Jacqueline ALQUIER**, Sénatrice
- **Pascal BUGIS**, Maire de Castres, Président de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet
- **Dominique BUR**, Préfet de Région
- **José CAMBOU**, Vice-Présidente de la fédération régionale FNE Midi-Pyrénées
- **Bernard CARAYON**, Député du Tam
- **Thierry CARCENAC**, Président du Conseil Général du Tam (entretien téléphonique)
- **Alain CHATILLON**, Maire de Revel
- **Philippe FOLLIOU**, Député du Tam
- **Pierre FORGUES**, Député des Hautes-Pyrénées, Conseiller Régional Région Midi-Pyrénées, Vice-Président de la Région Midi-Pyrénées, Responsable de la commission Infrastructures Transport
- **Pierre IZARD**, Président du Conseil Général de Haute-Garonne, **Stéphane BOUSQUET**, Directeur de la voirie et des infrastructures CG de Haute-Garonne, **Daniel RUFFAT**, Conseiller Général du Canton de Lanta, **Gilbert HEBRARD**, Conseiller Général du Canton de Caraman (rencontre au Conseil Général de Haute-Garonne)
- **Olivier LAMARQUE**, Directeur des Relations Institutionnelles, **Manuel SERDAN**, Directeur du Patrimoine, **Séverine FURNEMONT**, Directrice du développement durable, **Jean-Gabriel FOUCHE**, Directeur du conservatoire botanique, Laboratoires Pierre Fabre (rencontre au siège des Laboratoires Pierre Fabre)
- **Bernard MAILLOCHAUD**, Membre du bureau exécutif de l'UPNET
- **Frédéric MANON**, Président du Collectif RN126
- **Michel MAUREL**, Président de la CCI de Castres-Mazamet et **Daniel ASTRUC**, Directeur Général (rencontre au siège de la CPDP)
- **François PHILIZOT**, Préfet du Tam, **Jacques TRONCY**, Sous-Préfet du Tam, **Gilbert RAUST**, DDEA du Tam (rencontre à la Préfecture du Tam)
- **Jacques SERYES**, Président de l'Association La Coulée Verte

III-1

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse



Annexe IV - Liste des documents du débat mis à disposition du public

L'ensemble de ces documents est téléchargeable sur le site Internet du débat public.

LES DOCUMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le dossier du projet, établi par le maître d'ouvrage
- La synthèse du projet
- Les études

Études antérieures

Hydraulique

Étude hydraulique de la variante de tracé en zone inondable du Girou
Egis Eau - octobre 2007

Géologie

Reconnaissance géologique, géotechnique et hydro géologique phase 1
ARCADIS - mai 2006

Milieux naturels et biodiversité

Étude spécifique reptiles, amphibiens, chiroptères, oiseaux nocturnes
Biotope - décembre 2007

Étude spécifique reptiles, amphibiens, chiroptères, oiseaux nocturnes -
Compléments : éléments structurels du paysage, supports des déplacements
et propositions d'inventaires complémentaires
Biotope - janvier 2008

Études floristiques et faunistiques – comparaison de 4 fuseaux
Savine - octobre 2007

Études floristiques et faunistiques complémentaires (secteur Cadix-Cuq/Toulza)
Savine - octobre 2008

Paysage

Analyse du paysage actuel
TURBINES - mars 2006

Agriculture

Étude d'impact sur le milieu agricole
ATASEA - juin 2007

Concertation 2007-2008

Bilan de la concertation
EGIS - mai 2009

Études 2009

Étude socio-économique et d'aménagement du territoire
EGIS / CETE Sud-Ouest - juillet 2009

Étude environnementale - état initial
EGIS - juillet 2009

IV-1

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse



Annexe IV - Liste des documents du débat mis à disposition du public (suite)

Études 2009 (suite)

Étude multimodale des déplacements
EGIS / CETE Sud-Ouest – juillet 2009

Étude air et santé
ORAMIP – juillet 2009

Étude bruit
CETE Sud-Ouest – juillet 2009

Étude de l'impact sur la mobilité des technologies de
l'information et des nouveaux systèmes de transport
CETE Sud-Ouest – juin 2009

Étude d'accidentologie
DREAL Midi-Pyrénées – juin 2009

Études complémentaires

Étude d'opportunité pour la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)
en Midi-Pyrénées

- Comité de pilotage du 31 mars 2009

- Comité de pilotage du 23 septembre 2009

Étude multimodale des déplacements - Test de sensibilité au trafic d'une autoroute
concedée limitée à 110 km/heure
CETE Sud-Ouest - décembre 2009

• Fiche de synthèse

Zoom sur les coûts et les financements

• Autres documents

Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets
d'infrastructures de transport du 25 mars 2004

Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets
d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005

Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements
routiers interurbains de mai 2007

Rapport d'Études : Evaluation du risque routier par l'analyse de la lisibilité de la route
SETRA - juillet 2009

Décision ministérielle du 8 mars 1994

LES DOCUMENTS DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

• La Lettre du débat n°1

• La Lettre du débat n°2

IV-2

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse



Annexe V - Articles 1 et 10 du Grenelle

LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1)

NOR:DEVX0811607L

Version consolidée au 06 août 2009

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1

La présente loi, avec la volonté et l'ambition de répondre au constat partagé et préoccupant d'une urgence écologique, fixe les objectifs et, à ce titre, définit le cadre d'action, organise la gouvernance à long terme et énonce les instruments de la politique mise en œuvre pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, préserver la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés, contribuer à un environnement respectueux de la santé, préserver et mettre en valeur les paysages. Elle assure un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. Elle assure une croissance durable sans compromettre les besoins des générations futures.

Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.

Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. La stratégie nationale de développement durable et la stratégie nationale de la biodiversité sont élaborées par l'Etat en cohérence avec la stratégie européenne de développement durable et en concertation avec les représentants des élus nationaux et locaux, des employeurs, des salariés et de la société civile, notamment des associations et fondations visées au deuxième alinéa de l'article 49 de la présente loi.

L'Etat assure le suivi de leur mise en œuvre au sein d'un comité pérennisant la conférence des parties prenantes du Grenelle de l'environnement et en rend compte chaque année devant le Parlement, auquel il propose les mesures propres à améliorer leur efficacité. Le Gouvernement transmet à celui-ci, au plus tard avant le 10 octobre, un rapport annuel sur la mise en œuvre des engagements prévus par la présente loi, son incidence sur les finances et la fiscalité locales et son impact sur les prélèvements obligatoires au regard du principe de stabilité de la pression fiscale pesant sur les particuliers et les entreprises.

Pour ce qui concerne les régions, les départements et collectivités d'outre-mer, compte tenu de leurs caractéristiques environnementales et de la richesse de leur biodiversité, l'Etat fera reposer sa politique sur des choix stratégiques spécifiques qui seront définis dans le cadre de mesures propres à ces collectivités.

Ces choix comporteront notamment un cadre expérimental pour le développement durable, au titre d'une gouvernance locale adaptée, reposant sur les dispositions du troisième alinéa de l'article 73 de la Constitution.

V-1

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse



Annexe V - Articles 1 et 10 du Grenelle (suite)

Article 10

I. La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

L'Etat veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

Les fournisseurs de carburant devront conduire des actions visant à en maîtriser la consommation.

II. L'Etat met à l'étude la possibilité de créer un fonds de capitalisation, regroupant des actifs et des participations de l'Etat dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, qui pourrait, le cas échéant, être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le capital de ce fonds serait ouvert à des investisseurs institutionnels et à des collectivités territoriales.

Ce fonds de participation aurait notamment pour objet de financer la réalisation des objectifs visés au I. En outre, cette étude proposera différents dispositifs permettant de financer les grands projets d'infrastructures de transport. Le Gouvernement en présentera les conclusions au Parlement au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi. Les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect de normes environnementales conformes au développement durable.

Source : www.legifrance.fr

V-2

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
01	TARSLY-FNAUT	contact@fnaut.org	05 63 60 53 47	5 rue Florian 81000 ALBI
02	CACM (Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet)	agglomeration@ castres-mazamet.com	05 63 73 50 01	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81115 CASTRES Cedex
03	Communauté de Communes Lauragais Revel et Sorèzois	lrs@revel-lauragais.com	05 62 71 23 33	20 rue Jean Moulin 31250 REVEL
04	CCI du Tarn		05 63 51 46 46 05 63 49 48 47	CCI Castres-Mazamet 40 allées Alphonse Juin BP 30217 81101 CASTRES Cedex CCI Albi-Carmaux-Gaillac 1 avenue Hoche 81000 ALBI
05	SCOT DU PAYS D'AUTAN		05 63 73 50 85	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81115 CASTRES Cedex
06	CASTRES- MAZAMET TECHNOPOLE		05 63 73 50 00	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81100 CASTRES
07	Conseil de développement du Pays d'Autan	conseil-developpement@ castres-mazamet.com	05 63 73 50 25	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81100 CASTRES
08	Les Routes de l'Avenir	lesroutesdelavenir@ yahoo.fr	05 63 71 80 35	BP 222 81106 CASTRES Cedex
09	Association des Elus du Pays d'Autan	paysdautan@ castres-mazamet.com	05 63 73 50 85	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81100 CASTRES
10	OITCM Office des transports et des Communications du Midi		05 62 74 20 00	CRCI Midi-Pyrénées 5 rue Dieudonné Costes 31700 BLAGNAC

VI-1

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs (suite)

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
11	Chambre d'Agriculture du Tarn	accueil@ tarn.chambagri.fr	05 63 48 83 83	96 rue des Agriculteurs BP 89 81003 ALBI Cedex
12	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi- Pyrénées	crci@ midi-pyrenees.cci.fr	05 62 74 20 00	5 rue Dieudonné Costes BP 80032 31701 BLAGNAC Cedex
13	Association Les Vallons	association.lesvallons@ orange.fr		En Izarn 81700 ST GERMAIN DES PRES
14	Cercle Cité Solidaire	contact@ castres-solidaire.fr		
15	UD FO du Tarn	udfo81@orange.fr	05 63 54 13 74	70 avenue François Verdier 81000 ALBI
16	Association Castres Ensemble		05 63 71 29 12	3 bd des Lices 81100 CASTRES
17	Association Terres et Coteaux du Lauragais	td31@orange.fr		Lasseur 31460 LE FAGET
18	Association Castres à Gauche Vraiment			136 avenue de Roquecourbe 81100 CASTRES
19	Association Les Mille Collines	lesmillecollines81@ orange.fr		Lagal 81470 AGUTS
20	Nouveau Parti Anticapitaliste			Commission Ecologie 9 rue Corneille 31100 TOULOUSE

VI-2

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs (suite)

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
21	Association Lauragais Nature	lauragais.nature@free.fr		« Le cun » 31570 LANTA
22	Communauté Urbaine Le Grand Toulouse	contact@grandtoulouse.fr	05 34 41 59 00	1 Place de la Légion d'Honneur BP 35821 31505 TOULOUSE Cedex 5
23	Association La Fontaine	assoc.lafontaine@yahoo.fr		En Peyruc 81470 LACROISILLE
24	Communauté de Communes Haute Vallée du Thoré	contact@cc-haute-vallee-thore.fr	05 63 97 98 08	Rue de la Mairie 81240 SAINT-AMANS-VALTORET
25	Association La Coulée Verte	collectif.RN126@yahoo.fr		Mairie de Cambounet sur le Sor 81580 CAMBOUNET SUR LE SOR
26	Ville de Castres	mairie@ville-castres.fr	05 63 71 58 58	Hôtel de Ville BP 10 406 81108 CASTRES Cedex
27	Conseil Général du Tarn	contact@cg81.fr	05 63 45 64 64	Hôtel du Département 81013 ALBI Cedex 9
28	Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)		05 61 33 65 00	2 rue Alsace Lorraine BP 10202 31002 TOULOUSE Cedex 6
29	Union Régionale Inter-professionnelle CFDT de Midi-Pyrénées (URI CFDT)	midi-pyrenees@cfdt.fr	05 61 43 67 87	3 Chemin du Pigeonnier de la Cépière Bât C – 2ème étage 31100 TOULOUSE
30	UD CGT TARN	ud.cgt.tarn@wanadoo.fr	05 63 54 03 70	9 place Fernand Pelloutier 81000 ALBI

VI-3

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs (suite)

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
31	FNE - France Nature Environnement Midi-Pyrénées	contact@uminat.asso.fr	05 34 31 97 42	14 rue de Tivoli 31068 TOULOUSE Cedex
32	Les Alternatifs	81@alternatifs.org	05 63 75 89 42	7 rue des Maçons 81100 CASTRES
33	FDSEA 31 Jeunes Agriculteurs 31	fdsea31@gmail.com ja-31@orange.fr	05 61 10 43 68 05 61 10 43 71	61 allée de Brienne BP 7044 31069 TOULOUSE Cedex 7
34	Groupe SEPPIC		05 63 72 69 69	SEPIPROD 127 Chemin de la Poudrerie 81108 CASTRES
35	Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne	accueil@agriculture31.com	05 61 10 42 50	61 Allée de Brienne BP 7044 31069 TOULOUSE Cedex 7
36	Section Locale UNSA de Castres	81@se-uns.org		Maison des associations Place du 1er Mai 81100 CASTRES
37	Parti de Gauche du Tarn	pg81-bureau@listes.leparti.degauche.fr		1 avenue de Puylaurens 81220 ST PAUL CAP DE JOUX
38	Europe Ecologie Midi-Pyrénées	contact@europeecologie-midi-pyrenees.org	05 61 32 81 15	60 bd des Récollets 31400 TOULOUSE
39	Conseil Régional Midi-Pyrénées		05 61 33 50 50	22 boulevard du Maréchal Juin 31406 TOULOUSE Cedex 9
40	Collectif pour l'Avenir du Puylaurentais (CAP)	cap.sudtarn@aliceadsl.fr		Saint Loup 81700 PUYLAURENS

VI-4

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs (suite)

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
41	UPNET	upnet@wanadoo.fr	05 63 72 99 10	10 rue du Consulat BP 20107 81102 CASTRES Cedex
42	Conseil Economique et Social Régional - CESR	cesr@cesr-midi-pyrenees.fr	05 62 26 94 94	18 allées Frédéric Mistral 31077 TOULOUSE Cedex 4
43	Communauté de Communes du Pays de Cocagne	cdcpaysdecocagne@orange.fr	05 63 70 31 74	Mairie 81700 PUYLAURENS
44	Ville de Saix	mairie@ville-saix.fr	05 63 74 71 76	2 place Jean Jaurès 81710 SAIX
45	Parti Ouvrier Indépendant POI	poi31-lauragais@orange.fr		Comité local Revel-Ville-franche de Lauragais
46	Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Tarn	direction@cm-tarn.fr	05 63 48 43 53	48 avenue de Lattre de Tassigny 81020 ALBI Cedex 9
47	Union des Industries Chimiques de Midi - Pyrénées UIC Midi-Pyrénées	uic.mip@wanadoo.fr	05 61 52 55 83	11 bd des Récollets 31078 TOULOUSE Cedex
48	Parti Communiste Français	pcf-castres@orange.fr	09 60 42 20 36	Section de Castres-Labruguière-Montagne du PCF 23 rue Mirabeau 81100 CASTRES

VI-5

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe VII - Bilan presse

TYPE DE PRESSE	JOURNAUX	NOMBRE D'ARTICLES PARUS AU COURS DU DEBAT
Quotidien régional	La Dépêche du Midi	66
Presse tarnaise	Le Tam Libre	19
	Le Journal d'ici	21
	L'Echo du Tarn	17
	La Montagne Noire	9
Presse haut-garonnaise	20' Toulouse	5
	MéTRO Toulouse	1
	La Voix du Midi Lauragais	11
	Libétoulouse	2
	Le Petit Journal	7
Journaux des Collectivités	Ville Castres	8
	Agglomération Castres-Mazamet	2
	CCI du Tarn	1
Presse économique	Gazette du Midi	2
	MPS	3
	Touléco	2
	Objectif News	3
	Les Echos	1
	Paysan Tarnais	1
Autres	Figaro Magazine	1

VII-1

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe VIII - Bilan chiffré du débat

LE COUT DU DEBAT		
Dépenses engagées pour l'organisation du débat public par la CPDP		
Frais de fonctionnement du secrétariat général	locaux	24 882
	secrétariat général	237 500
	matériels divers	15 511
Information du public	réalisation et impression des documents du débat	116 526
	routage et affranchissement	32 580
	tractage et affichage	11380
Presse	veille presse	7 350
	relations presse	26 655
Réunions publiques	location de salles et régie technique	169 690
	surcoût aménagement salles (moquette, chaises, éclairage)	28 915
	hôtesses	8 280
	verbatim	28 370
	film	6 500
	divers	3 382
Site Internet		19 536
TOTAL 1		737 057
Dépenses engagées par la CNDP pour la CPDP		
Frais de mission des membres		34 450
Vacations		27 900
TOTAL 2		62 350
Dépenses engagées par le maître d'ouvrage		
Documents du maître d'ouvrage	dossier et synthèse du projet, fiche d'information complémentaire	133 779
	études réalisées par prestataire externe	239 967
	études réalisées par prestataire interne	126 254
Autres dépenses		2 090
TOTAL 3		502 090
COUT TOTAL DU DEBAT PUBLIC LIAISON CASTRES-TOULOUSE		1 301 497**

Ce budget restitue les montants facturés sous réserve des derniers ajustements.

**coût Hors Taxes

VIII-1

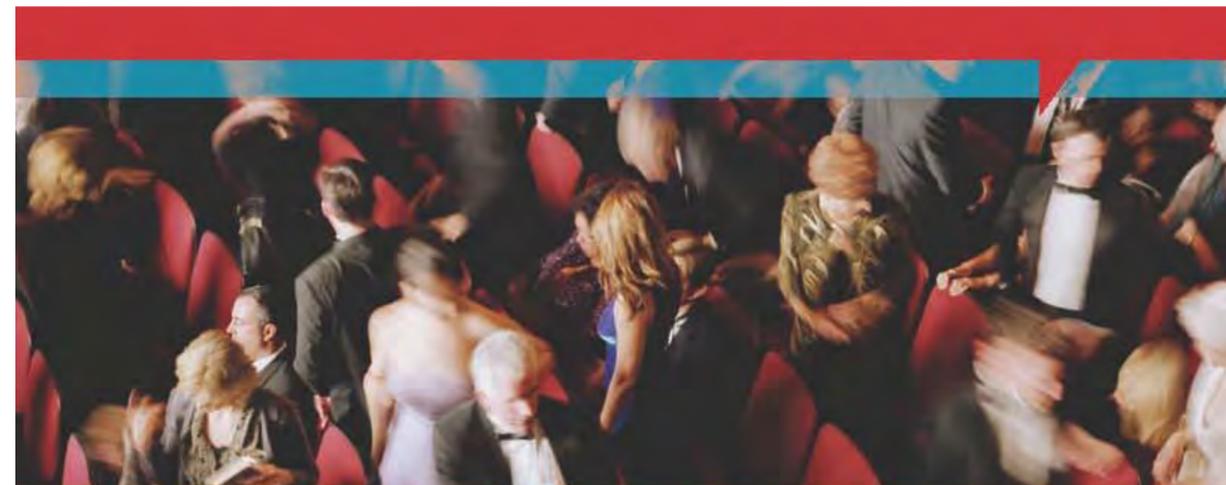
Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

Annexe IX - Liste des prestataires

MARCHE	PRESTATAIRE	COORDONNEES
Assistance à la CPDP en matière d'édition	CAMPARDOU Conseils et Associés	7 rue Alaric II 31000 TOULOUSE
Assistance à la CPDP en matière de logistique et assistance au débat public	CDV Evènements	5 rue de la Champagne 31100 TOULOUSE
Assistance à la CPDP en matière de relations avec la presse	CAMPARDOU Conseils et Associés	7 rue Alaric II 31000 TOULOUSE
Réalisation pour le compte de la CPDP des verbatim et des comptes-rendus des réunions publiques	CAMPARDOU Conseils et Associés	7 rue Alaric II 31000 TOULOUSE
Mise à disposition de bureaux et de véhicules pour la CPDP	REGUS	8 Esplanade Compans Caffarelli 31000 TOULOUSE
Mise en œuvre du site Internet du débat public, outils de gestion du site NetSpe-CMS, réalisation d'un CD-Rom d'archivage	ALEAUR	209 bis et ter avenue Charles de Gaulle 92200 NEUILLY SUR SEINE
Assistance à la CPDP en matière de Secrétariat Général	IDES CONSULTANTS	18 Place Tolozan 69001 LYON

IX-1

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse



cndp
Commission nationale
du débat public

INFORMATIONS :
Commission nationale du débat public
6, rue du Général Camou - 75007 PARIS
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
Email : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

Conception : Sineplex Communication - Création photos : B. J. / 02030 Ludo - C. Deshayes / 1100 N. W. /
Impression : 03, imprimé sur papier recyclé.

Compte rendu du débat Liaison Castres-Toulouse

cndp
Commission nationale
du débat public

Bilan
du débat public

**Projet d'achèvement
de la mise à 2 x 2 voies
de la liaison Castres-Toulouse
par mise en concession
autoroutière**

21 octobre 2009 - 28 janvier 2010

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

24 mars 2010

Bilan du débat public

Saisie le 23 décembre 2008 par le Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat chargé des transports du projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 4 février suivant d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une Commission particulière (CPDP).

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.

Le même jour, elle a nommé Madame Danielle Barrès présidente de la Commission particulière du débat public.

Sur proposition de cette dernière, elle a, le 4 mars 2009, nommé membres de la CPDP Madame Nerte Dautier et Messieurs Nicolas Benvegna, Jean Crespon et Jean-Yves Ollivier.

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, dont elle a fixé les dates (du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010) et approuvé les modalités d'organisation.

LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Une concertation publique avait été organisée entre octobre 2007 et janvier 2008 et avait permis de présenter les études d'avant-projet sommaire, en particulier sur différents corridors possibles. Les échanges de l'époque avaient mis en lumière l'impatience des uns, mais, chez d'autres, des oppositions sur le principe de la concession, voire sur le principe même de l'aménagement à 2 x 2 voies. A l'issue de cette concertation, l'Etat s'était engagé à saisir la CNDP.

■ Les raisons du projet selon le maître d'ouvrage

Le projet de mise à 2 x 2 voies et de concession autoroutière doit être considéré, selon la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), comme un outil d'aménagement du territoire au service de l'équilibre des territoires entre métropole et villes moyennes en étoile autour de Toulouse, en l'occurrence l'agglomération Castres-Mazamet, contribuant à freiner l'étalement urbain, dénoncé par tous.

Afin de faciliter l'évolution de cette agglomération, le projet vise à améliorer ses liaisons avec la capitale régionale. Liaisons d'autant plus souhaitables que la mutation économique du bassin Castres-Mazamet a permis de renforcer le réseau de PME et donné naissance à de nombreuses zones d'activités, à une technopole favorisant l'innovation et à un pôle d'enseignement supérieur dynamique, sans oublier le pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé travaillant en réseau avec Toulouse.

Or, la situation actuelle se caractérise par des temps de parcours élevés entre ce bassin de vie et d'activité et la capitale régionale, que ce soit par voie routière ou ferroviaire. Même si des efforts ont été entrepris ou sont en cours, l'Etat, constatant que la voiture est et restera le moyen de transport privilégié (90 % des trajets aujourd'hui, 85 % en 2025 selon ses prévisions), propose de poursuivre la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse.

■ Comment ?

Les travaux envisagés entraîneraient la réalisation de trois sections neuves à 2 x 2 voies :

- 33 kilomètres entre Verfeil et Puylaurens (incluant la déviation de Cuq-Toulza)
- 4 kilomètres entre Puylaurens et Soual
- 15 kilomètres entre Soual et Castres.

Selon le maître d'ouvrage, au rythme des crédits budgétaires et avec un partenariat restant à définir avec les collectivités territoriales, l'aménagement complet de la liaison ne pourrait être achevé avant 2025, alors qu'une mise en concession le permettrait à l'horizon 2015.

C'est pourquoi les modalités de financement de ces travaux ont été proposées au débat. Ou bien elles prendraient la forme d'une mise en concession, ce qui impliquerait un coût de 335 millions € TTC (valeur 2009), un péage estimé sur les bases actuellement pratiquées à 6 € pour une voiture, une subvention d'équilibre de 113 millions € HT (valeur 2009). Dans ce cas, l'aménagement - avec cinq échangeurs - serait achevé à l'horizon 2015 et permettrait un gain d'environ 15 minutes pour le trajet Castres-Verfeil.

Ou bien elles se traduiraient par la mise en œuvre de crédits publics d'Etat pour un montant de 325 millions € TTC (valeur 2009), l'aménagement progressif d'une voie express n'impliquant dans ce cas aucun péage mais allongeant les délais (réalisation de Castres-Puylaurens avant 2025 et au-delà pour Puylaurens-Verfeil ; réalisation de 3 échangeurs d'ici 2025 et de 5 à terme).

Selon le maître d'ouvrage, les impacts sur l'environnement naturel et le cadre de vie, comme la consommation foncière, d'environ 350 hectares, seraient pratiquement identiques dans les deux hypothèses. Quelle que soit l'option retenue, les caractéristiques techniques finales seraient quasiment similaires, le tracé identique, les dimensions et les interdictions d'accès semblables ; un itinéraire de substitution - réutilisant majoritairement la route nationale actuelle dans l'hypothèse autoroutière - devrait être proposé aux usagers qui ne pourraient ou ne voudraient emprunter la 2 x 2 voies.

DES AVIS TRÈS PARTAGÉS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

■ Un réseau routier archaïque pénalisant les perspectives de développement de ce bassin d'emploi

Dès la première réunion publique à Castres, les principaux arguments en faveur ou en défaveur du projet ont été avancés. Les acteurs « institutionnels », politiques ou professionnels, ont en général mis l'accent sur la nécessité de désenclaver le sud du département. Il a été relevé que

l'agglomération de Castres-Mazamet est la seule agglomération de 100 000 habitants à ne disposer ni d'autoroute, ni de gare TGV ni d'aéroport international. Un conseiller général, président du pays Sidobre-Monts de Lacaune, souligne que si en 15 ans le bassin Castres-Mazamet a perdu 500 emplois, alors que des milliers d'emplois ont été créés à Toulouse ou dans des villes comme Montauban ou Albi, cette situation s'explique par l'éloignement des voies de communication. Tout le monde ou presque dénonce « l'archaïsme du réseau routier », l'insécurité routière régnant sur le réseau, la difficulté de prévoir le temps passé pour se rendre à Toulouse. Il convient donc de parfaire cette liaison.

A Castres, dans une intervention pleine d'allant, un député du Tarn assure que « tout le monde veut l'autoroute : ceux que le suffrage universel a investi de sa confiance, des élus de gauche, des élus de droite et même des élus du centre, des élus de la Région Midi-Pyrénées, des élus du Conseil général du Tarn, les élus nationaux, la plupart des élus locaux ». Sur ce même registre, on a entendu de nombreux intervenants comme, entre autres, le maire de Burlats et président de la Communauté de communes Sidobre-Val d'Agout, le président du SCoT du Pays d'Autun (« pour que vive notre Pays d'Autun, vivement l'autoroute »), ou encore des chefs d'entreprise castrais (« payons pour une infrastructure plutôt que de payer pour l'erreur de ne pas l'avoir faite » a dit l'un d'entre eux). Le Conseil économique et social régional partage cette opinion, tout en souhaitant que l'Etat prenne à sa charge l'intégralité de la subvention d'équilibre.

■ Mais ceci n'empêche nullement que se soient exprimées des oppositions au projet, des insatisfactions et des positions divergentes ou que soient posées des conditions particulières.

La Région Midi-Pyrénées, regrettant que l'Etat n'ait pas honoré les engagements pris au titre du contrat de plan Etat-région de 2000-2006, s'est prononcée en faveur de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Mazamet, tout en souhaitant que ce projet bénéficie de fonds supplémentaires dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers ou soit inscrit au titre des opérations financées par l'emprunt national récemment décidé. Quant au Conseil général du Tarn, s'il accepte la mise en concession autoroutière dans l'hypothèse où ceci constituerait « le moyen d'y arriver le plus vite », il a souligné la nécessité d'opter pour un financement supportable pour les ménages tarnais, conditionnant son éventuelle participation au financement de l'ouvrage.

UN SOUTIEN AU PROJET JUSTIFIÉ AVANT TOUT PAR DES PRÉOCCUPATIONS DE NATURE ÉCONOMIQUE

Toutes les réunions publiques ont donné l'occasion à de nombreux intervenants d'insister sur la nécessité de désenclaver leur territoire. A ce sujet, la lecture des cahiers d'acteurs, entre autres, est révélatrice. Nombreux sont ceux qui insistent sur l'urgence de cet aménagement et se déclarent favorables à la mise en concession, à l'exception de la Chambre d'agriculture du Tarn qui ne s'est pas prononcée sur la modalité de financement. Que ce soit des élus du Pays d'Autun, des professionnels (CCI du Tarn, Office interconsulaire des transports et communications du midi ou la Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat de Midi-Pyrénées) comme certaines associations (Les Routes de l'Avenir, par exemple), tous mettent en tête de leurs priorités l'indispensable désenclavement et la poursuite, ou plutôt la relance, impérieuse du développement économique d'un territoire se sentant oublié depuis de nombreuses décennies. Ne lit-on pas dans un cahier d'acteur qu'il convient de « mettre fin à un gâchis économique, social et humain » ? L'Office interconsulaire mentionné ci-dessus n'hésite pas de son côté à affirmer que « la 2 x 2 voies à aménagement progressif sonnerait le glas du bassin de Castres-Mazamet ».

De nombreuses activités, disent-ils, auraient tout à gagner d'une amélioration de cette liaison routière : les industries forestières comme celles de la salaison situées toutes deux largement en zone de montagne, le tourisme, les activités de formation et de recherche, l'exploitation du granit du Tarn, les secteurs de la chimie, de la mécanique ou de la pharmacie, les transports sanitaires, etc. Même si l'on ne témoigne pas d'un enthousiasme débordant pour la mise en concession, on admet comme un chef d'entreprise que « pour avoir une chance de stopper la désindustrialisation de ce territoire, l'autoroute Castres-Toulouse n'est sûrement pas une condition suffisante. C'est en tout cas une condition absolument nécessaire ». Aussi équilibré, un délégué à la Communauté d'agglomération Castres-Mazamet, s'il reconnaît que l'autoroute n'est pas une potion magique à tous les maux, comprendrait cependant difficilement ce qui justifierait de « laisser mourir un bassin de 150 000 habitants ».

MAIS POUR D'AUTRES, LE PROJET AUTOROUTIER N'EST PAS LA PANACÉE

Ces sentiments sont-ils partagés par tous ? Non puisque ce projet pourrait se traduire, comme le suggère une intervenante à Brassac, par un coup porté aux activités commerciales de la zone de Castres-Mazamet au profit de la ville de Toulouse. Non également, car gagner 5 à 10 minutes pour se retrouver bloqué à l'arrivée sur Toulouse n'apparaît pas pour certains constituer un objectif pertinent - d'autant plus, ajoute-t-on, si l'on s'oriente vers une limitation à 110 km/h de la vitesse autorisée sur autoroute. Non aussi car rien n'assure selon des intervenants que l'attraction ne se fera pas dans le sens inverse à celui que l'on espère. Non également, car, selon certains et exemples à l'appui, l'équation autoroute = développement ne se vérifie pas automatiquement. Pour le Conseiller général du canton de Lanta, le préjudice environnemental, agricole et le coût financier du projet sont énormes pour un résultat très incertain, très hypothétique ; selon lui, on peut faire à peu près aussi bien en gain de temps, en matière de sécurité pour beaucoup moins cher, sans tout dégrader.

Plus radicaux, des habitants du Nord Lauragais s'opposent à une autoroute dans la vallée du Girou. L'association « Terres et Coteaux du Lauragais » refuse quant à elle tout autant la création d'une autoroute payante que l'aménagement progressif de l'itinéraire en 2 x 2 voies et demande la seule sécurisation de l'itinéraire Verfeil-Soual ; d'autres, n'acceptant pas d'être « dédaigneusement écartés » comme cela a été dit à Lavaur, ont prôné à de multiples reprises un tracé alternatif Castres-Lavaur-Saint-Sulpice-Toulouse en regrettant qu'une telle hypothèse ait été insuffisamment étudiée.

L'octroi d'une concession au secteur privé se heurte à l'opposition, de nature politique, d'une partie des intervenants. Par exemple, le maire de Saint-Pierre, vice-président de la Communauté de communes des Coteaux du Girou, se refuse d'imaginer que les élus, qui ont déjà payé les déviations de Soual, de Puylaurens et de Verfeil, acceptent d'augmenter les impôts locaux pour financer une subvention à un investisseur privé.

La solution serait-elle à rechercher auprès d'une amélioration des transports ferroviaires comme le suggèrent certains ? Selon la DREAL, malgré les investissements prévus en la matière - plus de 800 millions d'ici 2013, dont environ 300 millions pour l'ensemble des lignes ferroviaires desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice - la part du train dans les déplacements entre Castres et Toulouse passerait de 10 % en 2007 à 15 % en 2025, ne permettant pas de répondre aux besoins de déplacement et aux enjeux du territoire. Ceci n'empêche pas, au contraire, la FNAUT de défendre dans son cahier d'acteur l'idée que « le développement massif des transports en commun, notamment du rail, permettra un report modal de la route vers ceux-ci tout en répondant à l'urgence environnementale et climatique et qu'ainsi la réalisation de l'autoroute Castres-Toulouse devient inutile ».

En résumé, les habitants du Tarn intervenant lors du débat, et avant tout ceux de Castres et de Mazamet, se sont déclarés en grande majorité en faveur d'une autoroute, ceux de Haute-Garonne, sans nier qu'il faille désenclaver ces villes, se prononçant contre le projet au nom principalement de la protection des activités agricoles, refus relayé par le Conseil général de ce département.

POUR UNE MEILLEURE COHÉRENCE DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT ET UNE PLUS GRANDE ÉQUITÉ

■ Un souci de cohérence

Quel qu'ait été le sens de leurs interventions, tous les participants au débat ont plaidé pour une meilleure cohérence territoriale. Pas de réunion, ou presque, sans que l'on ait fait référence aux SCoT (quatre sur l'aire urbaine toulousaine, un pour le Pays d'Audan) et à la Charte interSCoT ou souhaité de tels documents pour les secteurs n'en disposant pas à l'heure actuelle. Il est intéressant de relever qu'un tel souci s'exprime de plus en plus fréquemment lors des débats qu'organise la CNDP. Est-ce afin de retrouver dans son environnement proche des repères que le phénomène de mondialisation tend à brouiller ?

■ Équité territoriale : avoir les mêmes chances que les autres

On a entendu à Revel une personne s'écrier que « sans l'autoroute, on est dans l'inégalité totale. On sacrifie un territoire, on sacrifie des gens, et cela rien ne peut le justifier ».

On souhaite souvent que ce bassin, surtout l'agglomération de Castres-Mazamet en réalité, bénéficie des mêmes avantages que d'autres parties du territoire régional ou national. « Ce pays a des ressources et de l'énergie... et l'a montré plus d'une fois. Tout ce qu'il demande, c'est d'être traité comme les autres territoires de France, et de pouvoir jouer à armes égales » entend-on à Mazamet.

Selon un salarié des Laboratoires Pierre Fabre : « pour rester compétitifs, pour continuer à nous développer depuis Castres, nous avons besoin de l'autoroute. Sans cela, nous ne nous battons pas avec les mêmes armes que nos concurrents ». A Soual, une représentante du Comité départemental du tourisme du Tarn ajoute : « L'absence d'autoroute est aujourd'hui dissuasive pour attirer les touristes chez nous, qui préfèrent d'autres territoires de Midi-Pyrénées comme l'Ariège, le Tarn-et-Garonne ou le Lot au Sud du Tarn, car ces territoires, eux, bénéficient tous d'accès autoroutiers. »

■ Équité sociale : le péage, point d'achoppement

Pour le maître d'ouvrage, le prix du péage envisagé est comparable à celui d'autres liaisons autoroutières, du même ordre par exemple que pour aller à Carcassonne ou à Pamiers. De plus, il convient pour en évaluer les conséquences de prendre en compte l'évolution des comportements (covoiturage par exemple) ou l'existence de systèmes d'abonnements proposés par les concessionnaires ou soutenus par les collectivités pour en juger définitivement.

L'éventualité d'un péage ne gêne pas divers intervenants, comme la présidente de l'association des élus du Pays d'Audan pour qui « si le prix à payer est de 5 euros pour gagner 40 ans, alors, je dis oui à la mise à 2 x 2 voies par concession autoroutière » ; mais elle en rebute de nombreux autres : « quel usager régulier pourra consentir un budget de l'ordre de 300 euros par mois à ce genre de petite plaisanterie ? » a-t-on entendu.

N'oublions pas non plus un autre argument souvent avancé : les patients castrais souffrant d'affections lourdes doivent subir un déplacement difficile à supporter pour pouvoir, sur Toulouse, bénéficier de soins adaptés ; inégalité donc aussi sur le plan sanitaire.

■ D'autres pistes seraient-elles envisageables ?

Evoquons ici les souhaits exprimés par exemple par l'association Cercle Cité Solidaire en faveur d'« une approche sociale de la tarification », par le président du Conseil général réclamant « un financement de l'ouvrage supportable par les ménages tarnais » ou encore par une conseillère générale du Tarn évoquant un péage provisoire - dont les bénéficiaires seraient les collectivités plutôt qu'une société privée, même si une telle proposition s'avère peu compatible avec les dispositions légales en vigueur. On s'est demandé également si l'on ne pourrait pas affecter le montant de l'éventuelle subvention d'équilibre pour réaliser dès 2015 la liaison Castres-Puylaurens et les aménagements de sécurité indispensables sur la section Verfeil-Puylaurens afin de rendre l'itinéraire actuel plus compétitif.

Des interventions, comme celle du représentant de l'Union des syndicats CFDT du Tarn, s'essaient à la synthèse : oui au projet, mais à condition que l'Etat et les collectivités partenaires se donnent les moyens nécessaires pour maîtriser les impacts de cette 2 x 2 voies sur les exploitations agricoles, les habitants des communes traversées et les espaces naturels et exigent des futurs concessionnaires la mise en place d'une tarification adaptée aux salariés.

L'ENVIRONNEMENT ET L'AGRICULTURE

■ Des effets limités selon le maître d'ouvrage

Selon la DREAL, les enjeux environnementaux sur l'axe lui-même de la route nationale 126 s'avèrent limités et localisés essentiellement dans la vallée du Girou. Les effets sur les eaux superficielles ou souterraines lui semblent maîtrisables. Concernant la faune et la flore, les inventaires écologiques réalisés devraient permettre d'optimiser le tracé, pour préserver les habitats et les espèces, notamment sur les rives de l'Agout et sur le Girou. Des mesures compensatoires permettraient, si nécessaire, la reconstitution de milieux traversés par la 2 x 2 voies. Pour le maître d'ouvrage, l'intégration paysagère du projet, dans le cadre du « 1 % paysage et développement », est l'une de ses préoccupations majeures et la conception même de l'ouvrage devrait aussi y répondre.

A ce propos, le représentant de la société Arcour, filiale de Vinci, concessionnaire de l'A19, sollicité par la CPDP, a présenté à Caraman les efforts déployés pour faire de cette infrastructure une « éco-autoroute », ce qui pourrait être le cas pour une éventuelle A126. Mais force est de constater, au vu des réactions enregistrées, que l'auditoire n'a pas majoritairement été convaincu.

En réalité, les effets sur l'environnement dépendraient selon la DREAL du calendrier de réalisation des travaux : ils seraient quasi-immédiats dans l'hypothèse de la concession, étalés dans le temps dans celle d'un aménagement progressif sur fonds publics.

Par ailleurs, dans la première hypothèse, le trafic diminuerait sur la RN126, ce qui améliorerait la situation de ses riverains : moins de nuisances sonores, une meilleure qualité de l'air et des gains en termes de sécurité. Le trafic dans les traversées de Puylaurens et de Soual devrait en revanche augmenter sensiblement. Concernant les habitations situées à proximité de la future 2 x 2 voies, des protections acoustiques seraient définies pour réduire les gênes occasionnées par le projet.

■ Mais des questions restent en suspens

On sort rapidement des préoccupations « nimbystes » lorsque l'on s'intéresse aux arguments présentés notamment par divers cahiers d'acteurs. En quoi, est-il demandé, construire une autoroute entre Castres et Toulouse permettrait de contribuer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre ? Comment un tel projet encouragerait-il la nécessaire sobriété en matière de consommation d'énergie ? Comment contribuerait-il à limiter l'usage de la voiture individuelle au profit d'un recours accru aux transports collectifs ? A quelle cohérence d'aménagement du territoire répond-il quand il voue à l'urbanisation un territoire à forte vocation agricole en l'absence d'outil efficace de maîtrise de l'urbanisme et de régulation foncière ? Est-il raisonnable de « sacrifier » 350 hectares de terres vouées à l'agriculture ?

Et même si la Société d'Aménagement Foncier Aveyron, Lot, Tarn est prête à mettre en œuvre des solutions adaptées aux diverses situations foncières induites par le projet, on continue à redouter ses impacts sur le parcellaire. La Table ronde thématique tenue à Caraman a mis en lumière d'autres inquiétudes ressenties par les agriculteurs : comment est prise en compte la valeur culturelle des sols ? Quel sera l'avenir des jeunes souhaitant s'engager dans une profession agricole s'ils peinent à se procurer les surfaces exploitables ?

■ Le Grenelle de l'environnement, une référence commune

Tant le maître d'ouvrage que les détracteurs du projet se réfèrent au Grenelle de l'environnement pour justifier leurs propositions ou positions.

Pour la DREAL, ce projet participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et répond aux objectifs assignés par le Grenelle à la création de routes nouvelles, à savoir la réduction de l'insécurité routière ou la satisfaction de besoins d'intérêt local. Le projet s'inscrit dans le cadre des orientations nationales en matière d'aménagement du territoire et obéit aux priorités dégagées par le schéma régional d'aménagement comme par la Charte InterSCoT qui édicte le principe de complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse. Il est aussi compatible avec le SCoT du Pays d'Autan qui pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du sud-tarnais.

Mais la FNAUT dénonce l'incohérence de ces propositions d'aménagement, quelles qu'en puissent être les modalités, avec les orientations stratégiques de la loi Grenelle 1 votée en juin 2009. Selon l'association Les Vallons, « le projet autoroutier présenté par la DREAL est inopportuniste car en totale contradiction avec tous les schémas d'aménagement des territoires ». Pour la Fédération France Nature Environnement Midi-Pyrénées, le dossier de base du débat public « n'est pas sincère », le projet est en opposition avec les politiques publiques d'aménagement du territoire et se traduira par un grignotage des zones agricoles et une augmentation du transport individuel.

Le Grenelle de l'environnement serait-il « instrumentalisé » comme le pense une intervenante à Revel ? D'autres débats publics peuvent laisser penser qu'une telle question n'est effectivement pas hors de propos lorsque l'on constate que l'on invoque le Grenelle aussi bien pour défendre que pour critiquer les projets soumis à débat.

DEUX DIFFÉRENCES NOTABLES AVEC LES AUTRES DÉBATS PUBLICS

Habituellement, les réunions publiques rassemblent avant tout des opposants aux projets soumis à discussion. Or, tout au long de ce débat, les défenseurs de l'option autoroutière - que l'on trouve avant tout dans le bassin Castres-Mazamet - se sont très largement mobilisés et ont développé de nombreux points de vue, d'ailleurs parfois redondants. Si les intervenants refusant cette option n'ont pas été autant présents, force est de constater qu'ils ont développé des discours aussi argumentés. Peut-être s'est-on mieux organisé chez les premiers, bien que les seconds aient relayé leurs positions au moyen de blogs particulièrement actifs. En tout état de cause, rappelons que les débats publics organisés par la CNDP ne sont ni des sondages, ni des référendums. Seul compte le poids des arguments et non leur répétitivité aussi bien a-t-elle pu avoir été, semblerait-il, planifiée. N'est-ce pas ce qu'exprime lors de la réunion de clôture un conseiller général de Haute-Garonne lorsqu'il souhaite : « que la puissance des pro-autoroutes soit comparée à la pertinence et au sens des responsabilités des anti » ?

De même, la présence continue de nombreux élus rompt dans ce cas avec ce qu'il est souvent donné de constater lors d'autres débats publics. Faut-il y voir une manifestation de la longue et forte tradition républicaine de cette région et de ses représentants ? Ceci illustre bien que pour certains la démarche de démocratie de proximité mise en œuvre à l'occasion des débats publics ne s'oppose en rien à l'exercice de la démocratie représentative. On ne peut que s'en féliciter, car tel n'est pas toujours le cas.

QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

■ Un débat ayant fortement mobilisé tous les acteurs et s'étant déroulé dans de bonnes conditions

Près de 4500 personnes ont participé aux onze réunions publiques, judicieusement réparties sur le territoire concerné. C'est dire l'intérêt qu'ont ressenti aussi bien le public que ses représentants élus, professionnels ou associatifs qui ont produit 48 cahiers d'acteurs, 116 contributions, 114 avis et ont posé 310 questions via le site Internet qui a été visité à 18 451 reprises.

Par son comportement, la CPDP a permis que le débat se déroule dans de bonnes conditions, que la règle fixée aux temps de paroles soit acceptée et scrupuleusement respectée et donc que de très nombreuses personnes aient pu s'exprimer. Même si l'ambiance a parfois été un peu « chaude », on ne peut que se féliciter du sérieux et de la politesse dont ont fait preuve tous les participants.

■ Une multiplicité d'éléments à prendre en compte

Désenclavement du bassin de vie de Castres-Mazamet ; attentes diverses selon que l'on vit dans tel ou tel département, à proximité ou sur tel ou tel point de l'itinéraire ; amélioration des conditions de circulation ; préservation du milieu et des activités agricoles ; poursuite d'une plus grande équité territoriale et sociale ; respect des objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement ; complémentarité entre les divers modes de déplacements ; lutte contre l'étalement urbain... Autant d'éléments, parmi d'autres, dont le maître d'ouvrage aura à tenir compte lorsqu'il décidera de la suite à donner à son projet.

■ Une poursuite des échanges ne pourra qu'aider le maître d'ouvrage

Sera-t-il aisé de les concilier en prenant une décision tranchant exclusivement la question « oui ou non à la mise en concession » ? Il est permis de s'interroger. N'est-ce pas la raison pour laquelle la Fédération France Nature Environnement Midi-Pyrénées, qui juge que l'opportunité du projet n'a pas été démontrée, pense que seule la mise en œuvre d'un bouquet de solutions serait à même de répondre aux divers besoins exprimés par les populations et les acteurs ? En tout état de cause, les échanges devront continuer. Le maître d'ouvrage y est prêt : « S'il devait y avoir une décision positive de poursuivre, que ce soit le projet de concession ou un projet d'aménagement progressif, ... il y aurait bien sûr à remettre en place un dispositif selon des modalités qui restent à préciser ».

Cette poursuite de la réflexion permettra au maître d'ouvrage d'éclairer sa décision au vu de la demande d'expertises complémentaires, que la CNDP lui a transmise fin décembre 2009, relatives à d'éventuels travaux de sécurisation de la RN126 et à un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la vallée de l'Agout souhaitées par le Collectif RN126 et l'Union Protection Nature Environnement du Tam. Même si ces deux études s'apparentent davantage à des études nouvelles qu'à des expertises complémentaires proprement dites, raison pour laquelle la CNDP n'a pas donné suite à cette demande, les préoccupations qu'elles soulèvent n'en traduisent pas moins les attentes d'une partie notable de la population concernée pour des solutions alternatives.

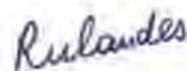
Relisant le bilan du débat de fin 2007 sur le projet - abandonné par la suite - de grand contournement de Toulouse, je m'aperçois qu'il aurait été possible d'en reprendre nombre de sous-titres, à savoir :

- Ce débat a été avant tout celui de l'aménagement territorial de l'aire métropolitaine toulousaine
- Etalement urbain versus redéploiement des activités économiques
- Des terres agricoles et des espaces naturels à sauvegarder
- Deux arguments principaux sous-tendent l'opposition au projet : l'un de nature « locale », l'autre de nature plus générale
- Rechercher une complémentarité d'ensemble en matière de modes de déplacement
- Les défenseurs du projet s'expriment aussi en fonction de réalités locales pour les uns, et de considérations économiques pour les autres ;

C'est dire la persistance des problèmes ressentis au sein de cette région et la nécessité d'y apporter des réponses efficaces.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe DESLANDES



IV. Annexe K4 – Listes des espèces faune-flore identifiées dans l'aire d'étude

ESPÈCES VÉGÉTALES

Nom scientifique
<i>Acer campestre</i> L., 1753
<i>Acer negundo</i> L., 1753
<i>Acer platanoides</i> L., 1753
<i>Acer pseudoplatanus</i> L., 1753
<i>Achillea millefolium</i> L., 1753
<i>Adiantum capillus-veneris</i> L., 1753
<i>Adonis annua</i> L., 1753
<i>Aegilops ovata</i> L., 1753
<i>Agrimonia eupatoria</i> L., 1753
<i>Agrostis capillaris</i> L., 1753
<i>Agrostis stolonifera</i> L., 1753
<i>Ailanthus altissima</i> (Mill.) Swingle, 1916
<i>Aira caryophylla</i> L., 1753
<i>Ajuga chamaepitys</i> (L.) Schreb., 1773
<i>Ajuga reptans</i> L., 1753
<i>Alisma plantago-aquatica</i> L., 1753
<i>Alliaria petiolata</i> (M.Bieb.) Cavara & Grande, 1913
<i>Allium</i> sp.
<i>Alnus glutinosa</i> (L.) Gaertn., 1790
<i>Alopecurus bulbosus</i> Gouan, 1762
<i>Alopecurus myosuroides</i> Huds., 1762
<i>Alopecurus pratensis</i> L., 1753
<i>Althaea cannabina</i> L., 1753
<i>Althaea hirsuta</i> L., 1753
<i>Althaea officinalis</i> L., 1753
<i>Amaranthus albus</i> L., 1759
<i>Amaranthus hybridus</i> L., 1753
<i>Ambrosia artemisiifolia</i> L., 1753
<i>Ammi majus</i> L., 1753
<i>Anacamptis laxiflora</i> (Lam.) R.M.Bateman, Pridgeon & M.W.Chase, 1997
<i>Anacamptis morio</i> (L.) R.M.Bateman, Pridgeon & M.W.Chase, 1997
<i>Anacamptis pyramidalis</i> (L.) Rich., 1817
<i>Anchusa italica</i> Retz., 1779
<i>Andryala integrifolia</i> L., 1753
<i>Anthemis cotula</i> L., 1753
<i>Anthoxanthum odoratum</i> L., 1753
<i>Anthriscus sylvestris</i> (L.) Hoffm., 1814
<i>Anthyllis vulneraria</i> L., 1753

Nom scientifique
<i>Aphanes arvensis</i> L., 1753
<i>Arabidopsis thaliana</i> (L.) Heynh., 1842
<i>Arctium lappa</i> L., 1753
<i>Arenaria serpyllifolia</i> subsp. <i>leptoclados</i> (Rchb.) Nyman, 1878
<i>Aristolochia clematitis</i> L., 1753
<i>Aristolochia rotunda</i> L., 1753
<i>Arrhenatherum elatius</i> (L.) P.Beauv. ex J.Presl & C.Presl, 1819
<i>Artemisia dracunculus</i> L., 1753
<i>Artemisia vulgaris</i> L., 1753
<i>Arum italicum</i> Mill., 1768
<i>Asparagus acutifolius</i> L., 1753
<i>Asplenium adiantum-nigrum</i> L., 1753
<i>Asplenium ruta-muraria</i> subsp. <i>ruta-muraria</i>
<i>Asplenium scolopendrium</i> L., 1753
<i>Asplenium trichomanes</i> L., 1753
<i>Atriplex patula</i> L., 1753
<i>Atriplex prostrata</i> Boucher ex DC., 1805
<i>Avena barbata</i> Pott ex Link, 1799
<i>Barbarea vulgaris</i> R.Br., 1812
<i>Bellevalia romana</i> (L.) Rchb., 1830
<i>Bellis perennis</i> L., 1753
<i>Beta vulgaris</i> subsp. <i>vulgaris</i>
<i>Bidens cernua</i> L., 1753
<i>Bidens frondosa</i> L., 1753
<i>Bidens tripartita</i> L., 1753
<i>Bituminaria bituminosa</i> (L.) C.H.Stirt., 1981
<i>Blackstonia perfoliata</i> (L.) Huds., 1762
<i>Bolboschoenus maritimus</i> (L.) Palla, 1905
<i>Bothriochloa barbinodis</i> (Lag.) Herter, 1940
<i>Brachypodium distachyon</i> (L.) P.Beauv., 1812
<i>Brachypodium retusum</i> (Pers.) P.Beauv., 1812
<i>Brachypodium rupestre</i> (Host) Roem. & Schult., 1817
<i>Brachypodium sylvaticum</i> (Huds.) P.Beauv., 1812
<i>Briza media</i> L., 1753
<i>Briza minor</i> L., 1753
<i>Bromus arvensis</i> L., 1753
<i>Bromus commutatus</i> Schrad., 1806
<i>Bromus commutatus</i> subsp. <i>commutatus</i>
<i>Bromus erectus</i> Huds., 1762
<i>Bromus hordeaceus</i> L., 1753
<i>Bromus inermis</i> Leyss., 1761
<i>Bromus madritensis</i> L., 1755

Nom scientifique
<i>Bromus racemosus</i> L., 1762
<i>Bromus ramosus</i> Huds., 1762
<i>Bromus sterilis</i> L., 1753
<i>Bryonia cretica</i> subsp. <i>dioica</i> (Jacq.) Tutin, 1968
<i>Buddleja davidii</i> Franch., 1887
<i>Buglossoides arvensis</i> subsp. <i>arvensis</i>
<i>Buglossoides purpureocaerulea</i> (L.) I.M.Johnst., 1954
<i>Bunias eruca</i> L., 1753
<i>Buxus sempervirens</i> L., 1753
<i>Calepina irregularis</i> (Asso) Thell., 1905
<i>Callitriche brutia</i> var. <i>hamulata</i> (Kütz. ex W.D.J.Koch) Lansdown, 2006
<i>Calystegia sepium</i> (L.) R.Br., 1810
<i>Campanula glomerata</i> L., 1753
<i>Campanula rapunculoides</i> L., 1753
<i>Campanula rapunculus</i> L., 1753
<i>Campanula</i> sp.
<i>Capsella bursa-pastoris</i> (L.) Medik., 1792
<i>Capsella bursa-pastoris</i> subsp. <i>bursa-pastoris</i>
<i>Cardamine hirsuta</i> L., 1753
<i>Cardamine pratensis</i> L., 1753
<i>Carduus tenuiflorus</i> Curtis, 1793
<i>Carex caryophyllea</i> Latourr., 1785
<i>Carex cuprina</i> (Sandor ex Heuff.) Nendtv. ex A.Kern., 1863
<i>Carex distans</i> L., 1759
<i>Carex divisa</i> subsp. <i>divisa</i>
<i>Carex divulsa</i> subsp. <i>divulsa</i>
<i>Carex flacca</i> Schreb., 1771
<i>Carex halleriana</i> Asso, 1779
<i>Carex hirta</i> L., 1753
<i>Carex muricata</i> L., 1753
<i>Carex pairae</i> F.W.Schultz, 1868
<i>Carex pendula</i> Huds., 1762
<i>Carex riparia</i> Curtis, 1783
<i>Carex</i> sp.
<i>Carex tomentosa</i> L., 1767
<i>Carlina corymbosa</i> L., 1753
<i>Carlina vulgaris</i> L., 1753
<i>Carpinus betulus</i> L., 1753
<i>Carthamus lanatus</i> L., 1753
<i>Catabrosa aquatica</i> (L.) P.Beauv., 1812
<i>Catananche caerulea</i> L., 1753
<i>Catapodium rigidum</i> (L.) C.E.Hubb., 1953
<i>Centaurea calcitrapa</i> L., 1753
<i>Centaurea jacea</i> L., 1753
<i>Centaurea jacea</i> subsp. <i>decepiens</i> (Thuill.) Celak., 1871
<i>Centaurea jacea</i> subsp. <i>nigra</i> (L.) Bonnier & Layens, 1894

Nom scientifique
<i>Centaurea scabiosa</i> L., 1753
<i>Centaurea</i> sp.
<i>Centaurium erythraea</i> Raf., 1800
<i>Centranthus calcitrapae</i> (L.) Duf., 1811
<i>Centranthus calcitrapae</i> subsp. <i>calcitrapae</i>
<i>Cerastium brachypetalum</i> Desp. ex Pers., 1805
<i>Cerastium fontanum</i> Baumg., 1816
<i>Cerastium fontanum</i> subsp. <i>vulgare</i> (Hartm.) Greuter & Burdet, 1982
<i>Cerastium glomeratum</i> Thuill., 1799
<i>Cerastium pumilum</i> Curtis, 1777
<i>Cervaria rivini</i> Gaertn., 1788
<i>Chaenorrhinum minus</i> (L.) Lange, 1870
<i>Chaerophyllum temulum</i> L., 1753
<i>Chara</i> sp.
<i>Chelidonium majus</i> L., 1753
<i>Chenopodium album</i> L., 1753
<i>Chenopodium hybridum</i> L., 1753
<i>Chenopodium polyspermum</i> L., 1753
<i>Chondrilla juncea</i> L., 1753
<i>Cichorium intybus</i> L., 1753
<i>Circaea lutetiana</i> L., 1753
<i>Cirsium acaule</i> Scop., 1769
<i>Cirsium arvense</i> (L.) Scop., 1772
<i>Cirsium eriophorum</i> (L.) Scop., 1772
<i>Cirsium vulgare</i> (Savi) Ten., 1838
<i>Clematis vitalba</i> L., 1753
<i>Clinopodium acinos</i> (L.) Kuntze, 1891
<i>Clinopodium vulgare</i> L., 1753
<i>Colchicum multiflorum</i> Brot., 1804
<i>Conium maculatum</i> L., 1753
<i>Conopodium majus</i> (Gouan) Loret, 1886
<i>Convolvulus arvensis</i> L., 1753
<i>Cornus sanguinea</i> L., 1753
<i>Coronilla scorpioides</i> (L.) W.D.J.Koch, 1837
<i>Corylus avellana</i> L., 1753
<i>Cota altissima</i> (L.) J.Gay ex Guss., 1844
<i>Crassula tillaea</i> Lest.-Garl., 1903
<i>Crataegus monogyna</i> Jacq., 1775
<i>Crepis capillaris</i> (L.) Wallr., 1840
<i>Crepis sancta</i> subsp. <i>nemausensis</i> (Vill.) Babç., 1941
<i>Crepis setosa</i> Haller f., 1797
<i>Crepis vesicaria</i> subsp. <i>taraxacifolia</i> (Thuill.) Thell. ex Schinz & R.Keller, 1914
<i>Cruciata glabra</i> (L.) Ehrend., 1958
<i>Cruciata laevipes</i> Opiz, 1852
<i>Cucubalus baccifer</i> L., 1753

Nom scientifique
<i>Cyanus segetum</i> Hill, 1762
<i>Cynodon dactylon</i> (L.) Pers., 1805
<i>Cynoglossum creticum</i> Mill., 1768
<i>Cynosurus cristatus</i> L., 1753
<i>Cyperus eragrostis</i> Lam., 1791
<i>Cyperus fuscus</i> L., 1753
<i>Cyperus longus</i> L., 1753
<i>Cytisus scoparius</i> (L.) Link, 1822
<i>Dactylis glomerata</i> subsp. <i>glomerata</i>
<i>Dactylorhiza incarnata</i> (L.) Soó, 1962
<i>Daphne laureola</i> L., 1753
<i>Datura stramonium</i> L., 1753
<i>Daucus carota</i> L., 1753
<i>Deschampsia flexuosa</i> (L.) Trin., 1836
<i>Dianthus armeria</i> L., 1753
<i>Dianthus barbatus</i> L., 1753
<i>Digitaria sanguinalis</i> (L.) Scop., 1771
<i>Dioscorea communis</i> (L.) Caddick & Wilkin, 2002
<i>Dipsacus fullonum</i> L., 1753
<i>Dipsacus laciniatus</i> L., 1753
<i>Dittrichia graveolens</i> (L.) Greuter, 1973
<i>Dorycnium hirsutum</i> (L.) Ser., 1825
<i>Dorycnium pentaphyllum</i> Scop., 1772
<i>Draba muralis</i> L., 1753
<i>Dysphania ambrosioides</i> (L.) Mosyakin & Clemants, 2002
<i>Ecballium elaterium</i> (L.) A.Rich., 1824
<i>Echinochloa crus-galli</i> (L.) P.Beauv., 1812
<i>Echium asperrimum</i> Lam., 1792
<i>Echium plantagineum</i> L., 1771
<i>Echium vulgare</i> L., 1753
<i>Eleocharis palustris</i> (L.) Roem. & Schult., 1817
<i>Eleocharis uniglumis</i> (Link) Schult., 1824
<i>Eleusine indica</i> (L.) Gaertn., 1788
<i>Elytrigia campestris</i> (Godr. & Gren.) Kerguelen ex Carreras, 1986
<i>Elytrigia repens</i> (L.) Desv. ex Nevski, 1934
<i>Epilobium hirsutum</i> L., 1753
<i>Epilobium parviflorum</i> Schreb., 1771
<i>Epilobium</i> sp.
<i>Epilobium tetragonum</i> L., 1753
<i>Equisetum arvense</i> L., 1753
<i>Equisetum telmateia</i> Ehrh., 1783
<i>Eragrostis pectinacea</i> (Michx.) Nees, 1841
<i>Eragrostis pilosa</i> (L.) P.Beauv., 1812
<i>Erigeron canadensis</i> L., 1753
<i>Erigeron sumatrensis</i> Retz., 1810
<i>Erodium acaule</i> (L.) Bech. & Thell., 1928

Nom scientifique
<i>Erodium cicutarium</i> (L.) L'Hér., 1789
<i>Erodium moschatum</i> (L.) L'Hér., 1789
<i>Erophila verna</i> (L.) Chevall., 1827
<i>Eryngium campestre</i> L., 1753
<i>Euonymus europaeus</i> L., 1753
<i>Eupatorium cannabinum</i> L., 1753
<i>Euphorbia amygdaloides</i> L., 1753
<i>Euphorbia exigua</i> L., 1753
<i>Euphorbia falcata</i> L., 1753
<i>Euphorbia flavicoma</i> subsp. <i>verrucosa</i> (Fiori) Pignatti, 1973
<i>Euphorbia helioscopia</i> L., 1753
<i>Euphorbia lathyris</i> L., 1753
<i>Euphorbia maculata</i> L., 1753
<i>Euphorbia prostrata</i> Aiton, 1789
<i>Euphorbia serpens</i> Kunth, 1817
<i>Euphorbia serrata</i> L., 1753
<i>Euphorbia</i> sp.
<i>Euphorbia villosa</i> Waldst. & Kit. ex Willd., 1799
<i>Fagopyrum esculentum</i> Moench, 1794
<i>Fallopia convolvulus</i> (L.) Á.Löve, 1970
<i>Festuca arundinacea</i> Schreb., 1771
<i>Festuca rubra</i> L., 1753
<i>Festuca</i> sp.
<i>Filago gallica</i> L., 1753
<i>Filago pyramidata</i> L., 1753
<i>Filago vulgaris</i> Lam., 1779
<i>Filipendula ulmaria</i> (L.) Maxim., 1879
<i>Filipendula vulgaris</i> Moench, 1794
<i>Foeniculum vulgare</i> Mill., 1768
<i>Fraxinus angustifolia</i> Vahl, 1804
<i>Fraxinus excelsior</i> L., 1753
<i>Fritillaria meleagris</i> L., 1753
<i>Fumana procumbens</i> (Dunal) Gren. & Godr., 1847
<i>Fumaria officinalis</i> L., 1753
<i>Galactites elegans</i> (All.) Soldano, 1991
<i>Galatella linosyris</i> (L.) Rchb.f., 1854
<i>Galeopsis ladanum</i> subsp. <i>angustifolia</i> (Ehrh. ex Hoffm.) Schübler & G.Martens, 1834
<i>Galinsoga quadriradiata</i> Ruiz & Pav., 1798
<i>Galium aparine</i> L., 1753
<i>Galium mollugo</i> L., 1753
<i>Galium murale</i> (L.) All., 1785
<i>Galium palustre</i> subsp. <i>debile</i> (Desv.) Berher, 1887
<i>Galium parisiense</i> L., 1753
<i>Galium parisiense</i> subsp. <i>divaricatum</i> (Pourr. ex Lam.) Rouy, 1903
<i>Galium</i> sp.

Nom scientifique
<i>Galium uliginosum</i> L., 1753
<i>Galium verum</i> L., 1753
<i>Gaudinia fragilis</i> (L.) P.Beauv., 1812
<i>Genista germanica</i> L., 1753
<i>Genista tinctoria</i> L., 1753
<i>Geranium dissectum</i> L., 1755
<i>Geranium pusillum</i> L., 1759
<i>Geranium robertianum</i> L., 1753
<i>Geranium robertianum</i> subsp. <i>purpureum</i> (Vill.) Nyman, 1878
<i>Geranium rotundifolium</i> L., 1753
<i>Geum urbanum</i> L., 1753
<i>Gladiolus communis</i> L., 1753
<i>Glechoma hederacea</i> L., 1753
<i>Gleditsia triacanthos</i> L., 1753
<i>Globularia bisnagarica</i> L., 1753
<i>Glyceria fluitans</i> (L.) R.Br., 1810
<i>Glyceria notata</i> Chevall., 1827
<i>Hainardia cylindrica</i> (Willd.) Greuter, 1967
<i>Hedera helix</i> L., 1753
<i>Helianthemum nummularium</i> (L.) Mill., 1768
<i>Helianthus annuus</i> L., 1753
<i>Heliotropium europaeum</i> L., 1753
<i>Helleborus foetidus</i> L., 1753
<i>Helminthotheca echioides</i> (L.) Holub, 1973
<i>Helosciadium nodiflorum</i> (L.) W.D.J.Koch, 1824
<i>Herniaria hirsuta</i> L., 1753
<i>Hesperis matronalis</i> L., 1753
<i>Hieracium pilosella</i> L., 1753
<i>Himantoglossum hircinum</i> (L.) Spreng., 1826
<i>Hippocrepis comosa</i> L., 1753
<i>Holcus lanatus</i> L., 1753
<i>Hordeum murinum</i> L., 1753
<i>Hordeum secalinum</i> Schreb., 1771
<i>Humulus lupulus</i> L., 1753
<i>Hypericum hirsutum</i> L., 1753
<i>Hypericum humifusum</i> L., 1753
<i>Hypericum perforatum</i> L., 1753
<i>Hypericum tetrapterum</i> Fr., 1823
<i>Hypochaeris glabra</i> L., 1753
<i>Hypochaeris radicata</i> L., 1753
<i>Iberis pinnata</i> L., 1755
<i>Ilex aquifolium</i> L., 1753
<i>Impatiens glandulifera</i> Royle, 1833
<i>Inula conyza</i> DC., 1836
<i>Inula salicina</i> L., 1753
<i>Iris foetidissima</i> L., 1753

Nom scientifique
<i>Jacobaea erucifolia</i> (L.) P.Gaertn., B.Mey. & Scherb., 1801
<i>Jacobaea vulgaris</i> Gaertn., 1791
<i>Juglans regia</i> L., 1753
<i>Juncus articulatus</i> L., 1753
<i>Juncus bufonius</i> L., 1753
<i>Juncus compressus</i> Jacq., 1762
<i>Juncus effusus</i> L., 1753
<i>Juncus inflexus</i> L., 1753
<i>Juniperus communis</i> L., 1753
<i>Kickxia elatine</i> (L.) Dumort., 1829
<i>Kickxia spuria</i> (L.) Dumort., 1829
<i>Knautia arvensis</i> (L.) Coult., 1828
<i>Koeleria pyramidata</i> (Lam.) P.Beauv., 1812
<i>Lactuca perennis</i> L., 1753
<i>Lactuca saligna</i> L., 1753
<i>Lactuca serriola</i> L., 1756
<i>Lactuca</i> sp.
<i>Lactuca virosa</i> L., 1753
<i>Lamium maculatum</i> (L.) L., 1763
<i>Lamium purpureum</i> L., 1753
<i>Lapsana communis</i> L., 1753
<i>Lathyrus latifolius</i> L., 1753
<i>Lathyrus linifolius</i> var. <i>montanus</i> (Bernh.) Bässler, 1971
<i>Lathyrus nissolia</i> L., 1753
<i>Lathyrus pratensis</i> L., 1753
<i>Lathyrus sphaericus</i> Retz., 1783
<i>Lathyrus sylvestris</i> L., 1753
<i>Legousia speculum-veneris</i> (L.) Chaix, 1785
<i>Lemna minor</i> L., 1753
<i>Lepidium didymum</i> L., 1767
<i>Lepidium draba</i> L., 1753
<i>Leucanthemum vulgare</i> Lam., 1779
<i>Ligustrum vulgare</i> L., 1753
<i>Linaria repens</i> (L.) Mill., 1768
<i>Linaria vulgaris</i> Mill., 1768
<i>Lindernia dubia</i> subsp. <i>major</i> (Pursh) Pennell, 1935
<i>Linum catharticum</i> L., 1753
<i>Linum strictum</i> L., 1753
<i>Linum tenuifolium</i> L., 1753
<i>Linum trigynum</i> L., 1753
<i>Linum usitatissimum</i> subsp. <i>angustifolium</i> (Huds.) Thell., 1912
<i>Lithospermum officinale</i> L., 1753
<i>Lolium multiflorum</i> Lam., 1779
<i>Lolium perenne</i> L., 1753
<i>Loncomelos pyrenaicus</i> (L.) Hrouda, 1988
<i>Lonicera etrusca</i> Santi, 1795

Nom scientifique
<i>Lonicera periclymenum</i> L., 1753
<i>Lonicera xylosteum</i> L., 1753
<i>Lotus angustissimus</i> subsp. <i>angustissimus</i>
<i>Lotus corniculatus</i> L., 1753
<i>Lotus pedunculatus</i> Cav., 1793
<i>Ludwigia grandiflora</i> (Michx.) Greuter & Burdet, 1987
<i>Lunaria annua</i> L., 1753
<i>Lupinus angustifolius</i> subsp. <i>angustifolius</i>
<i>Luzula forsteri</i> (Sm.) DC., 1806
<i>Lycopus europaeus</i> L., 1753
<i>Lysimachia arvensis</i> subsp. <i>arvensis</i>
<i>Lysimachia arvensis</i> subsp. <i>caerulea</i> (Hartm.) B.Bock
<i>Lysimachia vulgaris</i> L., 1753
<i>Lythrum hyssopifolia</i> L., 1753
<i>Lythrum salicaria</i> L., 1753
<i>Malva sylvestris</i> L., 1753
<i>Matricaria recutita</i> L., 1753
<i>Medicago arabica</i> (L.) Huds., 1762
<i>Medicago lupulina</i> L., 1753
<i>Medicago minima</i> (L.) L., 1754
<i>Medicago polymorpha</i> L., 1753
<i>Medicago sativa</i> subsp. <i>sativa</i>
<i>Melampyrum cristatum</i> L., 1753
<i>Melica uniflora</i> Retz., 1779
<i>Melilotus albus</i> Medik., 1787
<i>Melilotus altissimus</i> Thuill., 1799
<i>Mentha aquatica</i> L., 1753
<i>Mentha pulegium</i> L., 1753
<i>Mentha suaveolens</i> Ehrh., 1792
<i>Mercurialis annua</i> L., 1753
<i>Mibora minima</i> (L.) Desv., 1818
<i>Micropyrum tenellum</i> (L.) Link, 1843
<i>Moenchia erecta</i> (L.) P.Gaerth., B.Mey. & Scherb., 1799
<i>Morus nigra</i> L., 1753
<i>Muscari comosum</i> (L.) Mill., 1768
<i>Muscari neglectum</i> Guss. ex Ten., 1842
<i>Myagrum perfoliatum</i> L., 1753
<i>Myosotis arvensis</i> Hill, 1764
<i>Myosotis discolor</i> Pers., 1797
<i>Myosotis ramosissima</i> Rochel, 1814
<i>Myosotis</i> sp.
<i>Myosoton aquaticum</i> (L.) Moench, 1794
<i>Myriophyllum alterniflorum</i> DC., 1815
<i>Myriophyllum spicatum</i> L., 1753
<i>Najas marina</i> subsp. <i>marina</i>
<i>Nasturtium officinale</i> R.Br., 1812

Nom scientifique
<i>Nigella damascena</i> L., 1753
<i>Nigella gallica</i> Jord., 1852
<i>Nuphar lutea</i> (L.) Sm., 1809
<i>Odontites luteus</i> subsp. <i>luteus</i>
<i>Oenanthe fistulosa</i> L., 1753
<i>Oenanthe lachenalii</i> C.C.Gmel., 1805
<i>Oenanthe pimpinelloides</i> L., 1753
<i>Oenothera glazioviana</i> Micheli, 1875
<i>Onobrychis viciifolia</i> Scop., 1772
<i>Ononis pusilla</i> L., 1759
<i>Ononis spinosa</i> var. <i>procurrens</i> (Wallr.) Burnat, 1896
<i>Ophioglossum vulgatum</i> L., 1753
<i>Ophrys apifera</i> Huds., 1762
<i>Ophrys exaltata</i> subsp. <i>arachnitiformis</i> (Gren. & Philippe) Del Prete, 1984
<i>Ophrys exaltata</i> subsp. <i>marzuola</i> Geniez, Melki & R.Soca, 2002
<i>Ophrys exaltata</i> subsp. <i>splendida</i> (Gözl & Reinhard) R.Soca, 2002
<i>Ophrys insectifera</i> L., 1753
<i>Ophrys lutea</i> Cav., 1793
<i>Ophrys passionis</i> Sennen, 1926
<i>Ophrys</i> sp.
<i>Orchis anthropophora</i> (L.) All., 1785
<i>Orchis purpurea</i> Huds., 1762
<i>Origanum vulgare</i> L., 1753
<i>Ornithogalum umbellatum</i> L., 1753
<i>Ornithopus compressus</i> L., 1753
<i>Oxalis corniculata</i> L., 1753
<i>Oxalis fontana</i> Bunge, 1835
<i>Pallenis spinosa</i> (L.) Cass., 1825
<i>Panicum capillare</i> L., 1753
<i>Panicum dichotomiflorum</i> Michx., 1803
<i>Panicum miliaceum</i> L., 1753
<i>Papaver rhoeas</i> L., 1753
<i>Parentucellia viscosa</i> (L.) Caruel, 1885
<i>Parietaria officinalis</i> L., 1753
<i>Parthenocissus quinquefolia</i> (L.) Planch., 1887
<i>Paspalum dilatatum</i> Poir., 1804
<i>Paspalum distichum</i> L., 1760
<i>Persicaria amphibia</i> (L.) Gray, 1821
<i>Persicaria hydropiper</i> (L.) Spach, 1841
<i>Persicaria maculosa</i> Gray, 1821
<i>Petrorhagia prolifera</i> (L.) P.W.Ball & Heywood, 1964
<i>Phalaris arundinacea</i> L., 1753
<i>Phalaris paradoxa</i> L., 1763
<i>Phleum phleoides</i> (L.) H.Karst., 1880
<i>Phleum pratense</i> L., 1753
<i>Phytolacca americana</i> L., 1753

Nom scientifique
<i>Picris hieracioides</i> L., 1753
<i>Pimpinella major</i> (L.) Huds., 1762
<i>Plantago lanceolata</i> L., 1753
<i>Plantago major</i> L., 1753
<i>Plantago media</i> L., 1753
<i>Platanus orientalis</i> L., 1753
<i>Platanus x hispanica</i> Mill. ex Münchh., 1770
<i>Poa annua</i> L., 1753
<i>Poa pratensis</i> L., 1753
<i>Poa trivialis</i> L., 1753
<i>Polycarpon tetraphyllum</i> (L.) L., 1759
<i>Polygala calcarea</i> F.W.Schultz, 1837
<i>Polygala vulgaris</i> L., 1753
<i>Polygonum aviculare</i> L., 1753
<i>Polypodium vulgare</i> L., 1753
<i>Polypogon maritimus</i> subsp. <i>maritimus</i>
<i>Polypogon monspeliensis</i> (L.) Desf., 1798
<i>Polystichum setiferum</i> (Forssk.) T.Moore ex Woyn., 1913
<i>Populus alba</i> L., 1753
<i>Populus deltoides</i> Bartram ex Marshall, 1785
<i>Populus nigra</i> L., 1753
<i>Populus nigra</i> var. <i>italica</i> Münchh., 1770
<i>Populus tremula</i> L., 1753
<i>Portulaca oleracea</i> L., 1753
<i>Potamogeton berchtoldii</i> Fieber, 1838
<i>Potamogeton crispus</i> L., 1753
<i>Potamogeton nodosus</i> Poir., 1816
<i>Potentilla argentea</i> L., 1753
<i>Potentilla erecta</i> (L.) Rausch., 1797
<i>Potentilla neumanniana</i> Rchb., 1832
<i>Potentilla recta</i> L., 1753
<i>Potentilla reptans</i> L., 1753
<i>Primula vulgaris</i> Huds., 1762
<i>Prospero autumnale</i> (L.) Speta, 1982
<i>Prunella grandiflora</i> (L.) Schöller, 1775
<i>Prunella hastifolia</i> Brot., 1804
<i>Prunella laciniata</i> (L.) L., 1763
<i>Prunella vulgaris</i> L., 1753
<i>Prunus avium</i> (L.) L., 1755
<i>Prunus laurocerasus</i> L., 1753
<i>Prunus mahaleb</i> L., 1753
<i>Prunus spinosa</i> L., 1753
<i>Pteridium aquilinum</i> (L.) Kuhn, 1879
<i>Pulicaria dysenterica</i> (L.) Bernh., 1800
<i>Pulmonaria affinis</i> Jord., 1854
<i>Pulmonaria officinalis</i> L., 1753

Nom scientifique
<i>Quercus petraea</i> Liebl., 1784
<i>Quercus pubescens</i> Willd., 1805
<i>Quercus pyrenaica</i> Willd., 1805
<i>Quercus robur</i> L., 1753
<i>Ranunculus acris</i> subsp. <i>friesianus</i> (Jord.) Syme, 1863
<i>Ranunculus aquatilis</i> L., 1753
<i>Ranunculus arvensis</i> L., 1753
<i>Ranunculus bulbosus</i> L., 1753
<i>Ranunculus ficaria</i> L., 1753
<i>Ranunculus ophioglossifolius</i> Vill., 1789
<i>Ranunculus paludosus</i> Poir., 1789
<i>Ranunculus parviflorus</i> L., 1758
<i>Ranunculus penicillatus</i> (Dumort.) Bab., 1874
<i>Ranunculus repens</i> L., 1753
<i>Ranunculus reptans</i> L., 1753
<i>Ranunculus sardous</i> Crantz, 1763
<i>Ranunculus sceleratus</i> L., 1753
<i>Ranunculus trichophyllus</i> Chaix, 1785
<i>Rapistrum rugosum</i> subsp. <i>rugosum</i>
<i>Reseda phyteuma</i> L., 1753
<i>Reynoutria japonica</i> Houtt., 1777
<i>Rhamnus alaternus</i> L., 1753
<i>Rhamnus cathartica</i> L., 1753
<i>Rhinanthus angustifolius</i> C.C.Gmel., 1806
<i>Robinia pseudoacacia</i> L., 1753
<i>Rorippa amphibia</i> (L.) Besser, 1821
<i>Rorippa palustris</i> (L.) Besser, 1821
<i>Rorippa sylvestris</i> (L.) Besser, 1821
<i>Rosa arvensis</i> Huds., 1762
<i>Rosa canina</i> L., 1753
<i>Rosa</i> sp.
<i>Rostraria cristata</i> (L.) Tzvelev, 1971
<i>Rubia peregrina</i> L., 1753
<i>Rubus</i> sp.
<i>Rumex acetosa</i> L., 1753
<i>Rumex acetosella</i> L., 1753
<i>Rumex conglomeratus</i> Murray, 1770
<i>Rumex crispus</i> L., 1753
<i>Rumex obtusifolius</i> L., 1753
<i>Rumex pulcher</i> subsp. <i>pulcher</i>
<i>Rumex sanguineus</i> L., 1753
<i>Ruscus aculeatus</i> L., 1753
<i>Sagina apetala</i> Ard., 1763
<i>Sagina apetala</i> subsp. <i>erecta</i> F.Herm., 1912
<i>Salix alba</i> L., 1753
<i>Salix atrocinnerea</i> Brot., 1804

Nom scientifique
<i>Salix babylonica</i> L., 1753
<i>Salix caprea</i> L., 1753
<i>Salix purpurea</i> L., 1753
<i>Salvia pratensis</i> L., 1753
<i>Salvia verbenaca</i> L., 1753
<i>Sambucus ebulus</i> L., 1753
<i>Sambucus nigra</i> L., 1753
<i>Samolus valerandi</i> L., 1753
<i>Sanguisorba minor</i> subsp. <i>minor</i>
<i>Sanicula europaea</i> L., 1753
<i>Saponaria officinalis</i> L., 1753
<i>Saxifraga granulata</i> L., 1753
<i>Saxifraga tridactylites</i> L., 1753
<i>Scabiosa atropurpurea</i> L., 1753
<i>Scabiosa columbaria</i> L., 1753
<i>Scandix pecten-veneris</i> L., 1753
<i>Schoenoplectus lacustris</i> (L.) Palla, 1888
<i>Scleranthus annuus</i> L., 1753
<i>Scrophularia auriculata</i> L., 1753
<i>Scrophularia nodosa</i> L., 1753
<i>Scutellaria galericulata</i> L., 1753
<i>Sedum acre</i> L., 1753
<i>Sedum caespitosum</i> (Cav.) DC., 1828
<i>Sedum rubens</i> L., 1753
<i>Senecio inaequidens</i> DC., 1838
<i>Senecio vulgaris</i> L., 1753
<i>Serapias lingua</i> L., 1753
<i>Serapias vomeracea</i> (Burm.f.) Briq., 1910
<i>Serratula tinctoria</i> L., 1753
<i>Seseli montanum</i> L., 1753
<i>Setaria pumila</i> (Poir.) Roem. & Schult., 1817
<i>Setaria verticillata</i> (L.) P.Beauv., 1812
<i>Setaria viridis</i> subsp. <i>viridis</i>
<i>Sherardia arvensis</i> L., 1753
<i>Silaum silaus</i> (L.) Schinz & Thell., 1915
<i>Silene armeria</i> L., 1753
<i>Silene flos-cuculi</i> (L.) Clairv., 1811
<i>Silene gallica</i> L., 1753
<i>Silene latifolia</i> subsp. <i>alba</i> (Mill.) Greuter & Burdet, 1982
<i>Silene nutans</i> L., 1753
<i>Silybum marianum</i> (L.) Gaertn., 1791
<i>Solanum dulcamara</i> L., 1753
<i>Solanum nigrum</i> L., 1753
<i>Sonchus asper</i> (L.) Hill, 1769
<i>Sonchus oleraceus</i> L., 1753
<i>Sorbus torminalis</i> (L.) Crantz, 1763

Nom scientifique
<i>Sparganium erectum</i> subsp. <i>neglectum</i> (Beeby) K.Richt., 1890
<i>Spartium junceum</i> L., 1753
<i>Spergula arvensis</i> L., 1753
<i>Spergularia rubra</i> (L.) J.Presl & C.Presl, 1819
<i>Sporobolus indicus</i> (L.) R.Br., 1810
<i>Stachys annua</i> (L.) L., 1763
<i>Stachys arvensis</i> (L.) L., 1763
<i>Stachys germanica</i> L., 1753
<i>Stachys officinalis</i> (L.) Trévis., 1842
<i>Stachys palustris</i> L., 1753
<i>Stachys recta</i> L., 1767
<i>Stachys sylvatica</i> L., 1753
<i>Stellaria holostea</i> L., 1753
<i>Stellaria nemorum</i> L., 1753
<i>Succisa pratensis</i> Moench, 1794
<i>Symphotrichum subulatum</i> var. <i>squamatum</i> (Spreng.) S.D.Sundb., 2004
<i>Symphytum tuberosum</i> L., 1753
<i>Taraxacum</i> sp.
<i>Teucrium chamaedrys</i> L., 1753
<i>Teucrium montanum</i> L., 1753
<i>Teucrium scorodonia</i> L., 1753
<i>Thesium humifusum</i> DC., 1815
<i>Thymelaea passerina</i> (L.) Coss. & Germ., 1861
<i>Thymus polytrichus</i> subsp. <i>britannicus</i> (Ronniger) Kerguelen, 1987
<i>Tilia platyphyllos</i> Scop., 1771
<i>Tolpis barbata</i> (L.) Gaertn., 1791
<i>Tordylium maximum</i> L., 1753
<i>Torilis arvensis</i> (Huds.) Link, 1821
<i>Torilis nodosa</i> (L.) Gaertn., 1788
<i>Tragopogon eriospermus</i> Ten., 1823
<i>Tragopogon pratensis</i> subsp. <i>pratensis</i>
<i>Tragus racemosus</i> (L.) All., 1785
<i>Trifolium angustifolium</i> L., 1753
<i>Trifolium arvense</i> L., 1753
<i>Trifolium campestre</i> Schreb., 1804
<i>Trifolium dubium</i> Sibth., 1794
<i>Trifolium fragiferum</i> L., 1753
<i>Trifolium glomeratum</i> L., 1753
<i>Trifolium hybridum</i> L., 1753
<i>Trifolium maritimum</i> Huds., 1762
<i>Trifolium patens</i> Schreb., 1804
<i>Trifolium pratense</i> L., 1753
<i>Trifolium repens</i> L., 1753
<i>Trifolium repens</i> var. <i>repens</i>
<i>Trifolium scabrum</i> L., 1753
<i>Trifolium striatum</i> L., 1753

Nom scientifique
<i>Trifolium subterraneum</i> L., 1753
<i>Trisetum flavescens</i> (L.) P.Beauv., 1812
<i>Triticum aestivum</i> L., 1753
<i>Tussilago farfara</i> L., 1753
<i>Typha latifolia</i> L., 1753
<i>Ulmus glabra</i> Huds., 1762
<i>Ulmus laevis</i> Pall., 1784
<i>Ulmus minor</i> Mill., 1768
<i>Urtica dioica</i> L., 1753
<i>Urtica urens</i> L., 1753
<i>Valeriana dioica</i> L., 1753
<i>Valerianella carinata</i> Loisel.
<i>Valerianella eriocarpa</i> Desv., 1809
<i>Valerianella rimosa</i> Bastard
<i>Valerianella</i> sp.
<i>Vallisneria spiralis</i> L., 1753
<i>Verbascum blattaria</i> L., 1753
<i>Verbascum lychnitis</i> L., 1753
<i>Verbascum thapsus</i> L., 1753
<i>Verbena bonariensis</i> L., 1753
<i>Verbena officinalis</i> L., 1753
<i>Veronica acinifolia</i> L., 1762
<i>Veronica anagallis-aquatica</i> L., 1753
<i>Veronica arvensis</i> L., 1753
<i>Veronica beccabunga</i> L., 1753
<i>Veronica chamaedrys</i> L., 1753
<i>Veronica peregrina</i> L., 1753
<i>Veronica persica</i> Poir., 1808
<i>Viburnum lantana</i> L., 1753
<i>Viburnum tinus</i> L., 1753
<i>Vicia bithynica</i> (L.) L., 1759
<i>Vicia cracca</i> L., 1753
<i>Vicia hirsuta</i> (L.) Gray, 1821
<i>Vicia lathyroides</i> L., 1753
<i>Vicia lutea</i> L., 1753
<i>Vicia sativa</i> subsp. <i>nigra</i> (L.) Ehrh., 1780
<i>Vicia sativa</i> subsp. <i>segetalis</i> (Thuill.) Celak., 1875
<i>Vicia tetrasperma</i> (L.) Schreb., 1771
<i>Vinca minor</i> L., 1753
<i>Viola alba</i> Besser, 1809
<i>Viola arvensis</i> Murray, 1770
<i>Viola reichenbachiana</i> Jord. ex Boreau, 1857
<i>Viola</i> sp.
<i>Vulpia ciliata</i> Dumort., 1824
<i>Vulpia myuros</i> (L.) C.C.Gmel., 1805
<i>Vulpia myuros</i> subsp. <i>sciuroides</i> (Roth) Rouy

Nom scientifique
<i>Vulpia</i> sp.
<i>Xanthium orientale</i> subsp. <i>italicum</i> (Moretti) Greuter, 2003
<i>Xanthium spinosum</i> L., 1753
<i>Xanthium strumarium</i> L., 1753
<i>Xeranthemum cylindraceum</i> Sm., 1813
<i>Zannichellia palustris</i> L., 1753

INSECTES

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Lépidoptères	
<i>Rhopalocères</i>	
Petite Tortue	<i>Aglais urticae</i>
Aurore	<i>Anthocharis cardamines</i>
Petit Mars changeant	<i>Apatura ilia</i>
Gazé	<i>Aporia crataegi</i>
Carte géographique	<i>Araschnia levana</i>
Tabac d'Espagne	<i>Argynnis paphia</i>
Collier de corail	<i>Aricia agestis</i>
Nacré de la ronce	<i>Brenthis daphne</i>
Silène	<i>Brintesia cirse</i>
Argus vert	<i>Callophrys rubi</i>
Grisette	<i>Carcharodus alceae</i>
Petite violette	<i>Clossiana dia</i>
Céphale	<i>Coenonympha arcania</i>
Fadet commun	<i>Coenonympha pamphilus</i>
Fluoré	<i>Colias alfacariensis</i>
Souci	<i>Colias crocea</i>
Demi-Argus	<i>Cyaniris semiargus</i>
Point de Hongrie	<i>Erynnis tages</i>
Piéride des biscutelles	<i>Euchloe crameri</i>
Damier de la Succise	<i>Euphydryas aurinia</i>
Azuré des cytises	<i>Glaucopsyche alexis</i>
Citron de Provence	<i>Gonepteryx cleopatra</i>
Citron	<i>Gonepteryx rhamni</i>
Sylvandre	<i>Hipparchia fagi</i>
Paon de Jour	<i>Inachis io</i>
Flambé	<i>Iphiclides podalirius</i>
Petit Nacré	<i>Issoria lathonia</i>
Azuré porte-queue	<i>Lampides boeticus</i>
Ariane/Némusien	<i>Lasiommata maera</i>
Mégère/Satyre	<i>Lasiommata megera</i>

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Piérède de la moutarde	<i>Leptidea sinapis</i>
Sylvain azuré	<i>Limenitis reducta</i>
Cuivré commun	<i>Lycaena phlaeas</i>
Cuivré fuligineux	<i>Lycaena tityrus</i>
Azuré bleu-céleste	<i>Lysandra bellargus</i>
Azuré du serpolet	<i>Maculinea arion</i>
Myrtil	<i>Maniola jurtina</i>
Demi-deuil	<i>Melanargia galathea</i>
Mélictée du plantain	<i>Melitaea cinxia</i>
Mélictée orangée	<i>Melitaea didyma</i>
Mélictée du mélampyre	<i>Melicta athalia</i>
Mélictée des centaurees	<i>Melitaea phoebe</i>
Mélictée des scabieuses	<i>Melicta parthenoides</i>
Grand Nègre des bois	<i>Minois dryas</i>
Thécla du chêne	<i>Neozephyrus quercus</i>
Sylvaine	<i>Ochlodes venatus</i>
Machaon	<i>Papilio machaon</i>
Tircis	<i>Pararge aegeria</i>
Piérède du chou	<i>Pieris brassicae</i>
Piérède du navet	<i>Pieris napi</i>
Piérède de la rave	<i>Pieris rapae</i>
Robert le Diable	<i>Polygonia c-album</i>
Azuré commun	<i>Polyommatus icarus</i>
Marbré de vert	<i>Pontia daplidice</i>
Azuré du thym	<i>Pseudophylotes baton</i>
Hespérie des potentilles	<i>Pyrgus armoricanus</i>
Tacheté austral	<i>Pyrgus malvoides</i>
Ocellé de la canche	<i>Pyronia cecilia</i>
Amaryllis	<i>Pyronia tithonus</i>
Roussâtre	<i>Spialia sertorius</i>
Hespérie du chiendent	<i>Thymelicus acteon</i>
Hespérie du dactyle	<i>Thymelicus lineola</i>
Hespérie de la Houque	<i>Thymelicus sylvestris</i>
Vulcain	<i>Vanessa atalanta</i>
Belle-Dame	<i>Vanessa cardui</i>
Zygènes	
Turquoise	<i>Adscita statices</i>
Turquoise de la globulaire	<i>Jordanita globulariae</i>
Zygène des garrigues	<i>Zygaena erythrus</i>
Zygène de la Filipendule	<i>Zygaena filipendulae</i>
Zygène de la lavande	<i>Zygaena lavandulae</i>
Zygène du lotier	<i>Zygaena loti</i>

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Zygène d'Occitanie	<i>Zygaena occitanica</i>
Zygène cendrée	<i>Zygaena rhadamanthus</i>
Zygène du panicaut	<i>Zygaena sarpedon</i>
Zygène transalpine	<i>Zygaena transalpina</i>
Zygène du trèfle	<i>Zygaena trifolii</i>
Hétérocères (hors zygènes)	
Rayure commune	<i>Aplocera plagiata</i>
Ecaille villageoise	<i>Arctia villica</i>
Gamma	<i>Autographa gamma</i>
Mi	<i>Callistege mi</i>
Brocatelle d'or	<i>Camptogramma bilineata</i>
Géomètre à barreaux	<i>Chiasmia clathrata</i>
Bordure ensanglantée	<i>Diacrisia sannio</i>
Double-Omega	<i>Diloba caeruleocephala</i>
Phalène picotée	<i>Ematurga atomaria</i>
Laineuse du cerisier	<i>Eriogaster lanestris</i>
Doublement jaune	<i>Euclidia glyphica</i>
Ecaille chinée	<i>Euplagia quadripunctaria</i>
Cul-brun	<i>Euproctis chrysorrhoea</i>
Noctuelle de la Cardère	<i>Heliothis virescens</i>
Disparate	<i>Lymantria dispar</i>
Moro-sphinx	<i>Macroglossum stellatarum</i>
Bombyx à livrée	<i>Malacosoma neustria</i>
Orthosie rougeoyante	<i>Orthosia miniosa</i>
Phalène sacrée	<i>Rhodometra sacraria</i>
Ecaille pourprée	<i>Rhyparia purpurata</i>
Petit Paon de nuit	<i>Saturnia pavonia</i>
Ecaille tigrée	<i>Spilosoma lubricipeda</i>
Ecaille striée	<i>Spiris striata</i>
Goutte de sang	<i>Tyria jacobaeae</i>
Noctuelle en deuil	<i>Tyta luctuosa</i>
Orthoptères	
Oedipode automnale	<i>Aiolopus strepens</i>
Oedipode émeraude	<i>Aiolopus thalassinus</i>
Criquet de Barbarie	<i>Calliptamus barbarus</i>
Criquet italien	<i>Calliptamus italicus</i>
Criquet mélodieux	<i>Chorthippus bigguttulus</i>
Criquet duettiste	<i>Chorthippus brunneus</i>
Criquet verte-échine	<i>Chorthippus dorsatus</i>
Criquet des pâtures	<i>Chorthippus parallelus</i>
Conocéphale bigarré	<i>Conocephalus fuscus</i>
Dectique à front blanc	<i>Decticus albifrons</i>

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Tétrix déprimé	<i>Depressotetrix depressa</i>
Ephippigère des vignes	<i>Ephippiger ephippiger</i>
Criquet glauque	<i>Euchorthippus elegantulus</i>
Grillon bordelais	<i>Eumodicogryllus bordigalensis</i>
Grillon champêtre	<i>Gryllus campestris</i>
Barbitiste des Pyrénées	<i>Isophya pyrenaea</i>
Sauterelle ponctuée	<i>Leptophyes punctatissima</i>
Grillon noirâtre	<i>Melanogryllus desertus</i>
Decticelle bariolée	<i>Metrioptera roeselii</i>
Grillon d'Italie	<i>Oecanthus pellucens</i>
Oedipode turquoise	<i>Oedipoda caerulea</i>
Criquet noir-ébène	<i>Omocestus rufipes</i>
Grillon des bois	<i>Nemobius sylvestris</i>
Tétrix méridional	<i>Paratettix meridionalis</i>
Criquet pansu	<i>Pezotettix giornae</i>
Phanéroptère méridional	<i>Phaneroptera nana</i>
Decticelle des pelouses	<i>Pholidoptera femorata</i>
Decticelle côtière	<i>Platycleis affinis</i>
Decticelle chagrinée	<i>Platycleis albopunctata</i>
Decticelle caroyée	<i>Platycleis tessellata</i>
Grillon des marais	<i>Pteronemobius heydenii</i>
Conocéphale gracieux	<i>Ruspolia nitidula</i>
Oedipode aigue-marine	<i>Sphingonotus caeruleus</i>
Criquet de la palène	<i>Stenobothrus lineatus</i>
Tétrix caucasien	<i>Tetrix bolivari</i>
Tétrix riverain	<i>Tetrix subulata</i>
Tétrix des carrières	<i>Tetrix tenuicornis</i>
Tétrix commun	<i>Tetrix undulata</i>
Grande sauterelle verte	<i>Tettigonia viridissima</i>
Phanéroptère liliacé	<i>Tylopsis liliifolia</i>
Ephippigère carénée	<i>Uromenus rugosicollis</i>
Decticelle frêle	<i>Yersinella raymondii</i>
Dictyoptères	
Empuse	<i>Empusa pennata</i>
Mante religieuse	<i>Mantis religiosa</i>
Odonates	
Aeshne affine	<i>Aeshna affinis</i>
Aeshne bleue	<i>Aeshna cyanea</i>
Anax empereur	<i>Anax imperator</i>
Anax napolitain	<i>Anax parthenope</i>
Aeshne paisible	<i>Boyeria irene</i>
Caloptéryx hémorroïdal	<i>Calopteryx haemorrhoidalis</i>

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Caloptéryx méridional	<i>Calopteryx virgo meridionalis</i>
Caloptéryx ouest-méditerranéen	<i>Calopteryx xanthostoma</i>
Agrion de Mercure	<i>Coenagrion mercuriale</i>
Agrion jouvencelle	<i>Coenagrion puella</i>
Agrion mignon	<i>Coenagrion scitulum</i>
Cordulégastre annelé	<i>Cordulegaster boltonii</i>
Cordulie bronzée	<i>Cordulia aenea</i>
Libellule écarlate	<i>Crocothemis erythraea</i>
Agrion porte-coupe	<i>Enallagma cyathigerum</i>
Agrion à longs cercoïdes	<i>Erythromma lindenii</i>
Naiade au corps vert	<i>Erythromma viridulum</i>
Gomphe de graslin	<i>Gomphus graslinii</i>
Gomphe gentil	<i>Gomphus pulchellus</i>
Gomphe vulgaire	<i>Gomphus vulgatissimus</i>
Anax porte-selle	<i>Hemianax ephippiger</i>
Agrion élégant	<i>Ischnura elegans</i>
Agrion nain	<i>Ischnura pumilio</i>
Libellule déprimée	<i>Libellula depressa</i>
Libellule fauve	<i>Libellula fulva</i>
Orthétrum à styles blancs	<i>Orthetrum albistylum</i>
Orthétrum brun	<i>Orthetrum brunneum</i>
Orthétrum bleuissant	<i>Orthetrum coerulescens</i>
Orthétrum réticulé	<i>Orthetrum cancellatum</i>
Gomphes à forceps	<i>Onychogomphus forcipatus</i>
Cordulie à corps fin	<i>Oxygastra curtisii</i>
Agrion blanchâtre	<i>Platycnemis latipes</i>
Agrion orangé	<i>Platycnemis acutipennis</i>
Agrion à larges pattes	<i>Platycnemis pennipes</i>
Petite nymphe au corps de feu	<i>Pyrrhosoma nymphula</i>
Cordulie métallique	<i>Somatochlora metallica</i>
Leste brun	<i>Sympetma fusca</i>
Sympétrum à nervures rouges	<i>Sympetrum fonscolombii</i>
Sympétrum méridional	<i>Sympetrum meridionale</i>
Sympétrum sanguin	<i>Sympetrum sanguineum</i>
Sympétrum à côtés striés	<i>Sympetrum striolatum</i>
Coléoptères	
Aegosoma	<i>Aegosoma sacbricorne</i>
Grand Capricorne	<i>Cerambyx cerdo</i>
Cétoine dorée	<i>Cetonia aurata</i>
Petite-Biche	<i>Dorcus parallelipipedus</i>
Lucane cerf-volant	<i>Lucanus cervus</i>
Rhinocéros	<i>Oryctes nasicornis</i>

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Névroptères	
Ascalaphe ambré	<i>Libelloides coccajus</i>
Ascalaphe commun	<i>Libelloides longicornis</i>

AMPHIBIENS

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Triton marbré	<i>Triturus marmoratus</i>
Crapaud accoucheur	<i>Alytes obstetricans</i>
Crapaud calamite	<i>Bufo calamita</i>
Grenouille agile	<i>Rana dalmatina</i>
Rainette méridionale	<i>Hyla meridionalis</i>
Triton palmé	<i>Lissotriton helveticus</i>
Salamandre tachetée	<i>Salamandra salamandra</i>
Crapaud commun	<i>Bufo bufo</i>
Complexe des « grenouilles vertes »	<i>Pelophylax sp.</i>
Grenouille rieuse	<i>Pelophylax ridibundus*</i>
Pélodyte ponctué	<i>Pelodytes punctatus</i>

REPTILES

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Couleuvre d'Esculape	<i>Zamenis longissimus</i>
Couleuvre verte et jaune	<i>Hierophis viridiflavus</i>
Lézard des murailles	<i>Podarcis muralis</i>
Lézard vert occidental	<i>Lacerta bilineata*</i>
Couleuvre à collier	<i>Natrix natrix</i>
Coronelle girondine	<i>Coronella girondica</i>
Couleuvre vipérine	<i>Natrix maura</i>
Vipère aspic	<i>Vipera aspis</i>

OISEAUX

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Statut biologique de l'espèce sur l'aire d'étude
Aigle botté	<i>Hieraaetus pennatus</i>	P
Aigrette garzette	<i>Egretta garzetta</i>	P
Alouette des champs	<i>Alauda Arvensis</i>	N, H
Alouette lulu	<i>Lullula arborea</i>	N, H
Bergeronnette des ruisseaux	<i>Motacilla cinerea</i>	N
Bergeronnette grise	<i>Motacilla alba</i>	N, H
Bergeronnette printanière	<i>Motacilla flava</i>	N
Bernache du Canada	<i>Branta canadensis</i>	Sédentaire, mais non nicheuse
Bihoreau gris	<i>Nycticorax nycticorax</i>	P
Bondrée apivore	<i>Pernis apivorus</i>	M
Bouscarle de Cetti	<i>Cettia cetti</i>	N
Bruant jaune	<i>Emberiza citrinella</i>	N
Bruant proyer	<i>Miliaria calandra</i>	N
Bruant zizi	<i>Emberiza cirlus</i>	N, H
Busard Saint-Martin	<i>Circus cyaneus</i>	P
Buse variable	<i>Buteo buteo</i>	N, H
Caille des blés	<i>Coturnix coturnix</i>	N
Canard colvert	<i>Anas platyrhynchos</i>	N, H
Chardonneret élégant	<i>Carduelis carduelis</i>	N, H
Chevalier culblanc	<i>Tringa ochropus</i>	M
Chevalier guignette	<i>Actitis hypoleucos</i>	M
Chevêche d'Athéna	<i>Athene noctua</i>	N, H
Choucas des tours	<i>Corvus monedula</i>	N, H
Chouette hulotte	<i>Strix aluco</i>	N, H
Cigogne noire	<i>Ciconia nigra</i>	M
Circaète Jean-le-Blanc	<i>Circaetus gallicus</i>	P, M
Cisticole des joncs	<i>Cisticola juncidis</i>	N
Corneille noire	<i>Corvus corone</i>	N, H
Coucou gris	<i>Cuculus canorus</i>	N
Effraie des clochers	<i>Tyto alba</i>	N, H
Epervier d'Europe	<i>Accipiter nisus</i>	N

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Statut biologique de l'espèce sur l'aire d'étude
Etourneau sansonnet	<i>Sturnus vulgaris</i>	N, H
Faucon crécerelle	<i>Falco tinnunculus</i>	N, H
Faucon hobereau	<i>Falco subbuteo</i>	N, M
Fauvette à tête noire	<i>Sylvia atricapilla</i>	N, H
Fauvette grissette	<i>Sylvia communis</i>	N
Gallinule poule-d'eau	<i>Gallinula chloropus</i>	N, H
<i>Garrulus glandarius</i>	Geai des chênes	N, H
Gobemouche gris	<i>Muscicapa striata</i>	N
Gobemouche noir	<i>Ficedula hypoleuca</i>	M
Goéland leucopnée	<i>Larus cachinnans</i>	P, H
Grand Corbeau	<i>Corvus corax</i>	P
Grand Cormoran	<i>Phalacrocorax carbo</i>	P, H
Grand-duc d'Europe	<i>Bubo bubo</i>	P
Grande Aigrette	<i>Ardea alba</i>	H
Grèbe castagneux	<i>Tachypadtus ruficolis</i>	N
Grimpereau des jardins	<i>Certhia brachydactyla</i>	N, H
Grive draine	<i>Turdus viscivorus</i>	N, H
Grive musicienne	<i>Turdus philomelos</i>	N, H
Guêpier d'Europe	<i>Merops apiaster</i>	N, P
Héron cendré	<i>Ardea cinerea</i>	P, H
Héron garde-bœufs	<i>Bubulcus ibis</i>	P, H
Héron pourpré	<i>Ardea purpurea</i>	P
Hibou moyen-duc	<i>Asio otus</i>	N
Hirondelle de fenêtre	<i>Delichon urbica</i>	N, M
Hirondelle rustique	<i>Hirundo rustica</i>	N, M
Huppe fasciée	<i>Upupa epops</i>	N
Hypolaïs polyglotte	<i>Hippolaïs polyglotta</i>	N
Linotte mélodieuse	<i>Carduelis cannabina</i>	N, H
Locustelle tachetée	<i>Locustella naevia</i>	M
Loriot d'Europe	<i>Oriolus oriolus</i>	N
Martinet noir	<i>Apus apus</i>	N, P
Martin-pêcheur d'Europe	<i>Alcedo atthis</i>	N, H
Merle noir	<i>Turdus merula</i>	N, H
Mésange à longue queue	<i>Aegithalos caudatus</i>	N, H
Mésange bleue	<i>Parus caeruleus</i>	N, H

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Statut biologique de l'espèce sur l'aire d'étude
Mésange charbonnière	<i>Parus major</i>	N, H
Milan noir	<i>Milvus migrans</i>	N, M
Milan royal	<i>Milvus milvus</i>	H
Moineau domestique	<i>Passer domesticus</i>	N, H
Moineau friquet	<i>Passer montanus</i>	N
Moineau soulcie	<i>Petronia petronia</i>	N
Mouette rieuse	<i>Larus ridibundus</i>	P
Oedicnème criard	<i>Burhinus oedicephalus</i>	N
Perdrix rouge	<i>Alectoris rufa</i>	N, H
Petit Gravelot	<i>Charadrius dubius</i>	M
Petit-duc scops	<i>Otus scops</i>	P
Pic épeiche	<i>Dendrocopos major</i>	N, H
Pic épeichette	<i>Dendrocopos minor</i>	N, H
Pic noir	<i>Dryocopus martius</i>	P
Pic vert	<i>Picus viridis</i>	N, H
Pie bavarde	<i>Pica pica</i>	N, H
Pie-grièche écorcheur	<i>Lanius collurio</i>	N
Pinson des arbres	<i>Fringilla coelebs</i>	N, H
Pipit des arbres	<i>Anthus trivialis</i>	N, H
Pipit farlouse	<i>Anthus pratensis</i>	H
Pipit rousseline	<i>Anthus campestris</i>	N
Pouillot de Bonelli	<i>Phylloscopus bonelli</i>	N
Pouillot véloce	<i>Phylloscopus collybita</i>	N, H
Roitelet à triple bandeau	<i>Regulus ignicapillus</i>	N
Rollier d'Europe	<i>Coracias garrulus</i>	M
Rosignol philomèle	<i>Luscinia megarhynchos</i>	N
Rougegorge familier	<i>Erithacus rubecula</i>	N, H
Rougequeue à front blanc	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	M
Rougequeue noir	<i>Phoenicurus ochruros</i>	N, H
Rousserolle effarvatte	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>	M
Rousserolle turdoïde	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	M
Serin cini	<i>Serinus serinus</i>	N
Sittelle torchepot	<i>Sitta europaea</i>	N, H
Tarier pâtre	<i>Saxicola rubicola</i>	N, H
Tourterelle des bois	<i>Streptopelia turtur</i>	N

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Statut biologique de l'espèce sur l'aire d'étude
Tourterelle turque	<i>Streptopelia decaocto</i>	N, H
Troglodyte mignon	<i>Troglodytes troglodytes</i>	N, H
Verdier d'Europe	<i>Carduelis chloris</i>	N, H

Statut biologique : N = nicheur, H = hivernant, P = de passage

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Sanglier	<i>Sus scrofa</i>
Souris d'Afrique du Nord	<i>Mus spretus</i>

MAMMIFERES TERRESTRES

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Belette d'Europe	<i>Mustela nivalis</i>
Belette d'Europe ou Hermine	<i>Mustela nivalis / Mustela erminea</i>
Blaireau européen	<i>Meles meles</i>
Campagnol amphibie	<i>Arvicola sapidus</i>
Campagnol des Pyrénées	<i>Microtus gerbei</i>
Chevreuil	<i>Capreolus capreolus</i>
Ecureuil roux	<i>Sciurus vulgaris</i>
Fouine	<i>Martes foina</i>
Genette commune	<i>Genetta genetta</i>
Hérisson d'Europe	<i>Erinaceus europaeus</i>
Lapin de Garenne	<i>Oryctolagus cuniculus</i>
Lièvre d'Europe	<i>Lepus europaeus</i>
Loir	<i>Glis glis</i>
Loutre d'Europe	<i>Lutra lutra</i>
Martre	<i>Martes martes</i>
Martre ou Fouine	<i>Martes martes / Martes foina</i>
Martre ou Fouine ou Putois	<i>Martes martes / Martes foina / Mustela putorius</i>
Mustélidés sp.	-
Pachyure étrusque	<i>Suncus etruscus</i>
Putois d'Europe	<i>Mustela putorius</i>
Ragondin	<i>Myocastor coypus</i>
Rat des moissons	<i>Micromys minutus</i>
Rat noir	<i>Rattus rattus</i>
Renard roux	<i>Vulpes vulpes</i>

CHIROPTÈRES

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Grande Noctule	<i>Nyctalus lasiopterus</i>
Molosse de Cestoni	<i>Tadarida teniotis</i>
Murin d'Alcathoe	<i>Myotis alcathoe</i>
Vespère de Savi	<i>Hypsugo savii</i>
Minioptère de Schreibers	<i>Miniopterus Schreibersii</i>
Grand rhinolophe	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>
Grand/Petit Murin	<i>Myotis myotis ou blythii</i>
Noctule commune	<i>Nyctalus noctula</i>
Pipistrelle de Nathusius	<i>Pipistrellus nathusii</i>
Pipistrelle pygmée	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>
Murin de Bechstein	<i>Myotis bechsteinii</i>
Murin à oreilles échancrées	<i>Myotis emarginatus</i>
Murin à moustaches	<i>Myotis mystacinus</i>
Petit Rhinolophe	<i>Rhinolophus hipposideros</i>
Barbastelle d'Europe	<i>Barbastella barbastellus</i>
Murin de Natterer	<i>Myotis nattereri</i>
Murin de Daubenton	<i>Myotis Daubentonii</i>
Noctule de Leisler	<i>Nyctalus leisleri</i>
Sérotine commune	<i>Eptesicus serotinus</i>
Oreillard sp.	<i>Plecotus sp.</i>
Pipistrelle commune	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>
Pipistrelle de Kuhl	<i>Pipistrellus kuhlii</i>

POISSONS

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Brochet	<i>Esox lucius</i>
Bouvière	<i>Rhodeus sericeus</i>
Goujon	<i>Gobio gobio</i>
Ablette	<i>Alburnus alburnus</i>
Barbeau fluviatile	<i>Barbus barbus</i>
Carpe commune	<i>Cyprinus carpio</i>
Chevaine	<i>Leuciscus cephalus</i>
Gardon	<i>Rutilus rutilus</i>
Loche franche*	<i>Noemacheilus barbatulus</i>
Perche	<i>Perca fluviatilis</i>
Perche-soleil	<i>Lepomis gibbosus</i>
Rotengle	<i>Scardinius erythrophthalmus</i>
Tanche	<i>Tinca tinca</i>
Silure glane	<i>Silurus glanis</i>
Epirine lippu	<i>Pachychilon pictum</i>
Grémille	<i>Gymnocephalus cernua</i>

ECREVISSES

Nom vernaculaire	Nom scientifique
Ecrevisse rouge de Louisiane	<i>Procambarus clarkii</i>

V. Annexe K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

V.1 Principes d'analyse des effets bruts

Le bureau d'étude Biotope, en charge de la coordination des études des milieux naturels a procédé à une analyse qualitative de **l'intensité des effets bruts du projet (c'est-à-dire sans considérer de mise en œuvre de mesures)** sur les espèces floristiques et faunistiques et leurs habitats, identifiés dans le cadre du diagnostic, en tenant compte en particulier :

- des enjeux concernés : habitats et espèces à enjeux affectés par le projet ;
- De la nature de l'effet : destruction, risque de collision, dérangement, risque de pollution...° ;
- De la phase durant laquelle l'effet a lieu : phase travaux ou phase exploitation de l'infrastructure ;
- De la durée de l'effet : les effets temporaires sont limités dans le temps, soit qu'ils disparaissent immédiatement après cessation de la cause, soit qu'ils s'atténuent progressivement jusqu'à disparaître. Ces effets sont liés à la phase travaux. Les effets permanents se manifestent tout au long de la vie du projet et produisent des effets irréversibles. Ils peuvent être liés à la phase de travaux ou d'exploitation ;

Au final, **cinq niveaux d'impact brut (Très Fort, Fort, Moyen, Faible, Négligeable)** ont été définis comme indiqué dans le tableau suivant en croisant le niveau d'intensité de l'impact avec le niveau d'enjeu écologique. Le niveau d'impact doit être modulé en fonction de la durée, de la fréquence, de l'étendue spatiale, de la réversibilité ou non des impacts, de la taille des populations, ...

Niveau d'enjeu \ Intensité de l'impact	Majeur	Fort	Assez fort	Modéré	Faible
Forte (1)	Très fort	Très fort	Fort	Modéré	Faible
Modérée (2)	Fort	Fort	Modéré	Modéré	Négligeable
Faible (3)	Modéré	Modéré	Faible	Faible	Négligeable

(1) **Forte** : L'intensité de l'impact est forte lorsque l'impact n'offre aucune possibilité pour l'élément concerné d'assurer son cycle biologique (destruction totale ou altération très importante de l'habitat ou de la station d'espèce, dérangement rédhibitoire, ...) ou lorsqu'il détruit ou altère l'intégrité de l'élément de façon significative (disparition de l'espèce, modification très importante de son abondance, ...).

(2) **Modéré** : L'intensité de l'impact est modérée lorsqu'il remet en cause au moins une des étapes du cycle biologique d'un élément (empêchement d'accès à un habitat saisonnière, modification importante d'un habitat par les plantes envahissantes, ...) ou lorsqu'il détruit ou altère l'élément de façon modérée sans entraîner sa disparition au niveau local ou sans altérer son intégrité de façon significative (diminution des effectifs ou de sa répartition générale de l'espèce au niveau local, ...).

(3) **Faible** : Pas de remise en cause du bon accomplissement biologique de l'élément concerné ou destruction/remise en cause de son intégrité.

Dans les pages suivantes, seuls les impacts sur les espèces présentant un enjeu (modéré, assez fort, fort et majeur) seront étudiés.

Sont explicités ci-dessous les intitulés des colonnes figurant dans les tableaux d'analyse des effets :

- **N° secteur** : numéro du secteur concerné par l'effet ;
- **PK** : point kilométrique (PK) au niveau duquel ou entre lesquels se situe l'effet ;
- **Site** : site à enjeu (défini dans le cadre du diagnostic) sur lequel a été identifié l'habitat ou l'espèce affectés par le projet ;
- **Enjeu(x) concerné(s)** : habitats et espèces à enjeux affectés par le projet ;
- **Nature de l'effet** : description/caractérisation de l'effet ;
- **Phase** : phase durant laquelle l'effet a lieu (phase travaux ou phase exploitation de l'infrastructure) ;
- **Durée de l'effet** : durée durant laquelle l'effet se produit. Les effets temporaires sont limités dans le temps, soit qu'ils disparaissent immédiatement après cessation de la cause, soit qu'ils s'atténuent progressivement jusqu'à disparaître. Ces effets sont liés à la phase travaux. Les effets permanents se manifestent tout au long de la vie du projet et produisent des effets irréversibles. Ils peuvent être liés à la phase de travaux ou d'exploitation.
- **Niveau d'effet avant mesures** : le niveau d'effet dépend à la fois du niveau d'enjeu de l'habitat ou de l'espèce concernée et de l'intensité de l'effet attendu. Au final, cinq niveaux d'impact brut (Très Fort, Fort, Moyen, Faible, Négligeable) ont été définis comme indiqué dans le tableau suivant en croisant le niveau d'intensité de l'impact avec le niveau d'enjeu écologique.
Le niveau d'impact doit être modulé en fonction de la durée, de la fréquence, de l'étendue spatiale, de la réversibilité ou non des impacts, de la taille des populations, ...
- **Commentaires** : compléments d'information pour préciser ou justifier l'intensité ou le niveau d'effet.

V.2 Analyse des effets bruts : secteur 1

V.2.1 Habitats naturels

N° secteur	PR	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	1 à 2	Prairies humides de Preusse bas	Différents types de prairies : Prairies humides atlantiques et subatlantiques maricoles, Prairies atlantiques a fourrages mesotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitats d'enjeu majeur et assez fort dont de petites surfaces seront impactées par le projet.
				Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitats situés à proximité immédiate de la zone d'emprise et susceptibles d'être impactés sur leurs marges sur « Preusse bas » (Castelmaurou/Graguague).
1	1 à 2, 2 à 3, 4, 4 à 5	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Plusieurs cours d'eau (rivière le Girou, ruisseau de Restes, canal de dérivation latéral au Girou) sont concernés. Ils seront impactés sur une partie de leur linéaire.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Ces milieux sont coupés en deux par le futur ouvrage.
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats
1	4 à 5	-	Cressonnières des petits cours d'eau	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré situé à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impacté en phase travaux
1	1 à 2, 6, 5 à 6, 6 à 7	-	Végétation à Phalaris, Typhaies	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Situés sur « Nagen » (Bonrepos-Riquet) : habitats d'enjeu modéré en contexte d'agriculture intensive mais qui restent relativement communs localement et qui ne présentent pas d'enjeux propres ce qui diminue le niveau d'impact.

V.2.2 Flore

N° secteur	PR	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	1 à 2	Prairies humides de Preusse bas	Vulpin bulbeux	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Une station importante de Vulpin bulbeux, espèce d'enjeu majeur, sera impactée sur une petite surface (sur « Preusse bas » (Castelmaurou/Graguague)).
				Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Une station importante de Vulpin bulbeux, espèce d'enjeu majeur, est située à proximité immédiate de la zone d'emprise du projet (sur « Preusse bas » (Castelmaurou/Graguague)). Elle est susceptible d'être impacté par ce dernier en phase travaux.
1	1 à 2	Prairies humides de Preusse bas	Trèfle écailléux	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Deux stations de Trèfle écailléux sur « Preusse bas » (Castelmaurou/Graguague), espèce d'enjeu fort, seront impactées partiellement et une station sera impactée en totalité.
				Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Deux stations sont localisées à proximité immédiate des emprises du projet et sont susceptibles d'être impactées en phase travaux.
	1 à 2	Prairies humides de Preusse bas	Véronique à feuilles de calament	Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Une station est située à proximité immédiate des emprises du projet et est susceptible d'être impactée en phase travaux.
1	6 à 7	-	Joncs à tiges comprimées	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Une station présente dans un bassin de rétention bordant l'A680 (« Nagen » (St-Marcel-Paule)) sera impactée par le projet.

V.2.3 Insectes

N° secteur	PR	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	1 à 2	Prairies humides de Preusse bas	Tétrix caucasien	Destruction d'habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Une petite partie des habitats de l'espèce se situent dans l'emprise, au niveau du lieu-dit « Preusse bas » sur la commune de Gragnague. Les zones les plus intéressantes pour cette espèce sont toutefois hors d'atteinte du projet (au centre des parcelles). Il faudra toutefois veiller à ne pas assécher le milieu lors des travaux de terrassement.
				Risque de destruction d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le risque de destruction d'individus est faible. En effet, la surface potentiellement détruite est réduite et les individus ont essentiellement été contactés sur les zones ouvertes du fossé, au centre des parcelles.

V.2.4 Amphibiens

N° secteur	PR	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	1 (« Preusse »)	-	Salamandre tachetée Grenouille agile Triton palmé Rainette méridionale	Fragmentation de territoires et de corridors	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
1	4 à 6 (de « Bellegarde » au nord de la « Briquetterie de Nagen »)	Mare de Bellegarde et bois d'Aubit	Pélodyte ponctué Grenouille agile Crapaud calamite Rainette méridionale	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Altération d'habitats	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Risque de pollutions de fossés et du Girou.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.

V.2.5 Reptiles

N° secteur	PR	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	1 à 8 (de « Preusse » à « Pont de Bois »)	-	Couleuvre à collier Couleuvre vipérine Lézard vert occidental	Fragmentation des territoires et de corridors	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Altération d'habitats	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Risque de pollutions de fossés et du Girou.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Au passage des futures voies. Habitats de part et d'autre de l'ouvrage.

V.2.6 Oiseaux

N° secteur	PR	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	1 à 2	-	Alouette lulu	Destruction d'habitats de nidification et de repos : friche	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Les emprises du projet sont situées en partie sur une friche au niveau de « Preusse » (Castelmaurou). L'impact est faible, car seule une petite partie de cet habitat est concernée.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu que la plus grande partie de l'habitat est maintenue. L'espèce semble par ailleurs assez tolérante au dérangement.
1	4 à 5, 6 à 8	Plaine agricole de Bellegarde, Foncalbe, Las Sescos et le Plancard	Bruant proyer	Destruction d'habitats de nidification et de repos : friches	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction de friches des emprises ASF où l'espèce niche : - au nord de l'A680 au sud-ouest de « las Sescos » (Granague, Bonrepos-Riquet). - au nord de l'A680 entre « Nagen », « En Donzel » et « En Farine » (St-Marcel-Paulel, Nonrepos-Riquet, Verfeil). L'impact est modéré, le projet entraînant la destruction d'une grande partie des milieux favorables à l'espèce.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Dérangement très important durant la période de nidification.
1	4 à 6	Plaine agricole de Bellegarde, Foncalbe, Las Sescos et le Plancard	Fauvette grissette	Destruction d'habitats de nidification et de repos : friches	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction de friches au niveau des emprises ASF au nord de l'A680, au sud de « las Sescos » et « le Plancard » (Granague, St-Marcel-Paulel). L'impact est modéré, le projet entraînant la destruction d'une grande partie de ses friches.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er avril-15 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant favorable à cette espèce. La Fauvette grissette semble par ailleurs tolérante au dérangement (nidification en bordure de l'A680).
1	4 à 6, 6 à 7	Plaine agricole de Bellegarde, Foncalbe, Las Sescos et le Plancard	Bergeronnette printanière	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures et de friches au nord et au sud de l'A680 sur lesquelles l'espèce niche. Seule une toute petite partie de ces habitats est impactée. Ces milieux sont par ailleurs abondants sur le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	L'impact est faible, car seule une toute petite partie de cultures et friches est impactée. Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-31 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu de l'abondance des cultures sur lesquelles des individus dérangés pourraient aller se déplacer. Par ailleurs, l'espèce semble tolérante au dérangement (nidification dans parcelles cultivées avec passage d'engins agricoles, ...).

V.2.7 Mammifères terrestres

N° secteur	PR	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	1 à 2, 2 à 5 (« Preusse Bas », nord de « Gragnague », « Aurival », « Bellegarde »)	Girou affluents et	Campagnol amphibie Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Les habitats situés sur la ripisylve du Girou et le canal du Moulin (communes de Gragnague et Bonrepos-Riquet) sont impactés par l'emprise du projet autoroutier.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Risque de destruction d'individus de mammifères semi-aquatiques possible lors des travaux au niveau des habitats de reproduction ; (communes de Gragnague et Bonrepos-Riquet).
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique (communes de Gragnague et Bonrepos-Riquet) ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux (communes de Gragnague et Bonrepos-Riquet). Les mammifères semi-aquatiques dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation (communes de Gragnague et Bonrepos-Riquet). les mammifères semi-aquatiques dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune.
1	4 à 5 (« Bellegarde »)	Girou affluents et	Campagnol amphibie Putois d'Europe	Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé (communes de Gragnague et Bonrepos-Riquet).
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé (communes de Gragnague et Bonrepos-Riquet).
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique (communes de Gragnague et Bonrepos-Riquet) ; risque de collisions d'espèces possible.
1	3 à 4, 5 à 7 (nord de « Nagen », nord du « Ruisseau des Pradets »)	-	Putois d'Europe Genette commune	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune (au nord des lieux-dits « Lamothe » et « Nagen » ; commune de Bonrepos-Riquet) ; risque de collisions d'espèces possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.
1	1 à 2, 2 à 3, 4 à 5 (« Preusse Bas », nord de « Gragnague », « Bellegarde »)	Girou affluents et	Grande faune	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage à grande faune (commune de Gragnague et Bonrepos-Riquet) ; risque de collisions possible.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passages primordiaux pour la grande faune (commune de Gragnague et Bonrepos-Riquet).
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passages primordiaux pour la grande faune (commune de Gragnague et Bonrepos-Riquet).
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.

V.2.8 Chiroptères

N° secteur	PR	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	1 à 6 (de « Preusse Bas » au nord de « Lamothe »)	Girou affluents et	Minoptère de Schreibers Grande noctule Grand rhinolophe Murin de Bechstein Noctule commune Murin d'Alcathoe Murin à oreilles échancrées Barbastelle d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Si la largeur de l'emprise est maintenue, le linéaire arboré sera détruit par l'emprise du projet (ripisylve du Girou sur les communes de Gagnague et de Bonrepos-Riquet).
				Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères, dont la Grande noctule en période de migration automnale (ripisylve du Girou sur les communes de Gagnague et de Bonrepos-Riquet).
				Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères, dont la Grande noctule en période de migration automnale (ripisylve du Girou sur les communes de Gagnague et de Bonrepos-Riquet).
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Très fort	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les espèces plutôt arboricoles seront impactées par l'abattage des arbres de la ripisylve du Girou sur les communes de Gagnague et de Bonrepos-Riquet.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères (ripisylve du Girou sur les communes de Gagnague et de Bonrepos-Riquet).
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Les eaux polluées produiront moins d'insectes ; donc moins de ressources trophiques pour les chauves-souris (Girou ; communes de Gagnague et de Bonrepos-Riquet).
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Les eaux polluées produiront moins d'insectes ; donc moins de ressources trophiques pour les chauves-souris (Girou ; communes de Gagnague et de Bonrepos-Riquet).
1	1 à 3 (de « Preusse » au nord de « Gagnague »)	-	Petit/Grand murin	Destruction d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Plusieurs prairies (milieux de prédilection du groupement Petit/Grand murin) disparaîtront avec le tracé autoroutier (au niveau des lieux-dits « Preusse », « Preusse-bas » et « Engragnou » et au sud des lieux-dits « Enjourda » et « Lile » ; commune de Gagnague).
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères.

V.2.9 Faune aquatique

N° secteur	PR	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
1	2 à 4	Le Girou (TRPP_2B)	Potentiellement : Bouvière, barbeau brochet, goujon, loche	Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	L'habitat physique du Girou est très dégradé et aucun franchissement n'est ici prévu ; le tronçon concerné (commune de Gagnague) reste toutefois à proximité immédiate de la zone d'emprise des travaux. Par ailleurs, le Girou reste un milieu de transit potentiel d'espèces patrimoniales (Bouvière, barbeau, complexe « goujon-loche »).
1	4 à 5	Le Girou (TRPP_2A)	Bouvière, barbeau brochet, goujon, loche	Risque d'altération d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (viaduc). Malgré un habitat physique dégradé plusieurs espèces patrimoniales ont été contactées sur ce secteur du Girou (Bouvière, barbeau, brochet, complexe « goujon-loche »). Le franchissement se situe à l'est du lieu-dit « Bellegarde » (sud est de la commune de Gagnague).
				Risque de pollution accidentelle				
				Risque d'altération d'habitat d'espèces patrimoniales				

V.3 Analyse des effets bruts : secteur 2

V.3.1 Habitats naturels

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1	0	-	Formations rivulaires linéaires	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
2.1	0	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau du Conne est concerné. L'habitat à enjeu modéré sera impacté sur une partie de sa surface.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire A court/long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
2.1	0 à 1	-	Typhaies	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu modéré en contexte d'agriculture intensive mais qui reste relativement commun sur l'aire d'étude et qui ne présente pas d'enjeu en lui-même, ce qui diminue le niveau d'impact
2.1	1 à 2	-	Ourlets des cours d'eau	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat développé dans un fossé en bordure de parcelle cultivée et de la RD20, qui présente un enjeu modéré en contexte d'agriculture intensive mais ne présentant pas d'enjeu en lui-même, ce qui diminue le niveau d'impact.
2.1	1 à 2	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau du Rieubaquié et un affluent sont concernés. L'habitat à enjeu modéré sera impacté sur une partie de sa surface.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire A court/long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
2.2	3 à 4	-	Typhaies	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu modéré en contexte d'agriculture intensive mais qui reste relativement commun sur l'aire d'étude et qui ne présente pas d'enjeu en lui-même, ce qui diminue le niveau d'impact
2.2	3 à 4	-	Prairies atlantiques à fourrages eutrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
2.2	3 à 4	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le ruisseau du Griffoulet est concerné. L'habitat à enjeu modéré impacté à son amont sur un faible linéaire, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire A court/long terme	Faible	Le tracé impacte ce cours d'eau permanent juste en amont de la rivière le Girou dont il est un affluent direct.
2.2	4 à 5	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de la Balerme est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une grande partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
2.2	5 à 6	-	Prairies atlantiques à fourrages mésotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat à enjeu assez fort impacté sur une grande partie de sa surface.
2.2	6 à 7	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de Nadalou est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.2	8	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de Rival Barthié est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage et alimente les prairies humides Sainte-Germaine (habitat à enjeu majeur)
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
2.2	8 à 9	Prairies humides de Sainte-Germaine	Prairies humides atlantiques et subatlantiques	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu majeur situé à proximité immédiate de l'emprise du projet et susceptible de subir un impact lors des travaux.
2.2	8 à 9	Prairies humides de Sainte-Germaine	Prairies atlantiques à fourrages eutrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu modéré impacté sur une petite partie de sa surface
2.2	9	-	Prairies atlantiques à fourrages mésotrophes	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu assez fort situé à proximité immédiate de l'emprise du projet et susceptible de subir un impact lors des travaux.
2.2	10 à 11	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de L'Herle est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
2.2	11 à 12	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau d'En Capel est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval

V.3.2 Flore

N° secteur	PK	Site	Espèce(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.2	3 à 4	-	Myagre perfolié	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Station isolée de cette espèce à enjeu modéré. Elle a été également identifiée sur d'autres secteurs de l'aire d'étude, qui ne seront pas impactés.
2.2	4 à 5	-	Epière annuelle	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré relativement bien représentée localement au sein des cultures et également sur l'ensemble du site. D'autres stations de cette espèce sont également présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
				Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Une station est située à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impactée en phase travaux.
2.2	4 à 5	-	Alpiste paradoxal	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré relativement bien représentée localement au sein des cultures et également sur l'ensemble du site. D'autres stations de cette espèce sont également présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
2.2	5 à 6	-	Alpiste paradoxal	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré relativement bien représentée localement au sein des cultures et également sur l'ensemble du site. D'autres stations de cette espèce sont également présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
2.2	7	-	Euphorbe en faux	Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré relativement bien représentée localement au sein des cultures et également sur l'ensemble du site. D'autres stations de cette espèce sont également présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.2	9	Prairies humides de Sainte-Germaine	Jacinthe de Rome	Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Station d'espèce à enjeu majeur située à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impactée lors de la phase travaux.

V.3.3 Insectes

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1	0	-	Grand Capricorne	Destruction d'habitat de reproduction et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Un chêne est impacté par le projet.
2.1	1 à 2	Ruisseau de Rieubaquié	Agrion de Mercure	Altération des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de Rieubaquié est impacté par la mise en place de la plateforme autoroutière (risque de coulées de fines en phase chantier, la partie du ruisseau sous l'autoroute ne sera plus utilisable par l'espèce,...). Cependant, une grande partie du cours d'eau est toujours très favorable à l'espèce et la population devrait se maintenir.
				Altération des habitats de reproduction	Exploitation	Temporaire A court terme	Modéré	Risque de détérioration par pollution des eaux en phase exploitation (hydrocarbures, métaux lourds, lessivage des chaussées,...).
				Destruction d'individus (adultes, larves, œufs)	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le cours d'eau n'étant pas remanié, la destruction d'individus s'avère assez faible mais ne peut être écartée lors de la phase travaux.
2.2	3 à 6, 9 à 10	-	Grand Capricorne	Risque de destruction de chênes abritant le Grand Capricorne	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Quelques chênes sont situés en limite de l'emprise et risquent d'être détruits.
				Destruction d'habitats de reproduction et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Plusieurs chênes sont impactés par le projet.
2.2	4 à 6, 8, 12 à 13	-	Coléoptères saproxyliques	Risque de destruction de vieux arbres favorables aux coléoptères saproxyliques	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Une haie de vieux frênes située légèrement en limite d'emprise risque d'être détruite.
				Destruction d'habitats favorables aux coléoptères saproxyliques et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Destruction de deux alignements de vieux frênes sur la RD28, d'un vieux frêne isolé vers le PK5 et d'un vieux saule têtard entre le PK 12 à 13.

V.3.4 Amphibiens

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1	0 à 1, 1 à 2 (de « Piossan » e à « Le Grabas »)	-	Rainette méridionale	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et de terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
2.2	3 à 4, 4 à 5 (« Prat Long », « Bazialgues »)	Etang d'En Sériès et de Bazialgues	Grenouille agile Triton palmé Crapaud calamite	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et de terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
2.2	8 à 9 (« Ste. Germaine »)	Mare de Sainte-Germaine et aérodrome	Rainette méridionale Triton palmé Crapaud calamite Pélodyte ponctué	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.3.5 Reptiles

N° secteur	PR/PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1	PR 7 à 8,5 (du « Pont de Bois » à « En Verre »)	-	Couleuvre à collier Lézard vert occidental Couleuvre vipérine	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollutions de fossés et du Girou.
				Fragmentation des territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Fossés, haies, lisières... et Girou.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies
2.1 2.2	PR 8,5 à PK 3 (« d'En Verre » à l'ouest de « Prat Long »)	-	Couleuvre à collier Lézard vert occidental Couleuvre vipérine	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollutions de fossés et du Girou.
				Fragmentation des territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Fossés, haies, lisières...
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies
2.2	PK 2 à 13 (« d'En Tartays » à « Les Bourrioux »)	-	Couleuvre à collier Lézard vert occidental Couleuvre vipérine	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollutions de fossés et du Girou.
				Fragmentation des territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Fossés, haies, lisières...
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies

V.3.6 Oiseaux

N° secteur	PK	Site	Espèce(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1	0	-	Bruant proyer, Fauvette grise	Destruction d'habitats de nidification et de repos : friches	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction des emprises ASF (friches) au nord de l'A680 sur lesquelles les espèces nichent.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Dérangement très important durant la période de nidification.
2.1	0	-	Bergeronnette printanière	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures au nord de l'A680 sur lesquelles l'espèce niche. Seule une petite partie de ces cultures est impactée. Ces milieux sont par ailleurs abondants sur le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	L'impact est faible, car seule une petite partie de cultures est impactée. Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-31 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu de l'abondance des cultures sur lesquelles des individus dérangés pourraient aller se déplacer. Par ailleurs, l'espèce semble tolérante au dérangement (nidification dans parcelles cultivées avec passage d'engins agricoles, ...).
2.1	0 à 1	-	Bergeronnette printanière	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures à l'ouest de « le Grabas » (Verfeil) sur laquelle l'espèce niche. Seule une partie de ces cultures est impactée. Ces milieux sont par ailleurs abondants sur le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	L'impact est faible, car seule une partie des cultures est impactée. Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-31 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu de l'abondance des cultures sur lesquelles des individus dérangés pourraient aller se déplacer. Par ailleurs, l'espèce semble tolérante au dérangement (nidification dans parcelles cultivées avec passage d'engins agricoles, ...).
2.2	3 à 5	Domaine de Bazialgues	Gobemouche gris	Destruction d'habitats de nidification et de repos : parc boisé	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une partie du parc boisé de « Bazialgues » (Verfeil) sur lequel l'espèce niche. Seule une partie de ce parc est impactée.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 mai-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, l'espèce en cas de dérangement pourra se déplacer sur d'autres zones favorables du parc boisé.
2.2	3 à 5	Domaine de Bazialgues	Effraie des clochers	Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Les habitats de l'espèce (bâtiments) ne sont pas impactés. Néanmoins, les emprises du projet sont proches de ces bâtiments. L'espèce, commensale de l'homme, tolère toutefois le dérangement créé par l'activité humaine. Pour cette raison, le niveau d'impact est jugé comme faible.
				Destruction d'individus au passage des futures voies	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	L'Effraie des clochers est une espèce très vulnérable aux collisions routières. La future infrastructure étant proche du site de nidification, il est probable que des individus seront victimes du trafic routier.
2.2	5 à 6	-	Chevêche d'Athéna	Destruction d'habitats de repos : parc boisée	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction d'une partie d'une zone boisée entre « le Canel » et « la Revelle » (Teulat), qui sert de site de repos à la Chevêche d'Athéna. Le site de nidification se situe sur « La Revelle » ou le village de Teulat. L'impact n'est pas de nature à remettre le bon accomplissement biologique de l'espèce sur ce secteur.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	L'espèce, commensale de l'homme, tolère très bien le dérangement créé par l'activité humaine.
				Destruction d'individus au passage des futures voies	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	La Chevêche d'Athéna est une espèce très vulnérable aux collisions routières. La future infrastructure étant proche du site de nidification, il est probable que des individus seront victimes du trafic routier.
2.2	4 à 5 6 à 10	-	Bergeronnette printanière	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures sur laquelle l'espèce niche au niveau des lieux-dits « La Garenne », « Bois Grand », « Borde Neuve », « la Boulbène », « Prat Contrat », « Aygues Vives ». Mais seule une partie de ces cultures est impactée. Les cultures sont par ailleurs abondantes sur le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	L'impact est faible, car seule une partie des cultures est impactée. Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-31 juillet.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu de l'abondance des cultures sur lesquelles des individus dérangés pourraient aller se déplacer. Par ailleurs, l'espèce semble tolérante au dérangement (nidification dans parcelles cultivées avec passage d'engins agricoles, ...).
2.2	7	-	Bruant proyer	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures et leurs bermes	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures à l'est de « Borde Neuve » en bordure desquelles l'espèce niche. L'impact est faible, la zone autour des emprises restant très favorable à cette espèce.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant très favorable à cette espèce. Le Bruant proyer semblent par ailleurs tolérant au dérangement.
2.2	8 à 9	-	Fauvette grisette	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures et leurs bermes	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction en partie d'un fossé avec des zones de fourrés au niveau de « Prat Contrat » (Montcabrier), habitat de nidification et de repos de l'espèce. L'impact est faible, la zone autour des emprises restant très favorable à cette espèce.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} avril-15 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant favorable à cette espèce. La Fauvette grisette semble par ailleurs tolérante au dérangement (nidification en bordure de parcelles agricoles et de routes avec un trafic élevé).
2.2-3.1	12 à 13	Alignement de platanes de la RD11	Pigeon colombin	Destruction d'habitats de nidification et de repos : alignement de platanes	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le projet entraîne la destruction d'une partie des alignements de platanes en bordure de la RD11, sur lesquels au moins 2 couples sont nicheurs.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	L'espèce tolère bien le dérangement créé par l'activité humaine.

V.3.7 Mammifères terrestres

N° secteur	PR/PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1	PR 8,5 (« En Verre »)	Girou et affluents	Campagnol amphibie	Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
			Putois d'Europe	Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
2.1 2.2	PR 8,5 PK 4 à 5, 6 à 7, 10 à 11 (« En Verre », « Rau de Balerne », « Rau de Nadalou », « St. Pierre »)	Girou et affluents Ruisseau de Nadalou	Grande faune	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage à grande faune ; risque de collisions possible.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PR/PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1 2.2	PK 0 à 2, 3 à 4, 5 à 9, 11 à 12 (du « Rond-point de Verfeil » à « Le Brabas », « Prat Long », de « La Revelle » à « La Borde du Pin », « d'En Vabre » à « Les Bourrioux »)	-	Putois d'Europe Genette d'Europe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage de la faune ; risque de collisions possible.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. Les mammifères dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.
2.1	PR 7 à 8 (au nord du « Canal de Madame »)	-	Putois d'Europe	Risque de collisions	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Habitats à proximité de la Rivière du Giroux et du Canal de Madame.
			Genette d'Europe	Fragmentation des territoires	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Habitats à proximité de la Rivière du Giroux et du Canal de Madame.
2.2	PK 4 à 5 (« Rau de la Balerie »)	Girou et affluents Ruisseau Nadalou de	Campagnol amphibie Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Ces habitats sont impactés par l'emprise du projet autoroutier.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction des mammifères semi-aquatiques ; risque de destruction d'individus possible.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune mammalogique.
2.1 2.2	PK 3 à 4, 8 (« Prat Long », « Ste Germaine »)	-	Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitats semi-aquatiques très importants pour cette espèce.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction des mammifères semi-aquatiques ; risque de destruction d'individus possible.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune mammalogique.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation.
2.2	PK 4 (« Bazialgues »)	-	Genette commune	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Faible	La quantité d'habitats détruits est relativement réduite.

N° secteur	PR/PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Si les travaux sont effectués en période de reproduction, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera la faune mammalogique.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage à la faune mammalogique plutôt terrestre ; risque de collisions possible.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Si les travaux sont effectués en période de reproduction, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune mammalogique.

V.3.8 Chiroptères

N° secteur	PR/PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1 2.2	PR 8.5 PK 4 à 5, 6 à 7 (« En Verre », « Rau de la Balerne », « Rau de Nadalou »)	Girou et affluents	Minoptère de Schreibers	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Les linéaires arborés seront impactés par le projet.
				Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères.
				Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères.
			Grand rhinolophe	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Les espèces plutôt arboricoles seront impactées par l'abattage des arbres.
				Murin d'Alcathoe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort
			Murin de Bechstein		Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Les eaux polluées produiront moins d'insectes ; donc moins de ressources trophiques pour les chauves-souris.
Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	En phase travaux, pour les périodes de mise bas et élevage des jeunes et hibernation, le risque de dérangement est présent. En phase exploitation, le dérangement sera permanent.				
2.2	PK 2 à 3, 3 à 4, 10 à 11 (« En Bourrel » « Ruines », « Prat Long », « Saint-Pierre »)	-	Minoptère de Schreibers	Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Les linéaires arborés au niveau de ces 3 PK sont identifiés comme axe de déplacement pour les chauves-souris.
				Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Les linéaires arborés au niveau de ces 3 PK sont identifiés comme axe de déplacement pour les chauves-souris.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires engendrée par la mise en place du tracé autoroutier, qui crée une entrave au fonctionnement en métapopulation des espèces concernées.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères.

V.3.9 Faune aquatique

N° secteur	PR/PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.1	PR 7 à 8	Le Girou (TRPP_5C et TRPP_5B)	-	Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	L'habitat physique est déjà très dégradé mais le secteur reste un milieu de transit potentiel d'espèces patrimoniales (Bouvière, barbeau, complexe « goujon-loche »).
2.1	PR 4 à 5	Le ruisseau de Conné (TRPP-6)	Goujon, loche	Destruction d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur).
				Risque de pollution accidentelle				
2.2	PK 4 à 5	Le ruisseau de la Balerne (TRPP_9)	Goujon, loche	Destruction d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur).
				Risque de pollution accidentelle				
2.2	PK 6 à 7	Le ruisseau de Nadalou (TRPP_11)	Loche	Destruction d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur).
				Risque de pollution accidentelle				
2.2	PK 9 à 10	Le Girou TRPP_13B	-	Risque d'altération d'habitat piscicole	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	L'habitat physique est dégradé mais le secteur est un milieu de transit potentiel d'espèces patrimoniales (Bouvière, barbeau, complexe « goujon-loche ») ; il est par ailleurs rattaché à la ZNIEFF « Z2PZ0260 "La Vendinelle, le Girou et prairies annexes". Le Girou est ici situé à proximité immédiate d'un rétablissement routier.
				Risque de pollution accidentelle				
2.2	PK 12 à 13	Le Bras du Girou (TRPT_8)	-	Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteur rattaché à la ZNIEFF « Z2PZ0260 "La Vendinelle, le Girou et prairies annexes". Le Bras du Girou est ici situé à proximité immédiate d'un rétablissement routier.

V.4 Analyse des effets bruts : secteur 3

V.4.1 Habitats naturels

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.1	13 à 14	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de Messal est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
3.1	13 à 14	-	Cressonnieres des petits cours d'eau	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu modéré, développé dans le ruisseau le Messal. Le ruisseau et donc l'habitat seront faiblement impactés par le rétablissement routier avec la RD11.
3.1	16	Scopont et coteaux d'En Boudou	Frenaies-chenais et chenaies-charmaies aquitaniennes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu modéré impacté sur une très faible partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
3.1	16 à 17	-	Prairies atlantiques a fourrages eutrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu modéré impacté sur toute sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
3.1	17 à 18	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de Geignes est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
3.2	19 à 20	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de Mailhès est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
3.2	20 à 21	La Côte Blanche	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu modéré impacté sur une grande partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
3.2	20 à 21	La Côte Blanche	Pelouses calcaires subatlantiques très sèches	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat à enjeu fort impacté sur une partie de sa surface.
				Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu fort à proximité immédiate du projet risquant d'être impacté lors des travaux.
3.2	20 à 21	-	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
3.2	20 à 21	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau d'Algans est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
3.2	20 à 21	-	Prairies humides atlantiques à subatlantiques	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Habitat à enjeu majeur impacté sur une grande partie de sa surface. La zone non impactée risque d'être enclavée, empêchant son entretien et conduisant à moyen terme à sa disparition.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.2	20 à 21	-	Prairies atlantiques a fourrages mésotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu assez fort impacté sur une grande partie de sa surface. L'habitat montre toutefois sur la zone un état de conservation dégradé limitant ainsi le niveau d'impact de fort à modéré.
3.2	20 à 21	Coteau ouest de Cadix	Pelouses calcaires semi-arides et faciès d'embuissonnement	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu assez fort impacté sur une partie de sa surface. Les zones impactées sont les moins intéressantes par rapport à celles situées plus au nord, abaissant l'impact de fort à modéré.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu assez fort qui sera fragmenté en deux entités de part et d'autre du futur rétablissement.
3.2	20 à 21	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de la Ribenque est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
3.2	21 à 22	Coteau ouest de Cadix	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu modéré qui sera fragmenté en deux entités de part et d'autre du futur ouvrage.
3.2	21 à 22	Coteau ouest de Cadix	Pelouses calcaires semi-arides et faciès d'embuissonnement	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu assez fort impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
3.2	21 à 22	Coteau ouest de Cadix	Pelouses semi-arides médio-européennes à <i>Bromus erectus</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat à enjeu fort qui sera fortement impacté et dont la pérennité sur la zone n'est assurée.
3.2	23	Coteaux secs de Cuq-Toulza	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface mais encore bien représentée sur la zone, et ne remettant pas en cause sa pérennité localement.
3.2	23	Coteaux secs de Cuq-Toulza	Pelouses calcaires semi-arides et faciès d'embuissonnement	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu assez fort impacté sur une partie de sa surface. L'habitat présente toutefois un embuissonnement avancée témoignant d'un abandon, diminuant alors le niveau d'impact de fort à modéré.
3.2	24	Coteaux secs de Lacroisille	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu modéré fortement impacté mais localement assez fréquent abaissant ainsi le niveau d'impact de modéré à faible. L'habitat est présent sur d'autres sites à proximité, assurant ainsi son maintien sur la zone.
3.2	24	Coteaux secs de Lacroisille	Pelouses semi-arides médio-européennes dominées par <i>Brachypodium pinnatum</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat à enjeu assez fort impacté sur la totalité de sa surface.
3.2	24	Coteaux secs de Lacroisille	Pelouses semi-arides médio-européennes à <i>Bromus erectus</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat à enjeu fort impacté sur une grande partie de sa surface.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	L'habitat actuellement développé sur une surface continue, au sein des boisements, sera fragmenté en deux entités de part et d'autre de l'ouvrage.
3.2	25 à 26	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de Portauque est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat est coupé en deux par le futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats et susceptible d'impacter la rivière Girou juste en aval
3.2	27 à 28	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Un écoulement sans nom est concerné. Habitat à enjeu modéré impacté sur une faible partie de sa surface, mais l'impact ne remet pas en cause sa pérennité sur la zone.
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire A court/long terme	Faible	Le tracé impacte ce cours d'eau permanent juste en amont de la rivière le Girou dont il est un affluent direct.

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.2	27 à 28	-	Frenaies-chenaies et chenaies-charmaies aquitaniennes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré dont une faible partie sera détruite mais ne remettant pas en cause sa pérennité localement.
3.2	28 à 29	-	Pelouses semi-arides médio-européennes à <i>Bromus erectus</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Habitat à enjeu fort qui sera impacté sur l'ensemble de sa surface. D'autres parcelles occupées par le même type d'habitat sont présentes à proximité, assurant ainsi le maintien de l'habitat sur la zone.
3.2	28 à 29	-	Prairies atlantiques à fourrages eutrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu modéré qui sera impacté sur une grande partie de sa surface. D'autres parcelles occupées par le même type d'habitat sont présentes à proximité, assurant ainsi le maintien de l'habitat sur la zone.
3.2	28 à 29	-	Frenaies-chenaies et chenaies-charmaies aquitaniennes	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré situé à proximité immédiate du projet qui est susceptible d'être impacté lors des travaux
3.2	29 à 31	-	Prairies atlantiques à fourrages mésotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu assez fort qui sera impactée sur une partie de sa surface mais dont le maintien sur la zone est assuré.
				Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu assez fort situé à proximité immédiate du projet qui est susceptible d'être impacté lors des travaux
3.2/4.1	30 à 31	-	Cortège de milieux boisés : formations rivulaires linéaires, bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i> , frênaies-chenaies et chenaies-charmaies aquitaniennes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitats à enjeu modéré dont des surfaces importantes seront impactées
3.2/4.1	30 à 31	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	La rivière du Girou est concernée. Habitat d'enjeu modéré qui sera impacté sur une grande partie de son linéaire.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Les habitats rivulaires sont déjà fragmentés par la RN 126, le projet augmentera ce phénomène
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats.

V.4.2 Flore

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.2	20 à 21	-	Orge faux seigle	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Espèce d'enjeu assez fort dont la station sera détruite en totalité localement.
3.2	20 à 21	-	Egiloïpe ovale	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce d'enjeu modéré dont deux stations seront impactées mais qui reste relativement bien représentée localement au sein des pelouses et également sur l'ensemble du site. Par ailleurs, d'autres stations de cette espèce sont présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
				Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Une station est située à proximité immédiate des emprises du projet (rétablissement) et est susceptible d'être impactée lors de la phase travaux.
3.2	21 à 22	Coteau ouest de Cadix	Cortège d'espèces des coteaux calcaires : Catananche bleue, Brachypode à deux épis, Egiloïpe ovale	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèces d'enjeu modéré relativement bien représentées localement au sein des pelouses et également sur l'ensemble du site. Par ailleurs, d'autres stations de ces espèces sont présentes à proximité assurant le maintien sur la zone.
3.2	21 à 22	Coteau ouest de Cadix	Peigne de Vénus	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce d'enjeu modéré relativement bien représentée sur l'ensemble du site.
3.2	21 à 22	Coteau ouest	Nigelle de France	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente	Fort	Espèce d'enjeu fort dont une partie de la station sera impactée. D'autres stations de

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
		de Cadix				A long terme		cette espèce sont présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
3.2	23	Coteaux secs de Cuq-Toulza	Cortège d'espèces des coteaux calcaires : Catananche bleue, Egiolope ovale, Aster à feuilles d'osyris	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Stations d'enjeu modéré développées au sein des coteaux calcaires et présentant de nombreux pieds pour toutes les espèces. Ces espèces restent néanmoins assez fréquentes sur l'ensemble de l'aire d'étude ainsi que localement, avec notamment plusieurs stations à proximité non impactées assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
3.2	23	Coteaux secs de Cuq-Toulza	Catananche bleue	Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme A long terme	Faible	Plusieurs stations de Catananche bleue, espèce d'enjeu modéré, sont situées à proximité immédiate des emprises du projet et sont susceptibles d'être impactées en phase travaux.
3.2	23 à 24	-	Egiolope ovale	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Une station de cette espèce à enjeu modéré sera détruite. Cette espèce est relativement commune sur le secteur, plusieurs stations à proximité non impactées assureront le maintien sur la zone.
3.2	24	Coteaux secs de Lacroisille	Catananche bleue	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Une station de cette espèce à enjeu modéré sera détruite. Cette espèce est relativement commune sur le secteur, plusieurs stations à proximité non impactées assureront le maintien de l'espèce sur la zone.
3.2	24 à 25	Coteaux secs de Lacroisille	Nigelle de France	Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Espèce d'enjeu fort dont la station est située à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impactée en phase travaux.
3.2	28 à 29	-	Catananche bleue	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré relativement commune sur le secteur et sur l'ensemble de l'aire d'étude. Plusieurs stations à proximité non impactées assureront le maintien de l'espèce sur la zone.
3.2	28 à 29	-	Ophiglosse commun	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Espèce à enjeu assez fort dont l'ensemble de la station sera détruit localement. Par ailleurs, aucune autre station à proximité n'a été identifiée.
3.2	28 à 29	-	Colchique d'automne	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Espèce à enjeu modéré dont l'ensemble de la station sera détruit localement.
3.2/4.1	29 à 30	-	Colchique d'automne	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré dont l'ensemble de la station sera détruit localement. Néanmoins, d'autres stations sont présentes au sud de l'ouvrage assurant le maintien de l'espèce localement.

V.4.3 Insectes

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.1	15	-	Coléoptères saproxyliques	Destruction d'habitats favorables aux coléoptères saproxyliques et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Deux alignements de vieux frênes sont impactés.
				Risque de destruction de vieux arbres favorables aux coléoptères saproxyliques	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Les alignements de vieux frênes ne sont pas totalement détruits et certains arbres très favorables sont situés en limite d'emprise.
3.1	15, 17 à 18	-	Grand Capricorne	Destruction d'habitat de reproduction et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Un vieux chêne est impacté par le projet.
				Risque de destruction de chênes à Grand Capricorne			Modéré	Quelques vieux chênes sont situés en limite d'emprise
3.1	16 à 17	-	Agrion de Mercure	Destruction des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Un ruisseau abritant l'espèce est impacté par l'autoroute et un rétablissement routier (risque de coulées de fines en phase chantier, la partie du ruisseau sous l'autoroute ne sera plus utilisable par l'espèce,...). Cependant, une grande partie de ce petit cours d'eau et la partie la plus intéressante est préservée.
				Altération des habitats de reproduction	Exploitation	Temporaire A court terme	Modéré	Risque de détérioration par pollution des eaux en phase exploitation (hydrocarbures, métaux lourds, lessivage des chaussées,...).
				Destruction d'individus (adultes, larves, œufs)	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le risque de destruction d'individus est modéré sur ce ruisseau compte tenu du faible linéaire impacté et du fait que la partie la plus intéressante de l'habitat soit préservée.
3.2	20 à 21	La Côte Blanche	Cortège des papillons des pelouses sèches : Ocellé de la canche et Grand Nègre des bois	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet n'impacte qu'une partie des habitats des espèces concernées.
				Destruction d'individus (chenilles, œufs)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le risque de destruction d'individus est modéré compte-tenu de la surface impactée. Il concerne surtout la destruction de chenilles entre septembre et mai.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.2	21 à 24	Coteaux secs de la Ribenque et Coteaux secs de Cuq-Toulza	Cortège des papillons des pelouses sèches : Grand Nègre des bois, Ocellé de la canche, Zygène du panicaut et Zygène de la lavande	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Certaines stations abritant ce cortège sont presque entièrement détruites, l'impact est donc fort.
				Destruction d'individus (chenilles, œufs)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le risque de destruction d'individus est fort compte tenu de la surface impactée. Il concerne surtout la destruction de chenilles entre septembre et mai.
3.2	21 à 24	Coteaux secs de la Ribenque et Coteaux secs de Cuq-Toulza	Azuré du serpolet	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Bien que les principales stations identifiées sur l'aire d'étude ne soient pas impactées par le projet, la destruction de plusieurs habitats favorables à l'espèce n'est pas négligeable. Par ailleurs, certains habitats de l'espèce ont été mis en culture et/ou retournés au cours des inventaires, ce qui renforce la fragilité de l'espèce sur ce secteur.
				Destruction d'individus (chenilles, œufs)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le risque de destruction d'individus est fort compte tenu de la surface impactée. Il concerne surtout la destruction de chenilles entre septembre et mai.
				Fragmentation des habitats et coupure des corridors	Travaux	Permanente A long terme	Fort	L'Azuré du serpolet est une espèce fonctionnant en métapopulation. Elle est particulièrement sensible à la modification de ses habitats. Par sa configuration, le projet va entraîner l'isolement et l'éloignement de plusieurs stations (destruction d'habitats, coupure de corridors). L'impact est donc fort.
3.2	22 à 24, 26 à 28, 29 à 30	Coteaux secs de la Ribenque et Coteaux secs de Cuq-Toulza	Grand Capricorne	Risque de destruction de chênes abritant le Grand Capricorne	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Plusieurs chênes sont situés en limite de l'emprise et risquent d'être détruits, notamment entre les PK 27 à 28.
				Destruction d'habitats de reproduction et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	De nombreux chênes sont détruits sur ce sous-secteur.
3.2	24	-	Coléoptères saproxyliques	Destruction d'habitats favorables aux coléoptères saproxyliques et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Une haie de quelques vieux arbres est impactée par le projet.
3.2	25 à 26	Lac de la Vernède et ruisseau de Portauque	Cordulie métallique	Altération des habitats de reproduction	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le projet est susceptible de dégrader les habitats de la Cordulie métallique en impactant en amont le ruisseau de Portauque (coulées de fines, pollution,...).
				Altération des habitats de reproduction	Exploitation	Temporaire A court terme	Modéré	Risque de détérioration par pollution des eaux en phase exploitation (hydrocarbures, métaux lourds, lessivage des chaussées,...).
				Risque de destruction d'individus (larves)	Travaux et exploitation	Temporaire A court terme	Faible	L'altération des habitats de reproduction en phase travaux et exploitation pourrait être nuisible aux larves de l'espèce.

V.4.4 Amphibiens

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.1	15 à 16 (« Château de Maurens-Scopont »)	Scopont coteaux et d'En Boudou	Grenouille agile Triton palmé Rainette méridionale Crapaud calamite Salamandre tachetée	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
3.1	18 à 19 (au nord « d'En Blanquet »)	-	Rainette méridionale	Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Habitats terrestres coupés par le tracé.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Habitats terrestres coupés par le tracé.
3.2	20 à 24	Coteau ouest	Triton marbré	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Fort	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
	(de « Ferrières » à l'ouest de « Le Gouty »)	de Cadix	Triton palmé Rainette méridionale Salamandre tachetée Grenouille agile Pélodyte ponctué Crapaud calamite	Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Fort	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Fort	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Fort	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Modéré	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
3.2	25 à 26 (« Rau de Portauque »)	Bois de Montauquier et étang de la Vernède	Salamandre tachetée Triton palmé	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
3.2	27 à 28 (au nord de « Négue-Saume »)	-	Rainette méridionale	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
3.2	29 à 30 (d'au sud de « Saint-Loup » au nord « d'En Bérail »)	Mare de Saint-Loup	Triton palmé Pélodyte ponctué Grenouille agile	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.4.5 Reptiles

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.1	12 à 19 (d'au nord de « Vendine » à « En Valette »)	Coteaux de Cadix et Cambon-les-Lavaur	Couleuvre à collier Lézard vert occidental Couleuvre vipérine	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque pollution de fossés et du Girou.
				Fragmentation de territoires	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
3.2	18 à 20 (« d'En Sicrou » à « La Gare »)	Coteaux de Cadix et Cambon-les-Lavaur	Couleuvre à collier Lézard vert occidental Couleuvre vipérine	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque pollution de fossés et du Girou.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux	Permanent	Faible	Fossés, haies, lisières...

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
					Exploitation			
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
3.2	20 à 26 (de « La Côte Blanche » au nord de « Fédou Haut »)	Coteaux de Cadix et Cambon-les-Lavaur Coteaux secs de la Ribenque	Coronelle girondine Couleuvre à collier Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Très fort	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Très fort	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Modéré	Risque de pollutions de fossés et du Girou.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Très fort	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Fort	Au passage des futures voies ;
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Modéré	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
3.2	20 à 22, 24 à 27 (de « La Côte Blanche » à « La Garriguette », de « La Gouty » aux « Vignes »)	Coteaux de Cadix et Cambon-les-Lavaur Coteaux secs de la Ribenque	Couleuvre à collier Lézard vert occidental Couleuvre vipérine	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollutions de fossés et du Girou.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies ;
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
3.2 4.1	26 à 29, 29 à 30 (de « Les Obits » à « La Lèdre », de « St. Loup » au nord « d'En Bérail »)	-	Couleuvre à collier Couleuvre vipérine Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque pollution de fossés.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies ;
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.4.6 Oiseaux

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
2.2-3.1	12 à 13	Alignement de platanes de la RD11	Pigeon colombin	Destruction d'habitats de nidification et de repos : alignement de platanes	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le projet entraîne la destruction d'une partie des alignements de platanes en bordure de la RD11, sur lesquels au moins 2 couples sont nicheurs.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	L'espèce tolère bien le dérangement créé par l'activité humaine.
3.1	13 à 13, 17 à 18	-	Bergeronnette printanière	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures sur lesquelles l'espèce niche : <ul style="list-style-type: none"> PK 13 à 16 : au niveau de « Moulin du Girou », autour de la RD142, à l'est de « la Payroulière », au niveau de « En Baudet », de « Scopont », PK17 à 18 : au sud de « Monfort et « En Bardes » . Mais seule une partie de ces cultures est impactée. Les cultures sont par ailleurs abondantes sur le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	L'impact est faible, car seule une partie des cultures est impactée. Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-31 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu de l'abondance des cultures sur lesquelles des individus dérangés pourraient aller se déplacer. Par ailleurs, l'espèce semble tolérante au dérangement (nidification dans parcelles cultivées avec passage d'engins agricoles, ...).
3.1	16	-	Bruant proyer	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures et leurs bermes	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures au niveau de Scopont, en bordure desquelles l'espèce niche. L'impact est faible, la zone autour des emprises restant très favorable à cette espèce.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant très favorable à cette espèce. Le Bruant proyer semblent par ailleurs tolérant au dérangement.
3.1	16	Domaine de Maurens-Scopont	Gobemouche gris, Pigeon colombin	Destruction d'habitats de nidification et de repos : boisement	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction de l'est du parc boisé situé au lieu-dit « le Pastelier », habitat de nidification et de repos du du Gobemouche gris et du Pigeon colombin. L'intensité de l'impact est estimée comme faible, car seule une partie négligeable du boisement est concernée par le projet. Aucun site de nidification du Pigeon colombin n'est par ailleurs impacté.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 mai-31 août pour le Gobemouche gris. Le pigeon colombin n'est pas concerné, puisque son site de nidification n'est pas impacté.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, les espèces en cas de dérangement pourront se déplacer sur d'autres zones favorables du parc boisé.
3.1	17 à 19	-	Chevêche d'Athéna	Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	La Chevêche d'Athéna est nicheuse au niveau de « En Valette » (Cambon-Les-Lavaur), à proximité des emprises du projet. Elle est également signalée du lieu-dit « En Bardes » (Maurens-Scopont). L'espèce, commensale de l'homme, tolère le dérangement créé par l'activité humaine. Pour cette raison, le niveau d'impact est jugé comme faible.
				Destruction d'individus au passage des futures voies	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	La Chevêche d'Athéna est une espèce très vulnérable aux collisions routières. La future infrastructure étant proche du site de nidification, il est probable que des individus seront victimes du trafic routier.
3.2	19 à 20, 20 à 21	Ripisylve de Mailhès et bois d'En Jammes, Ripisylve du ruisseau d'Algans	Gobemouche gris	Destruction d'habitats de nidification et de repos : ripisylve	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction des ripisylves des ruisseaux de Mailhès et d'Algans, habitats du Gobemouche gris. L'intensité de l'impact est estimée comme modéré, car seule une petite partie de cette ripisylve est concernée par le projet.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 mai-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, les espèces en cas de dérangement pourront se déplacer sur d'autres zones favorables de la ripisylve.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.2	20 à 21	Bois et alignement d'arbres en bordure de la RD43	Gobemouche gris	Destruction d'habitats de nidification et de repos : boisement	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction du bois au nord de la Côte Blanche (Cambon-Les-Lavaur) », habitat du Gobemouche gris. L'intensité de l'impact est estimée comme modérée, car environ un quart du boisement est détruite par le projet.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 mai-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, les espèces en cas de dérangement pourront se déplacer sur d'autres zones favorables du boisement.
3.2	20 à 23	-	Fauvette grisette	Destruction d'habitats de nidification et de repos : pelouses sèches (PK 20 à 22) et friches (PK 22 à 23).	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction de parties de 3 zones de pelouses embroussaillées (au nord-est de « Lagrave », au nord-ouest et au nord d' » En Reynès ») et d'une friche au niveau de « la Bastide Vieille » (Cuq-Toulza).
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er avril-15 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant favorable à cette espèce. La Fauvette grisette semble par ailleurs tolérante au dérangement.
3.2	22	-	Alouette lulu	Destruction d'habitats de nidification et de repos : plantation	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Les emprises du projet sont situées en partie sur une plantation d'arbres au niveau de « La Garriguette ». L'impact est faible, car seule une petite partie de cet habitat est concernée.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu que la plus grande partie de l'habitat est maintenue. L'espèce semble par ailleurs assez tolérante au dérangement.
3.2	22 à 23	-	Linotte mélodieuse	Destruction d'habitats de nidification et de repos : friche	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une partie d'une friche sur le lieu-dit « la Bastide Vieille » (Cuq-Toulza), sur laquelle la Linotte mélodieuse niche.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} avril-15 septembre.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Le dérangement est susceptible d'entraîner la disparition de l'espèce sur la zone.
3.2	22 à 24	Secteur agricole de le Riat et le Cap-Blanc	Fauvette grisette	Destruction d'habitats de nidification et de repos : fruticée et haies	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction d'une partie d'une fruticée (au nord des Bruges Basses ») et de 2 haies entre « les Bruges Basses » et « le Cap-Blanc » (Cuq-Toulza -Algans).
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er avril-15 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant favorable à cette espèce. La Fauvette grisette semble par ailleurs tolérante au dérangement.
3.2	23 à 24	Secteur agricole de le Riat et le Cap-Blanc	Alouette lulu	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction de cultures sur lesquelles l'espèce niche entre « les Bruges Basses » et « le Cap-Blanc » (Algans). L'impact est modéré, car une partie assez importante de cet habitat est concernée.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant favorable à cette espèce. L'Alouette lulu semble par ailleurs tolérante au dérangement.
3.2	23 à 24	Secteur agricole de le Riat et le Cap-Blanc	Bruant proyer	Destruction d'habitats de nidification et de repos : haies	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction de haies entre « les Bruges Basses » et « le Cap-Blanc » (Algans), au niveau desquelles l'espèce niche. L'impact est modéré, les haies sont entièrement détruites mais les habitats de l'espèce sont encore bien représentés dans le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant très favorable à cette espèce. Le Bruant proyer semble par ailleurs tolérant au dérangement.
3.2	23 à 24	Secteur agricole de le Riat et le Cap-Blanc	Bergeronnette printanière	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures sur lesquelles l'espèce niche entre « les Bruges Basses » et « le Cap-Blanc » (Algans). Mais seule une partie de ces cultures est impactée. Les cultures sont par ailleurs abondantes sur le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente	Faible	L'impact est faible, car seule une partie des cultures est impactée. Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-31 juillet.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
						A long terme		
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu de l'abondance des cultures sur lesquelles des individus dérangés pourraient aller se déplacer. Par ailleurs, l'espèce semble tolérante au dérangement (nidification dans parcelles cultivées avec passage d'engins agricoles, ...).
3.2	23 à 24	Secteur agricole de le Riat et le Cap-Blanc	Bruant jaune	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures et haies	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une très grande partie des habitats de l'espèce au sud du lieu-dit « le Riat » (Algans). L'impact est donc fort.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Le dérangement est susceptible d'entraîner la disparition de l'espèce sur la zone.
3.2	24 à 27	Domaine de Rouanet et lac de la Vernède	Bruant proyer, Caille des blés	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction d'importantes surfaces de cultures, habitats de la Caille des blés et du Bruant proyer.
				Fragmentation du paysage	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraînera une importante fragmentation paysagère (la zone étant dépourvue actuellement de chemins communaux ou de routes), susceptible d'entraîner une modification importante des densités des espèces sur le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 mai-15 septembre pour la Caille des blés et 1er mars-31 août pour le Bruant proyer.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Les espèces semblent assez tolérantes au dérangement.
3.2	25 à 27	Domaine de Rouanet et lac de la Vernède	Oedincème criard	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le projet entraîne la destruction d'importantes surfaces de cultures, habitats de l'Oedincème criard.
				Fragmentation du paysage	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le projet entraînera une importante fragmentation paysagère (la zone étant dépourvue actuellement de chemins communaux ou de routes), susceptible d'entraîner une modification importante de la densité de l'espèce sur le secteur.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 mars-31 septembre
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	L'espèce qui fréquente des habitats anthropiques (vignes, cultures) semble assez tolérante au dérangement.
3.2	25 à 27, 27 à 28	Domaine de Rouanet et lac de la Vernède (PK 25 à 27)	Bergeronnette prinanière	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction de cultures sur laquelle l'espèce niche l'espèce au niveau du site « Domaine de Rouanet et lac de la Vernède » (Cuq-Toulza et Lacroisille), puis au sud de « Grand Bois » Lacroisille). L'impact est faible car seule une partie des cultures de la zone est impactée.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-31 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu de l'abondance des cultures sur lesquelles des individus dérangés pourraient aller se déplacer. Par ailleurs, l'espèce semble tolérante au dérangement (nidification dans parcelles cultivées avec passage d'engins agricoles, ...).
3.2	26 à 27	Domaine de Rouanet et lac de la Vernède	Chevêche d'Athéna	Destruction d'habitats de nidification et de repos : bâtiments et arbres	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction des bâtiments de « Vignes » (Lacroisille) sur lesquels niche l'espèce.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 février-15 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Le projet entraîne la destruction des bâtiments et des arbres, habitats de nidification et de repos de l'espèce, amèneront l'espèce à quitter les lieux.
3.2	26 à 28	Plaine agricole de Nayrolles à la Plaine Haute	Oedincème criard	Destruction d'habitats de nidification et de repos : cultures	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Il y a un risque de destruction d'habitats de l'espèce au niveau du rétablissement routier au niveau du lieu-dit « Nègue-Saume » (Puylaurens). L'intensité de l'impact est faible car la partie potentiellement détruite est très faible.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 février-15 juillet mais à priori très limité vu que c'est en bordure de route.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	L'espèce qui fréquente des habitats anthropiques (vignes, cultures) semble assez tolérante au dérangement. Par ailleurs, il s'agit des parties bordant la route nationale.
3.2	28 à 29	-	Alouette lulu	Destruction d'habitats de nidification et de repos : friche	Travaux	Permanente	Faible	Les emprises du projet sont situées en partie sur une friche au sud de « Puech Méridou » (Puylaurens). L'impact est faible, car seule une partie de cet habitat est

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
						A long terme		concernée.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu qu'une grande partie de l'habitat est maintenue. L'espèce semble par ailleurs assez tolérante au dérangement.
3.2	28 à 29	-	Effraie des clochers	Destruction d'habitats de nidification et de repos : bâtiments	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction de bâtiments sur le lieu-dit « la Lèdre » (Puylaurens), sur lesquels l'espèce est nicheuse.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 février-30 septembre.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction des bâtiments et des arbres, habitats de nidification et de repos de l'espèce, amèneront l'espèce à quitter les lieux.
3.2	29 à 30	Le Roucal, En Bérail, les Roques et château de St-Loup	Gobemouche gris	Destruction d'habitats de nidification et de repos : boisement	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le projet entraîne la destruction d'une grande partie du bois au nord-est de « le Roucal » (Puylaruens), habitat du Gobemouche gris. Le niveau d'impact est estimé comme fort, car une importante partie de boisement est détruite par le projet.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 mai-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les emprises occupant une grande partie du bois, la perturbation des individus durant la période de nidification sera très fort.

V.4.7 Mammifères terrestres

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.1	17 à 18, 19 à 21, 29 à 30	Girou et affluents Lac de la Vernède et Ruisseau de Portauque	Campagnol amphibie	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Les habitats sont impactés par l'emprise du projet autoroutier.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Si les travaux ont lieu en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le risque de destruction d'espèces animales est possible.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
3.2	(« Le Bouriou », de « La Gare » à « Ferrières », au nord « d'En Bérail »)	Coteaux de la Ribenque et d'Algans	Putois d'Europe	Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune.
3.1	13 à 14, 17 à 18, 19 à 21, 24 à 26,	Girou et affluents Lac de la Vernède et Ruisseau de	Grande faune	Risque de collisions	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage de la grande faune ; risque de collisions possible.
3.2				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
	29 à 30 (« Le Baccarès », « Le Bouriou », « Rau de Mailhès », « La Grave », « Ferrières », « Le Gouty », « Rau de Portauque », au nord « d'En Bérail »)	Portauque Coteaux de la Ribenque et d'Algans Domaine et château de Montauquier		Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
3.1	16 (domaine du « Château Maurens Scopont »)	Domaine de Maurens-Scopont	Genette commune	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Faible	La quantité d'habitats détruits est relativement réduite.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage à la faune mammalogique plutôt terrestre ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Dérangement ou perturbation d'individus d'espèces	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune mammalogique.
3.1 3.2	13 à 14, 21 à 22, 25 à 26, 29 à 30 (« Moulin du Girou », « Le Baccarès », « En Buc », « Rau de Portauque », de « Le Roucal » au nord « d'En Bérail »)	Girou et affluents	Campagnol amphibie	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
3.1 3.2	12 à 13, 16, 24 à 25, 27 à 29 (d'au nord de « Vendine » à « La Mouyssaguèse », à l'est du « Château de Maurens-Scopont », « Bois Haut », de « Négue-Saume » à « La Lèdre »)	Domaine et château de Montauquier	Putois d'Europe Genette d'Europe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune mammalogique ; risque de collisions possible.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
3.2	20 à 25, 27 à 30	Girou et affluents	Genette commune	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	La quantité d'habitats détruits est assez importante dans le contexte agricole du Lauragais.

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
	(de la « Côte Blanche » à « Bois Haut », « d'En Chamayou » au nord « d'En Bérail »)	Coteaux de la Ribenque et d'Algans Coteaux secs de Cuq-Toulza		Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune mammalogique plutôt terrestre ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune mammalogique.
3.2	13, 22 à 24, 26 à 28 (« La Mouyssaguèse », du sud de la « Bastide Vieille » à « Le Gouty », « d'En Rivière de Len » à « Les Chaînes »)	Domaine et château de Montauquier	Genette commune	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage à la faune mammalogique plutôt terrestre ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
3.2	19 à 21, 24 à 26, 27 à 30 (« La Gare », « Ferrières », « Bois Haut », « Fédou Haut », « Rau de Portauque », de « Négue-Saume » à « Le Roucal »)	Domaine et château de Montauquier	Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitats de refuge et de reproduction très intéressants pour la faune mammalogique.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction des mammifères semi-aquatiques ; risque de destruction possible.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune.

V.4.8 Chiroptères

N° secteur	PK et lieu-dit	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.1	12 à 13, 15 (nord de « Vendine », nord de « Métaireie Grande »)	Girou et affluents	Minoptère Schreibers	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Les platanes sont des habitats idéaux pour les Chiroptères arboricoles. Le linéaire arboré sera détruit par l'emprise du projet.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les espèces plutôt arboricoles seront impactées par l'abattage des arbres.
			Murin d'Alcathoe Pipistrelles	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	En phase travaux, pour les périodes de mise bas et élevage des jeunes et hibernation, le risque de dérangement est présent. En phase exploitation, le dérangement sera permanent.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK et lieu-dit	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.1 3.2	13 à 14, 21 à 25, 26 à 29 (« Moulin du Girou », « Le Baccarès », du nord « d'En Reynès » au nord de « Fédou Haut », « d'En Rivière de Len » au nord de « Ste-Clète »)		Minoptère de Schreibers Barbastelle d'Europe Murin de Natterer Grand rhinolophe	Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Les linéaires arborés au niveau de ces PK sont identifiés comme axe de déplacement pour les chauves-souris.
				Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Les linéaires arborés au niveau de ces PK sont identifiés comme axe de déplacement pour les chauves-souris.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires prévue par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères.
3.1	16 à 17 (du « Château de Maurens-Scopont » au sud de « Montfort »)	Domaine de Maurens-Scopont	Grand rhinolophe Murin d'Alcathoe Noctule de Leisler	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le Grand rhinolophe, ainsi que d'autres espèces arboricoles, comme le Murin d'Alcathoe, et la Noctule de Leisler ont été contactés.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Le Murin d'Alcathoe, ainsi que la Noctule de Leisler et d'autres espèces, qui peuvent gîter dans les arbres, ont été contactés sur ce site.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacements pour les Chiroptères.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Le Murin d'Alcathoe, ainsi que la Noctule de Leisler et d'autres espèces qui peuvent gîter dans les arbres ont été contactés.
3.1 3.2	17 à 18, 19 à 26, 27 à 30 (« Le Bouriou », « La Gare », de « La Côte Blanche » au « Rau de Portauque », d'au nord de « Négue-Saume » au nord « d'En Bérail »)	Girou et affluents	Grande noctule Minoptère de Schreibers Noctule commune Murin d'Alcathoe Murin de Bechstein Barbastelle d'Europe Grand rhinolophe Murin à oreilles échanquées Murin de Daubenton Oreillard sp. Pipistrelle sp.	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Les linéaires arborés seront impactés par le projet.
				Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les ripisylves et les bandes boisées sont bien utilisées par les chauves-souris en période de migrations et en période de mise bas. La ripisylve du ruisseau Geignes est utilisée par la Grande noctule en période de migration automnale.
				Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Les ripisylves et les bandes boisées sont bien utilisées par les chauves-souris en période de migrations et en période de mise bas. La ripisylve du ruisseau Geignes est utilisée par la Grande noctule en période de migration automnale.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Très fort	Les ripisylves et les bandes boisées sont bien utilisées par les chauves-souris en période de migrations et en période de mise bas. La ripisylve du ruisseau Geignes est utilisée par la Grande noctule en période de migration automnale.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les espèces plutôt arboricoles seront impactées par l'abattage des arbres.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux majeurs de déplacement pour les chauves-souris. Un gîte de mise bas de Murin de Daubenton se trouve sous le pont de la RN 126 (à moins de 150 m du tracé). Trois gîtes estivaux d'Oreillard sp. se trouve à proximité immédiate du tracé (le plus proche se trouvant à moins de 270 m). Un gîte de mise bas de Pipistrelle sp. se trouve à proximité immédiate du tracé (à environ 680 m).
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Les eaux polluées produiront moins d'insectes ; donc moins de ressources trophiques pour les chauves-souris.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Les eaux polluées produiront moins d'insectes ; donc moins de ressources trophiques pour les chauves-souris.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	En phase travaux, pour les périodes de mise bas et élevage des jeunes et hibernation, le risque de dérangement est présent. En phase exploitation, le dérangement sera permanent.

V.4.9 Faune aquatique

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.1	13 à 14	Le Messal (TRPP_20)	Faune aquatique (macroinvertébrés, poissons)	Destruction d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur).
				Risque de pollution accidentelle				
3.1	17 à 18	Le Ruisseau de Geignes (TRPP_25)	Faune aquatique (macroinvertébrés, poissons)	Destruction d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur)
				Risque de pollution accidentelle				
3.2	19 à 20	Le Ruisseau de Mailhès (TRPP_27)	Faune aquatique (macroinvertébrés, poissons)	Destruction d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur)
				Risque de pollution accidentelle				
3.2	20 à 21	Le Ruisseau d'Algans (TRPP_28)	Faune aquatique (macroinvertébrés, poissons)	Destruction d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Fort	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur).
				Risque de pollution accidentelle				
				Risque d'altération des potentialités biologiques				
3.2	20 à 21	Le Ruisseau la Ribenque (TRPP_29)	Faune aquatique (macroinvertébrés, poissons)	Destruction d'habitat d'espèces lithophiles	Travaux	Temporaire A moyen terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur).
				Risque de pollution accidentelle				
3.2/ 4.1	29 à 30	Le Girou (TRPP_32A)	Faune aquatique (macroinvertébrés, poissons)	Risque d'altération d'habitat piscicole	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	L'habitat physique est moins dégradé sur ce secteur et il reste un milieu de transit potentiel d'espèces patrimoniales (Bouvière, barbeau, complexe « goujon-loche ».
				Risque de pollution accidentelle				

V.5 Analyse des effets bruts : secteur 4

V.5.1 Habitats naturels

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.2/4.1	30 à 31	-	Cortège de milieux boisés : formations rivulaires linéaires, bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i> , frênaies-chenais et chenaies-charmaies aquitaniennes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitats à enjeu modéré dont des surfaces importantes seront impactées
3.2/4.1	30 à 31	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	La rivière du Girou est concernée. Habitat d'enjeu modéré qui sera impacté sur un grand linéaire.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Les habitats rivulaires sont déjà fragmentés par la RN 126, le projet augmentera ce phénomène
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux /	Permanente/Temporaire	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
					Exploitation	Court terme/ A long terme		
4.1/4.2	32 à 33	-	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu modéré impactée sur une partie de sa surface.
4.1/4.2	33	-	Lits des rivières	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau de Caudiès est concerné. Habitat d'enjeu modéré qui sera impacté sur un grand linéaire.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Les habitats rivulaires sont déjà fragmentés par la RN 126, le projet augmentera ce phénomène
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats
4.1/4.2	36 à 37	-	Typhaies	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Destruction de quelques mètres de fossés, ne remettant pas en cause le maintien de l'habitat sur la zone.
4.2	37	-	Pelouses semi-arides medio-europeennes dominees par <i>Brachypodium</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat à enjeu assez fort impacté sur une très faible partie de sa surface.
				Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu assez fort situé à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impacté en phase travaux
4.2	37 à 38	Prairies humides de la Forge	Pelouses semi-arides médio-européennes à <i>Bromus erectus</i>	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat à enjeu fort situé à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impacté en phase travaux.
4.2	38	Prairies humides de la Forge	Prairies humides atlantiques à subatlantiques	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu très fort situé à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impacté en phase travaux.
4.2	38	Prairies humides de la Forge	Prairies atlantiques à fourrages mésotrophes	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu assez fort situé à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impacté en phase travaux.
4.2	39	-	Prairies atlantiques à fourrages eutrophes	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré situé à proximité immédiate du projet et risquant de subir des dommages lors de la phase chantier.

V.5.2 Flore

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.2/4.1	30 à 31	-	Colchique d'automne	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré dont l'ensemble de la station sera détruit localement. Néanmoins, d'autres stations sont présentes au sud de l'ouvrage assurant le maintien de l'espèce localement.
4.2	37 à 38	Prairies humides de la Forge	Colchique d'automne	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Espèce d'enjeu modéré dont deux stations seront impactées. Plusieurs stations sont présentes en dehors de l'emprise assurant le maintien de ces espèces localement.
				Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Une station est située à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impactée en phase chantier.
4.2	38	Prairies humides de la Forge	Jacinthe de Rome	Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Espèce à enjeu majeur dont une station est localisée à proximité immédiate des emprises du projet et susceptible d'être impactée en phase chantier.
4.2	40 à 41	-	Potentille droite	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Unique station observée sur l'ensemble de l'aire d'étude. Néanmoins, cette espèce se développe là en situation secondaire au sein d'une prairie améliorée.

V.5.3 Insectes

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1	33	Vallon Caudies du	Agrion mignon et Anax napolitain	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet va entraîner la destruction d'un bassin de rétention utilisé par de nombreuses libellules dont deux patrimoniales. L'impact est donc fort. Il reste toutefois à relativiser par rapport au caractère anthropique de ce plan d'eau.
				Destruction d'individus (adultes, larves, œufs)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	La destruction du bassin va entraîner la destruction des populations de ces deux libellules. L'impact est donc fort.
4.1	33	Vallon Caudies du	Agrion de Mercure	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le ruisseau de Caudies est fortement impacté par les nouveaux rétablissements routiers. Il y a peu de probabilités que l'espèce se maintienne sur cette partie de ce cours d'eau.
				Altération des habitats de reproduction	Exploitation	Temporaire A court terme	Fort	Risque de détérioration par pollution des eaux en phase exploitation (hydrocarbures, métaux lourds, lessivage des chaussées,...). Les nouveaux rétablissements routiers augmentent le risque de pollution des eaux.
				Destruction d'individus (adultes, larves, œufs)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le risque de destruction d'individus est très important vu le linéaire de ruisseau impacté.
4.2	38	Prairies humides de la Forge	Grand Capricorne	Risque de destruction d'un chêne à Grand Capricorne	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Un vieux chêne est situé en limite d'emprise au niveau du PK38.
4.2	38 à 39	Prairies humides de la Forge	Agrion de Mercure	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Une partie des habitats de reproduction de l'espèce vont être dégradés. Le secteur où ont été contactés les individus reste toutefois préservé. De ce fait, l'impact peut être considéré comme modéré.
				Altération des habitats de reproduction	Exploitation	Temporaire A court terme	Modéré	L'altération du ruisseau en amont pourrait avoir des effets néfastes sur les habitats de l'espèce situés en aval, au sud de l'ouvrage. Le maintien des continuités hydrauliques est nécessaire pour préserver l'alimentation en eau des habitats de l'espèce.
				Destruction d'individus (adultes, larves, œufs)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Destruction possible de larves si intervention directe dans le fossé, mais la population devrait se maintenir.
4.2	40 à 41	Ruisseau du Château Noir	Agrion de Mercure et Libellule fauve	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Le risque de destruction totale de l'habitat de reproduction de ces deux libellules est très important sans mesures de mise en défens.
				Altération des habitats de reproduction	Exploitation	Temporaire A court terme	Faible	Risque de détérioration par pollution des eaux en phase exploitation (hydrocarbures, métaux lourds, lessivage des chaussées,...). Ce dernier ne devrait pas être plus important par rapport à l'existant, le ruisseau franchit déjà une double voie.
				Destruction d'individus (adultes, larves, œufs)	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Le risque de destruction d'individus est très important si le ruisseau est détruit.

V.5.4 Amphibiens

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1	29 à 31 (d'au nord « d'En Béral » au nord de « Le Tel »)	Mare de Saint-Loup	Triton palmé Pélodyte ponctué Grenouille agile	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
4.1	32 à 34 (« d'En Salvan » au « Pas du Rieu »)	-	Grenouille agile	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et de terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Modéré	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.2	37 à 39 (de « La Sayssié » à « La Crouzette »)	Mare de Saint-Germain-des-Prés	Rainette méridionale Triton palmé Pélodyte ponctué Alyte accoucheur	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
4.2	39 à 41 (d'au sud de « Le Juge » à l'est de le « Château Noir »)	-	Rainette méridionale Pélodyte ponctué	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.5.5 Reptiles

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1	29 à 31, 36 à 37 (d'au nord « d'En Bérail » au nord de « Le Tel », « La Payssarié » à « La Vignasse »)	-	Couleuvre à collier Couleuvre vipérine Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollutions de fossés.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
4.1	32 à 34 (d'« d'En Salvan » à « Pas du Rieu »)	-	Couleuvre à collier Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise de l'échangeur de Puylaurens, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollutions de fossés.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies de l'échangeur de Puylaurens.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
4.2	37 à 42, 43 à 44 (d'au nord de « La Vignasse » au sud de « La Bonnetié », d'au nord de « L'Abarède » à « Santou »)	-	Couleuvre à collier Couleuvre vipérine Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollutions de fossés.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.5.6 Oiseaux

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1	36 à 37	-	Alouette lulu	Destruction d'habitats de nidification et de repos : Friches	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet risque d'entraîner une destruction des habitats de l'espèce au sud du lieu-dit « Saint-Alens » (Puylaurens). L'impact est faible, car seule une petite partie de cet habitat est concernée.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, compte tenu que la plus grande partie de l'habitat est maintenue. L'espèce semble par ailleurs assez tolérante au dérangement.
4.1	37	-	Fauvette grisette	Destruction d'habitats de nidification et de repos : pelouses sèches	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet entraîne la destruction d'une petite partie d'une pelouse sèche au niveau du lieu-dit « la Vignasse » (Puylaurens), en bordure de laquelle niche la Fauvette grisette.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er avril-15 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant favorable à cette espèce. La Fauvette grisette semble par ailleurs tolérante au dérangement.
4.2	38 à 39	La Trappe haute et la Trappe basse	Pipit rousseline	Destruction d'habitats de nidification et de repos : vigne	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le projet entraîne la destruction d'une partie d'une parcelle de vigne à l'ouest de « la Trappe basse » (Puylaurens), sur laquelle niche le Pipit rousseline.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er mai-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les emprises occupant une grande partie de la parcelle de vigne, la perturbation des individus durant la période de nidification sera très forte.
4.2	39 à 40	Le Juge et la Pradazié	Choucas des tours	Destruction d'habitats de nidification et de repos : alignements de platanes	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une grande partie des alignements de platanes menant à « le Juge » (St-Germain-des-Près), dans lesquels nichent des Choucas des tours.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-15 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Le projet entraînant la destruction d'une grande partie des alignements de platanes, la perturbation des individus durant la période de nidification sera forte.
4.2	40 à 41	Alignements de platanes à l'ouest de Soual	Fauvette grisette	Destruction d'habitats de nidification et de repos : haie	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction d'une partie d'une haie au sud-est de « la Planche » et d'une partie de friches à l'est de « la Chaudronnerie » (St-Germain-des-Près) ou niche la Fauvette grisette.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er avril-15 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, la zone autour des emprises restant favorable à cette espèce. La Fauvette grisette semble par ailleurs tolérante au dérangement.
4.2	40 à 41	Alignements de platanes à l'ouest de Soual	Pigeon colombin et Choucas des Tours	Destruction d'habitats de nidification et de repos : alignements de platanes	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le projet entraîne la destruction d'une grande partie des alignements de platanes en bordure de l'accès à Soual au lieu-dit « Château noir », où nichent le Pigeon colombin et le Choucas des Tours.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Ces espèces tolèrent bien le dérangement créé par l'activité humaine et les habitats favorables sont bien représentés à proximité.

V.5.7 Mammifères terrestres

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1	29 à 30, 33 (au nord « d'En Bérail », « Pas du Rieu »)	Girou affluents Vallon Caudiès et du	Campagnol amphibie Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Les habitats situés sur la ripisylve du Girou sont impactés par l'emprise du projet autoroutier et de l'échangeur de Puylaurens.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction des mammifères semi-aquatiques ; risque de destruction possible.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place du tracé autoroutier et de l'échangeur de Puylaurens. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
4.1 4.2	36 à 41, 43 à 44 (de « La Payssarié » à « La Bonnetié », « Santou »)	Girou affluents Vallon Caudiès et du	Putois d'Europe Genette d'Europe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune mammalogique ; risque de collisions possible.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. Les mammifères dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. Les mammifères dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place du tracé autoroutier et de l'échangeur de Puylaurens. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
4.2	39 à 40, 43 à 44 (au sud « d'En Sarrat », « Santou »)	-	Genette d'Europe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage à la faune mammalogique plutôt terrestre ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
4.1 4.2	29 à 30, 33, 37 à 38, 40 à 41 (au nord « d'En Bérail », « Pas du Rieu », « La Forge », « La Planche »)	Girou affluents Vallon Caudiès et du	Grande faune	Risque de collisions	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage à la grande faune ; risque de collisions possible.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place du tracé autoroutier et de l'échangeur de Puylaurens. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
4.1 4.2	30 à 32, 33, 37 à 41 (du nord	Girou affluents Vallon Caudiès et du	Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	La quantité d'habitats détruits est relativement réduite.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	La quantité d'habitats détruits est relativement réduite.

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
	« d'En Bérail » à « Girou Haut », « En Salvan », de « La Trappe haute » à « Le Château Noir »)			Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est fort probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune.
4.1	30 à 31, 33 (au nord de « Le Tel », « Saint-Laurens »)	Girou et Vallon du Caudiès	Genette d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	La quantité d'habitats détruits est assez importante dans le contexte agricole du Lauragais.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune mammalogique plutôt terrestre ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires par la mise en place du tracé autoroutier et de l'échangeur de Puylaurens. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute et de l'échangeur de Puylaurens dérangera à long terme la faune mammalogique.

V.5.8 Chiroptères

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1 4.2	29 à 31, 32 à 34, 37 à 41 (du nord « d'En Bérail » à « Girou Bas », « Rau de Caudiès », de « La Forge » au sud de « La Bonnetié »)	Voies de déplacement du Miniopère de Schreibers au Sud-Est de Puylaurens	Murin d'Alcathoe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Les arbres sont des habitats idéaux pour les Chiroptères plutôt arboricoles. Les linéaires arborés seront détruits par l'emprise du projet.
			Murin de Bechstein	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les espèces seront impactées par l'abattage des arbres.
			Grand rhinolophe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacement pour les chauves-souris.
			Barbastelle d'Europe Noctule commune	Dérangement ou perturbation d'individus d'espèces	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	En phase travaux, pour les périodes de mise bas et élevage des jeunes et hibernation, le risque de dérangement est présent. En phase exploitation, le dérangement sera permanent.
4.1 4.2	29 à 31, 33, 37 à 40 (du nord « d'En Bérail » à « Girou Bas », « Rau de Caudiès », du sud de la « Trappe Haute » au sud de « Le Juge »)	Voies de déplacement du Miniopère de Schreibers au Sud-Est de Puylaurens	Miniopère de Schreibers	Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Miniopère de Schreibers.
			Grande noctule	Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Miniopère de Schreibers.
			Petit/Grand murin	Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
			Barbastelle d'Europe Noctule commune Grand rhinolophe Murin à oreilles échancrées	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Miniopère de Schreibers.

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
			Murin d'Alcathoe Murin de Bechstein					
4.2	40 à 41 (Château Noir »)	Voies de déplacement du Minioptère de Schreibers au Sud-Est de Puylaurens	Noctule commune	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Les platanes (avec des cavités arboricoles) qui longent la route (desservant la ville de Soual) sont des habitats de refuge et de reproduction idoines pour les noctules. De grandes cavités peuvent abriter de grandes colonies de noctules. Les deux linéaires arborés seront détruits par l'emprise du projet.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les noctules seront impactées par l'abattage des arbres.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Les noctules fréquentant ces platanes sont sensibles aux possibles collisions sur la nouvelle voirie créée.
				Dérangement ou perturbation d'individus d'espèces	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	En phase travaux, pour les périodes de mise bas et élevage des jeunes, ainsi que pour les périodes d'hibernation mais aussi de transit automnal, le risque de dérangement est présent. En phase exploitation, le dérangement sera permanent.

V.5.9 Faune aquatique

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
3.2/ 4.1	29 à 30	Le Girou (TRPP_32A)	Bouvière, barbeau, complexe 'goujon-loche'	Risque d'altération d'habitat piscicole Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	L'habitat physique est moins dégradé sur ce secteur et il reste un milieu de transit potentiel d'espèces patrimoniales (Bouvière, barbeau, complexe « goujon-loche »).

V.6 Analyse des effets bruts : secteur 5

V.6.1 Habitats naturels

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	44	-	Prairies atlantiques à fourrages mésotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat d'enjeu assez fort impacté sur une grande partie de sa surface, mais dont la pérennité sur la zone n'est pas remise en cause.
5.1	44 à 45	-	Corridor rivulaire : lits des rivières, formations rivulaires linéaires	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le ruisseau du Bernazobre est concerné. Habitat d'enjeu modéré qui sera impacté sur une grande partie de son linéaire
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Faible	L'habitat est déjà morcelé par le passage de la RN 126, le projet entraînera une augmentation de cette fragmentation.
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats
5.1	45 à 46	-	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré qui sera impacté sur une partie seulement de sa surface : son maintien sur la zone n'est pas remis en cause.
5.1	45 à 46	-	Prairies atlantiques à fourrages eutrophes	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré situé à proximité immédiate du projet et susceptible de subir des dommages lors de la phase chantier.
5.1	45	-	Typhaies	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré en contexte d'agriculture intensive mais qui reste relativement commun sur l'aire d'étude et qui ne présente pas d'enjeu en lui-même ce qui diminue le niveau d'impact.
5.1	46	Prairies humides de la Calarié	Prairies humides atlantiques et subatlantiques basophiles	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Habitat d'enjeu majeur dont la surface sera fortement impactée.
				Altération d'habitats (zones humides) par modification des écoulements hydrauliques	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	La position de l'ouvrage risque de modifier l'alimentation en eau de l'habitat et donc remettre en cause sa pérennité sur la zone.
5.1	46	Prairies humides de la Calarié	Prairies atlantiques à fourrages mésotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat d'enjeu assez fort dont la surface sera fortement impactée.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Fort	L'habitat sera divisé en deux entités de part et d'autre de l'ouvrage.
5.1	46	-	Typhaies	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré en contexte d'agriculture intensive situé à proximité immédiate de l'emprise du projet et susceptible d'être impacté en phase chantier.
5.1	46 à 47	Etangs et bocage de Longuegineste	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu modéré impacté sur une grande partie de sa surface.
5.1	46 à 47	Etangs et bocage de Longuegineste	Pelouses semi-arides medio-europeennes dominees par <i>Brachypodium</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu assez fort impacté sur une partie de sa surface mais ne remettant pas en cause sa pérennité localement.
5.1	47	Etangs et bocage de Longuegineste	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu modéré impacté sur une grande partie de sa surface.
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat sera divisé en deux entités de part et d'autre de l'ouvrage
5.1	48 à 49	Sablères et prairies humides du Fraysse	Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré impacté sur la totalité de sa surface. La présence d'autres parcelles à proximité occupées par le même habitat abaisse le niveau d'impact de modéré à faible
5.1	48 à 49	Sablères et prairies humides du Fraysse	Frenaises-chaenaies et chaenaies-charmaies aquitaniennes et Prairies atlantiques a	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitats d'enjeu modéré impactés sur la totalité de leur surface. L'absence d'habitats de même type à proximité immédiate maintient un niveau d'impact modéré.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
			fourrages eutrophes					
5.1	49	Sablières et prairies humides du Fraysse	Fourrés de Saule blanc dégradés et Prairies atlantiques à fourrages mésotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu assez fort impacté sur une partie de sa surface mais ne remettant pas en cause son maintien sur la zone.
5.1	49 à 50	Sablières et prairies humides du Fraysse	Prairies atlantiques à fourrages eutrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu modéré impacté sur une grande partie de sa surface
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Ensemble homogène, entrecoupé de petits boisements, qui sera divisé en deux entités de part et d'autre de l'ouvrage. L'une d'entre elles sera isolée entre la voie ferrée et l'autoroute.
5.1/5.2	50	L'Agoût	Végétations des rivières eutrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	La rivière L'Agout est concernée. Habitat d'enjeu assez fort impacté sur une partie de sa surface.
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats
5.1/5.2	50	L'Agout	Forêts galeries de Saules blancs dégradées	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu assez fort impacté sur une partie de sa surface en fonction de l'emplacement des piles de pont.
5.1/5.2	50	L'Agout	Groupements euro-siberiens annuels des vases fluviales	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu assez fort impacté sur une partie de sa surface en fonction de l'emplacement des piles de pont.
5.2	51 à 52		Bois occidentaux de <i>Quercus pubescens</i>	Risque de destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Habitat d'enjeu modéré situé à proximité immédiate de l'ouvrage et dont une petite surface risque d'être impactée en phase travaux.
5.2	52		Prairies atlantiques à fourrages mésotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Habitat d'enjeu assez fort impacté sur la moitié de sa surface mais qui ne remet en cause son maintien sur la zone (pas d'enclavement, surface exploitable).
5.2	53	Prairies humides du ruisseau de Grelle	Prairies humides atlantiques et subatlantiques basophiles	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat d'enjeu majeur impacté sur une partie de sa surface. D'autres parcelles occupées par cet habitat sont maintenues sur la zone.
5.2	53	Prairies humides du ruisseau de Grelle	Prairies à Agropyre et Rumex	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat d'enjeu assez fort qui sera impacté sur l'ensemble de sa surface.

V.6.2 Flore

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernées(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	43 à 44	-	Myosotis bicolore	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré relativement fréquente sur l'ensemble de l'aire d'étude. Cette station isolée ne présente pas d'enjeu particulier.
5.1	46	Prairies humides de la Calarié	Trèfle écailléux	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Espèce d'enjeu fort dont une partie de la station sera détruite.
5.1	46	Prairies humides de la Calarié	Cortège d'espèces de prairies humides : Laïche tomenteuse, Ophioglosse commun	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Espèces d'enjeu assez dont l'ensemble des stations sera détruit.
5.1	46	Prairies humides de la Calarié	Cortège d'espèces prairiales : Orchis à fleurs laches, Myosotis bicolore, Gesse de Nissole, Brome à grappes	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Espèces d'enjeu modéré dont les stations seront fortement impactées ainsi que leur habitat.
5.1	46 à 47	Etangs et	Cortège d'espèces	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente	Faible	Espèces d'enjeu modéré développées sur des terrains rudéraux (situations

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernées(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
		bocage de Longuegineste	des zones rudérales : Mousse fleurie, Centranthe chausse-trape, Myosotis bicolor			A long terme		secondaires) dont l'intérêt écologique est limité. Elles sont par ailleurs bien représentées localement.
5.1	46 à 47	Etangs et bocage de Longuegineste	Renoncule à feuilles d'ophioglosse	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Majeur	Destruction d'une station d'espèce d'enjeu majeur. Seule station recensée localement
5.1	46 à 47	Etangs et bocage de Longuegineste	Myosotis bicolor	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce à enjeu modéré relativement fréquente sur l'ensemble de l'aire d'étude. Cette station isolée ne présente pas d'enjeu particulier.
5.1	47	Etangs et bocage de Longuegineste	Cortège d'espèces des zones rudérales : Myosotis bicolor, Mâche à fruits velus, Silène de France	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèces d'enjeu modéré développées sur des terrains rudéraux (situations secondaires) dont l'intérêt écologique est limité. D'autres stations de ces espèces sont présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
5.1	47	Etangs et bocage de Longuegineste	Céraiste dressé	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Espèce d'enjeu assez fort développée sur des terrains rudéraux (situation secondaire) dont l'intérêt écologique est limité. D'autres stations de cette espèce sont présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
				Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Plusieurs stations sont présentes à proximité immédiate des emprises du projet et sont susceptibles d'être impactées en phase chantier.
5.1	48 à 49	Sablères et prairies humides du Fraysse	Silène de France	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce d'enjeu modéré relativement commune sur le secteur. D'autres stations de cette espèce sont présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
5.1	49	Sablères et prairies humides du Fraysse	Myosotis bicolor	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce d'enjeu modéré relativement très commune sur le secteur. D'autres stations de cette espèce sont présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
5.1	49 à 50	Sablères et prairies humides du Fraysse	Bleuet	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Seules stations identifiées sur l'ensemble de l'aire d'étude. Elles seront totalement impactées.
5.1	49 à 50	Sablères et prairies humides du Fraysse	Peigne de Vénus, Myosotis bicolor	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèces d'enjeu modéré relativement communes sur le secteur. D'autres stations de cette espèce sont présentes à proximité assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
5.1	50	L'Agoût	Pariétaire officinale	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce d'enjeu modéré relativement bien représentée localement au sein des boisements rivulaires de l'Agout. D'autres stations de cette espèce sont présentes à proximité, en amont et en aval, assurant le maintien de l'espèce sur la zone.
5.2	51	-	Adonis annuel	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Espèce d'enjeu assez fort dont plusieurs stations seront détruites sur le secteur.
				Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Plusieurs autres stations sont situées à proximité immédiate des emprises du projet et susceptibles d'être impactées en phase travaux.
5.2	51 à 52	-	Vipérine des Pyrénées et Euphorbe en faux	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèces d'enjeu modéré dont l'ensemble des stations sera détruit localement.
				Risque de destruction d'espèces végétales patrimoniales			Modéré	Plusieurs autres stations sont situées à proximité immédiate des emprises du projet et susceptibles d'être impactées en phase travaux.
5.2	53	Prairies humides du ruisseau de Grelle	Fritillaire pintade et Ophioglosse commun	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Espèces d'enjeu assez fort relativement bien représentées localement au sein des prairies humides mais qui seront impactées sur d'importantes surfaces.
5.2	52 à 53 Et 54	Prairies humides du ruisseau de Grelle	Colchique d'automne	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Espèces d'enjeu modéré dont l'ensemble des stations sera détruit localement
5.2	53	Prairies humides du ruisseau de Grelle	Orchis à fleurs lâches	Destruction d'espèces végétales patrimoniales	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Espèce d'enjeu modéré relativement bien représentée localement au sein des prairies humides. D'autres stations de cette espèce sont présentes assurant le maintien sur la zone

V.6.3 Insectes

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	43 à 45	Sor Bernazobre et	Cordulie à corps fin	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet risque d'impacter plusieurs secteurs de la ripisylve du Bernazobre sans mesures de mises en défens. Le risque de pollution, coulées de fines et d'autres matériaux dans le lit du cours d'eau est également important. Néanmoins, le projet ne remet pas en cause la population de Cordulie à corps fin sur le secteur.
				Altération des habitats de reproduction	Exploitation	Temporaire A court terme	Modéré	Risque de détérioration par pollution des eaux en phase exploitation (hydrocarbures, métaux lourds, lessivage des chaussées,...).
				Risque de destruction d'individus (œufs, larves)	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le risque de destruction d'individus concerne essentiellement les immatures si les travaux ont lieu entre mai et juillet et les larves s'il y a un impact important dans le lit mineur.
5.1	45 à 46 et 47 à 48	Prairies de la Calarié (PK 45 à 46)	Grand Capricorne	Risque de destruction de chênes abritant le Grand Capricorne	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Plusieurs chênes sont situés en limite de l'emprise et risquent d'être détruits.
				Destruction d'habitats de reproduction et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Destruction de plusieurs chênes à Grand Capricorne au niveau de la Calarié.
5.1	48 à 49	Sablères et prairies humides du Fraysse	Coléoptères saproxyliques	Destruction d'habitats favorables aux coléoptères saproxyliques et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Un seul arbre est impacté par le projet sur ce sous-secteur.
5.1	50	L'Agout	Gomphe de Graslin et Cordulie à corps fin	Destruction et altération des habitats de reproduction	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	L'atteinte aux habitats de reproduction est peu importante (destruction d'une petite partie de la ripisylve et passage en viaduc) et ne remet pas en cause les populations locales.
				Altération des habitats de reproduction	Exploitation	Temporaire A court terme	Faible	Risque de détérioration par pollution des eaux en phase exploitation (hydrocarbures, métaux lourds, lessivage des chaussées,...). Il reste faible, les populations de ces deux espèces sont bien représentées sur ce secteur malgré la présence de plusieurs ouvrages au-dessus de l'Agout.
				Risque de destruction d'individus (œufs, larves)	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	La destruction d'individus concerne essentiellement les larves et les individus émergents. Elle apparaît faible compte-tenu du passage en viaduc au-dessus de l'Agout.
5.2	52 à 53	-	Coléoptères saproxyliques	Risque de destruction d'un vieil arbre favorable aux coléoptères saproxyliques	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Un vieux saule est situé en limite de l'emprise et risque d'être détruit.

V.6.4 Amphibiens

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	43 à 45 (de « Santou » au nord de « Donadieu Bas »)	Etangs et bocage de Longuegineste	Rainette méridionale Triton palmé	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
5.1	45 à 47 (de « Salvegarde » à « En Bouisse »)	Etangs et bocage de Longuegineste	Rainette méridionale Triton palmé Péloodyte ponctué Crapaud calamite	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
5.1	47 à 49 (de « La	Etangs et bocage de	Rainette méridionale Grenouille agile	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
	Crémade » au sud de « La Gascarié »)	Longuegineste	Salamandre tachetée	Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
5.1	49 à 50 (d'au sud de « Ste Germaine » à « En Alary »)	-	Rainette méridionale Pélodyte ponctué Triton palmé	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
5.2	51 à 53 (de « Camaillegue » à « Montreuil »)	Coteaux de castres	Triton palmé Salamandre tachetée	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'ouvrage.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.6.5 Reptiles

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	PK : 43 à 51 (de « Santou » à « Taillefer »)	Bocage de Soual Sablières et prairies humides du Fraysse	Couleuvre à collier Couleuvre vipérine Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollution de fossés et de l'Agout
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
5.1	49 à 51 (« d'En Alary » à « Taillefer »)	L'Agout Sablières et prairies humides du Fraysse	Couleuvre d'Esculape Couleuvre à collier Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Fort	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Fort	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Modéré	Risque de pollution de fossés et de l'Agout
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Fort	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
5.2	50 à 52 (de « Belestat » à « Camaillegue »)	Coteaux de Castres	Couleuvre d'Esculape Couleuvre à collier Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque pollution de fossés
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Fossés, haies, lisières...

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
5.2	51 à la fin du tracé (de « Camaillegue » au nord de « Le Verdier de Mélou »)	Coteaux de Castres	Coronelle girondine Couleuvre d'Esculape Couleuvre à collier Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Fort	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Fort	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Modéré	Risque pollution de fossés
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Fort	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...
5.2	53 à la fin du tracé (au nord « de Le Verdier »)	Coteaux de Castres	Couleuvre à collier Couleuvre vipérine	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Faible	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Faible	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque pollution de fossés et de pièces d'eau
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.6.6 Oiseaux

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	43 à 44	Alignement d'arbres et boisements au nord-est de Soual	Pigeon colombin	Destruction d'habitats de nidification et de repos : alignement de platanes	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une partie de l'alignement de platanes, situé à hauteur du PK44 et plus au nord vers « le Barbarié » (Cambounet-sur-le-Sor). Cet alignement de platanes constitue l'habitat de nidification du Pigeon colombin. L'intensité de l'impact est estimée comme modérée, car la plus grande partie des habitats de l'espèce sont préservés.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, les pigeons en cas de dérangement pourront se déplacer sur d'autres zones de l'alignement de platanes, ou sur d'autres habitats favorables à proximité (Donadiou Bas).
5.1	43 à 44	-	Choucas des tours	Destruction d'habitats de nidification et de repos : alignement de platanes	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une grande partie de l'alignement de platanes le long de la RN126, au nord-ouest de Donadiou Bas (Soual).
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-15 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, les choucas en cas de dérangement pourront se déplacer sur d'autres zones favorables à proximité. Ces espèces tolèrent par ailleurs assez bien le dérangement anthropique.
5.1	45 à 46	-	Fauvette grisette	Destruction d'habitats de nidification et de repos : plantation de peupliers en friche et haies	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction d'une plantation de peupliers en friche à l'est de « Salvegarde » (Puylaurens) et une partie d'une haie en bordure de chemin au nord de « Borio » (Viviers-les-Montagnes), où niche la Fauvette grisette.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} avril-15 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est modéré, la zone autour des emprises restant favorable à cette espèce mais la plus grande partie de la peupleraie, en bordure de laquelle niche l'espèce, étant détruite.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	45 à 46	-	Chevêche d'Athéna	Destruction d'habitats de repos : arbres	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Le projet est situé en bordure de la zone artisanale de Santou et en bordure du hameau d' »En Basi « (Cambounet-sur-le-Sor), sur laquelle la Chevêche d'Athéna est présumée nicheuse. Le projet n'entraîne pas toutefois la destruction de bâtiments sur ces zones. Des arbres qui peuvent servir de sites de repos seront toutefois détruits. L'impact est faible, car des habitats pouvant faire office de site de repos (bâtiments, arbres) sont abondants autour des emprises.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Les emprises du projet sont proches de bâtiments. L'espèce, commensale de l'homme, tolère le dérangement créé par l'activité humaine. Pour cette raison, le niveau d'impact est jugé comme faible.
				Destruction d'individus au passage des futures voies	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	La Chevêche d'Athéna est une espèce très vulnérable aux collisions routières. La future infrastructure étant proche de sites de nidification, il est probable que des individus seront victimes du trafic routier.
5.1	46 à 47	-	Chevêche d'Athéna	Destruction d'habitats de nidification et de repos : arbres et potentiellement d'un bâtiment	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'arbres et probablement d'un bâtiment à l'ouest d' « En Bouysse » (Longueineste), habitat supposée de nidification et de repos de la Chevêche d'Athéna.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 février-15 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Les emprises du projet sont proches d'autres bâtiments et arbres favorables à l'espèce. L'espèce, commensale de l'homme, tolère le dérangement créé par l'activité humaine. Pour cette raison, le niveau d'impact est jugé comme faible.
				Destruction d'individus au passage des futures voies	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	La Chevêche d'Athéna est une espèce très vulnérable aux collisions routières. La future infrastructure étant proche de sites de nidification, il est probable que des individus seront victimes du trafic routier.
5.1	47 à 48	Bois de Cambaillergue à Saix	Pigeon colombin	Destruction d'habitats de nidification et de repos : boisement	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une partie du boisement à l'ouest de « Cambaillergue » (Saix).
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, les pigeons en cas de dérangement pourront se déplacer sur d'autres zones du boisement. Par ailleurs, l'espèce tolère bien le dérangement créé par l'activité humaine.
5.1	48 à 49	Sablères et prairies humides du Fraysse	Pigeon colombin	Destruction d'habitats de nidification et de repos : boisement	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Le projet entraîne la destruction d'une grande partie du boisement situé sur « le Lévesou » (Saix), sur lequel niche le Pigeon colombin
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, les pigeons en cas de dérangement pourront se déplacer sur d'autres zones favorables à proximité. Par ailleurs, l'espèce tolère bien le dérangement créé par l'activité humaine.
5.1	48 à 49	Sablères et prairies humides du Fraysse	Choucas des tours	Destruction d'habitats de nidification et de repos : boisement	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une grande partie du boisement situé sur « le Lévesou » (Saix), sur lequel niche le Choucas des tours
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-15 juillet.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, les choucas en cas de dérangement pourront se déplacer sur d'autres zones favorables à proximité. Ces espèces tolèrent par ailleurs assez bien le dérangement anthropique.
5.1	49 à 50	-	Moineau friquet	Destruction d'habitats de chasse : prairies de fauche, parcs	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet impacte une parcelle bâtie sur lequel le Moineau friquet est nicheur sur « En Alary » (Saix). Les bâtiments abritant l'espèce ne sont toutefois pas détruits. Par contre, il est possible que ces travaux de par la perte d'habitats favorables à la recherche de nourriture entraîne un déclin de l'espèce au niveau local.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Les emprises sont situées à proximité de bâtiments abritant l'espèce. Il est possible que ces travaux de par le bruit qu'ils engendrent associé à la la perte d'habitats favorables à la recherche de nourriture entraîne une perturbation de l'espèce au niveau local. Impacts surtout durant la période de nidification : 1 ^{er} mars-31 août.
5.1	50 à 51	L'Agoût	Bihoreau gris et Grande Aigrette	Destruction d'habitats de repos et de chasse	Travaux	Permanente A long terme	Faible	Les bords de l'Agoût à hauteur de l'emprise des travaux peuvent être utilisés l'hiver pour la chasse et le repos du Bihoreau gris et de la Grande Aigrette. Les impacts sont toutefois supposés comme faibles, car le projet n'affecte qu'une surface réduite des

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
								abords de l'Agout.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Impacts uniquement durant l'hivernage. Les impacts sont toutefois supposés comme faibles, car le projet n'affecte qu'une surface réduite des abords de l'Agout.
				Destruction d'individus au passage des futures voies	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Il est possible que des individus passant au-dessus des voies soient victimes du trafic routier. Les ponts et les viaducs au-dessus des cours d'eau sont des lieux habituels de collisions avec l'avifaune (Sébastien Albinet, observation personnelle).
5.2	51 à 52	-	Gobemouche gris	Destruction d'habitats de nidification et de repos : haie arborée	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Le projet entraîne la destruction d'une partie d'une haie arborée entre « Camaillegue » et « le Verdier » (Castres). de « Bazialgues » (Verfeil) sur lequel l'espèce niche.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 mai-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Le niveau d'impact est modéré. En effet, l'espèce en cas de dérangement pourra se déplacer sur d'autres zones favorables de la haie.
5.2	53	-	Fauvette grise	Destruction d'habitats de nidification et de repos : haies	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction d'une grande partie d'une haie au sud de « les Pauvres » (Castres), sur laquelle l'espèce niche.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 1er avril-15 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le dérangement est faible, l'espèce en cas de dérangement pourra se déplacer sur d'autres zones favorables des environs.
5.2	52 à 53	-	Faucon hobereau	Destruction d'habitats de nidification et de repos : haie arborée	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Le projet entraîne la destruction d'une partie d'une haie arborée au sud de « les Pauvres » (Castres), sur laquelle l'espèce niche.
				Destruction d'espèce (nids, œufs, jeunes)	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Impacts uniquement durant la période de nidification : 15 avril-31 août.
				Perturbation d'individus	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Le niveau d'impact est modéré. En effet, l'espèce en cas de dérangement pourra se déplacer sur d'autres zones favorables des environs

V.6.7 Mammifères terrestres

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	44 à 45, 50	Sor et Bernazobre	Loutre d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Ripisylve et lit majeur des trois cours d'eau (Agout, Sor et Bernazobre) primordiaux pour la faune semi-aquatique.
5.2	(« Rau Bernazobre », « Rivière l'Agout »)	L'Agout	Campagnol amphibie	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Habitats de reproduction des mammifères semi-aquatiques ; risque de destruction possible.
			Putois d'Europe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Très fort	Fragmentation des territoires par la mise en place du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. Les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. Les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.

Pièce K : Annexes – K5 – Tableaux détaillés des effets bruts du projet, par secteur

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune.
5.1 5.2	44 à 45, 50 (« Rau Bernazobre », « Rivière l'Agout »)	Sor et Bernazobre L'Agout	Grande faune	Risque de collisions	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage à la grande faune ; risque de collisions possible.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
5.1 5.2	43 à 47, 48 à 50, 53 (d'à l'est de « Predicals » à « En Bouisse », de « Le Lévesou » à « Ste. Germaine », au sud de « Les Pauvres »)	Longuegineste	Putois d'Europe Genette d'Europe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune mammalogique ; risque de collisions possible.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. Les mammifères dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. Les mammifères dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
5.1 5.2	43 à 47, 48 à 50 (de « Donadiu Bas » à « En Bouisse », de « Lévesou » à Taillefer »)	Sor et Bernazobre Longuegineste	Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	La quantité d'habitats détruits est relativement réduite.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction des mammifères semi-aquatiques ; risque de destruction possible.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune mammalogique.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
5.1	48 à 49 (« Le Lévesou »)	Longuegineste	Campagnol amphibie	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	-
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction des mammifères semi-aquatiques ; risque de destruction d'espèces possible.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. les mammifères semi-aquatiques dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
						terme		
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune.
5.1 5.2	45 à 46, 47 à 48, 49 à 53 (« En Bajou », « La Crémade », « d'En Alary » au sud de « Les Pauvres »)	Longuegineste	Genette commune	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage à la faune mammalogique plutôt terrestre ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
5.1 5.2	46 à 49, 51 à 52 (de « Longuegineste » à « Lévesou », « Camaillegue »)	Longuegineste	Genette commune	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Faible	La quantité d'habitats détruits est relativement réduite.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage à la faune mammalogique plutôt terrestre ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Dérangement ou perturbation d'individuS	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction, le dérangement de la faune est fort probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune mammalogique.

V.6.8 Chiroptères

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1 5.2	43 à 53 (de à l'ouest de « Donadieu Bas » à « St. Pal »)	Voies de déplacement du Minioptère de Schreibers au Sud-Est de Puylaurens Sor et Barnazobre L'Agout	Minioptère Schreibers de Noctule commune Barbastelle d'Europe Pipistrelle pygmée Grand rhinolophe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Les ripisylves, les platanes et les quelques boisements sont des habitats idéaux pour les Chiroptères plutôt arboricoles. Secteur très riche du Bernazobre, de l'Agout et des milieux humides de Longuegineste.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les espèces plutôt arboricoles seront impactées par l'abattage des arbres.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacement pour les chauves-souris. Colonies connues, en gîtes bâtis, de Pipistrelle pygmée à proximité immédiate du tracé [lieux-dits « <i>EnToulze</i> » (commune de Saix) et « <i>Maison Neuve</i> » (commune de Castres)] et de Grand rhinolophe, Oreillard gris « <i>Maison Neuve</i> » (commune de Castres). Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minioptère de Schreibers.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Très fort	En phase travaux, pour les périodes de mise bas et élevage des jeunes et hibernation, le risque de dérangement est présent. En phase exploitation, le dérangement sera permanent.
				Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minioptère de Schreibers.
				Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minioptère de Schreibers.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Très fort	Fragmentation des territoires prévue par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Les eaux polluées produiront moins d'insectes ; donc moins de ressources trophiques pour les chauves-souris.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Les eaux polluées produiront moins d'insectes ; donc moins de ressources trophiques pour les chauves-souris.

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Très fort	Les ripisylves et les bandes boisées sont bien utilisées par les chauves-souris en période de migrations et en période de mise bas.
5.1 5.2	43 à 53 (de à l'ouest de « Donadieu Bas » à « St. Pal »)	Voies de déplacement du Minoptère de Schreibers au Sud-Est de Puylaurens Sor et Barnazobre L'Agout	Minoptère de Schreibers	Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minoptère de Schreibers.
			Murin d'Alcathoe	Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minoptère de Schreibers.
			Noctule commune	Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires prévue par la mise en plac du tracé autoroutier. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
			Barbastelle d'Europe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minoptère de Schreibers.

V.6.9 Faune aquatique

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
5.1	43 à 45	Le Bernazobre (TRPP_36A)	Goujon, loche	Risque d'altération d'habitat piscicole	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (viaduc).
				Risque de pollution accidentelle				
5.1	50	L'Agout (TRPP_41)	Anguille, Bouvière Vandoise	Risque d'altération d'habitat d'espèces patrimoniales	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Impact essentiellement lié à la phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (viaduc).
				Risque de pollution accidentelle				

V.7 Analyse des effets bruts : barreau de Puylaurens

V.7.1 Habitats naturels

N° secteur	PK	Site	Habitat(s) concerné(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
Barreau de Puylaurens	-	-	Corridor rivulaire : lits des rivières, formations rivulaires linéaires	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	La rivière du Girou est concernée. Habitat d'enjeu modéré qui sera impacté sur une partie de son linéaire
				Altération et isolement d'habitats naturels par fragmentation	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	L'habitat sera divisé en deux entités de part et d'autre du futur ouvrage
				Risque de pollution accidentelle et diffuse	Travaux / Exploitation	Permanente/Temporaire Court terme/ A long terme	Modéré	Risque de pollution susceptible de modifier les habitats
Barreaux de Puylaurens	-	-	Prairies atlantiques a fourrages mésotrophes	Destruction d'habitats naturels patrimoniaux	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Habitat d'enjeu assez fort impacté sur une grande partie de sa surface et susceptible de disparaître à moyen terme.

V.7.2 Flore

Pas d'impacts pour cette thématique au niveau du barreau de Puylaurens.

V.7.3 Insectes

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
Barreau de Puylaurens	-	-	Grand Capricorne	Risque de destruction de chênes abritant le Grand Capricorne	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Plusieurs chênes sont situés en limite de l'emprise et risquent d'être détruits.
				Destruction d'habitats de reproduction et d'individus	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	Destruction de plusieurs chênes à Grand Capricorne au niveau de haies.

V.7.4 Amphibiens

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
Barreau de Puylaurens	De « Girou Bas » à « La Bourdette »	Mares du Girou	Triton marbré Grenouille agile Rainette méridionale Triton palmé Péloïde ponctué	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Fort	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Fort	Destruction d'habitats dans l'emprise, non réversible.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Fort	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'échangeur de Puylaurens.
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Fort	Habitats terrestres et zones de reproduction de part et d'autre de l'échangeur de Puylaurens.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Modéré	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.7.5 Reptiles

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
Barreau de Puylaurens	Du nord de « Girou Bas » au nord de « La Bourdette »,	-	Couleuvre à collier Lézard vert occidental	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire	Modéré	Destruction d'individus en phase de défrichage et terrassement.
				Destruction d'habitats	Travaux	Permanent	Modéré	Destruction d'habitats.
				Altération d'habitats	Travaux Exploitation	Temporaire Permanent	Faible	Risque de pollutions de fossés.
				Fragmentation de territoires et de corridors	Travaux Exploitation	Permanent	Modéré	Fossés, haies, lisières...
				Risque de collisions	Travaux Exploitation	Permanent	Faible	Au passage des futures voies.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux	Temporaire	Faible	Dérangement en période de travaux : passage d'engins, vibrations...

V.7.6 Oiseaux

Pas d'impacts pour cette thématique au niveau du barreau de Puylaurens.

V.7.7 Mammifères terrestres

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1	31 (« Girou Bas »)	Girou affluents et	Campagnol amphibie Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Fort	Les habitats situés sur la ripisylve du Girou sont impactés par l'emprise.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Habitats de reproduction des mammifères semi-aquatiques ; risque de destruction possible.
				Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Secteurs de passage à la faune semi-aquatique ; risque de collisions possible.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires prévue. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. Les mammifères semi-aquatiques dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. Les mammifères semi-aquatiques dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est probable. En phase exploitation, la route dérangera à long terme la faune.
4.1 4.2	30 à 32 (du « Girou bas » à « La Bourdette »)	Girou affluents et	Putois d'Europe Genette d'Europe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Secteurs de passage à la faune mammalogique ; risque de collisions possible.
				Risque de pollution accidentelle	Travaux	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase travaux. Les mammifères dépendent de ce cours d'eau pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Risque de pollution diffuse	Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Ces habitats peuvent être pollués en phase exploitation. Les mammifères dépendent de ces habitats pour se reproduire, se réfugier et se nourrir.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Modéré	Habitats de reproduction et de refuge de part et d'autre du tracé.

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place de la route. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
4.1 4.2	31 (« Girou Bas »)	Girou affluents et	Grande faune	Risque de collisions	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage à la grande faune ; risque de collisions possible.
				Coupure ou altération de corridors écologiques	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Rupture de corridors écologiques	Exploitation	Permanente A long terme	Faible	Secteurs de passage primordial pour la grande faune.
				Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Faible	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place de la route. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
4.1 4.2	30 à 32, (du nord « d'En Bérail » à « Girou Haut »)	Girou affluents et	Putois d'Europe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Modéré	La quantité d'habitats détruits est relativement réduite.
				Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Modéré	La quantité d'habitats détruits est relativement réduite.
				Dérangement ou perturbation d'individus	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Modéré	Si les travaux sont effectués en période de reproduction des mammifères semi-aquatiques, le dérangement de la faune est fort probable. En phase exploitation, la proximité de l'autoroute dérangera à long terme la faune.

V.7.8 Chiroptères

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1 4.2	29 à 31 (du nord « d'En Bérail » à « Girou Bas »)	Voies de déplacement du Minioptère de Schreibers au Sud-Est de Puylaurens	Murin d'Alcathoe	Destruction d'habitats de reproduction et d'habitats d'intérêt pour la recherche de nourriture	Travaux	Permanente A long terme	Très fort	Les arbres sont des habitats idéaux pour les Chiroptères plutôt arboricoles. Les linéaires arborés seront détruits par l'emprise du projet.
			Murin de Bechstein	Destruction d'espèces	Travaux	Temporaire A court terme	Très fort	Les espèces seront impactées par l'abattage des arbres.
			Grand rhinolophe	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Très fort	Enjeux très forts de déplacement pour les chauves-souris.
			Barbastelle d'Europe	Dérangement ou perturbation d'individus d'espèces	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	En phase travaux, pour les périodes de mise bas et élevage des jeunes et hibernation, le risque de dérangement est présent. En phase exploitation, le dérangement sera permanent.
			Noctule commune					
4.1 4.2	29 à 31 (du nord « d'En Bérail » à « Girou Bas »)	Voies de déplacement du Minioptère de Schreibers au Sud-Est de Puylaurens	Minioptère de Schreibers	Coupure ou altération d'axes de déplacement	Travaux	Temporaire A court terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minioptère de Schreibers.
			Grande noctule	Coupure d'axes de déplacement	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minioptère de Schreibers.
			Petit/Grand murin	Fragmentation des territoires	Travaux Exploitation	Temporaire / Permanente A court terme / long terme	Fort	Fragmentation des territoires prévue par la mise en place de la route. Entrave au fonctionnement en métapopulation.
			Barbastelle d'Europe					
			Noctule commune					
			Grand rhinolophe					
			Murin à oreilles échancrées	Risque de collisions	Exploitation	Permanente A long terme	Fort	Proximité immédiate à la future autoroute. Secteur d'échanges entre deux gîtes pour le Minioptère de Schreibers.
			Murin d'Alcathoe					
			Murin de Bechstein					

V.7.9 Faune aquatique

N° secteur	PK	Site	Espèces(s) concernée(s)	Nature de l'effet	Phase	Durée de l'effet	Niveau d'effet avant mesures	Commentaires
4.1	31	Le Girou (TRPPnF_1)	Bouvière, barbeau, complexe 'goujon-loche'	Risque d'altération d'habitat piscicole	Travaux	Temporaire A court terme	Faible	Impact essentiellement en phase travaux si respect des préconisations liées aux OH (cadre avec reconstitution du lit mineur).
				Risque de pollution accidentelle				

VI. Annexe K6 – Estimation des Domaines

DIRECTION REGIONALE DES FINANCES PUBLIQUES
DE LANGUEDOC-ROUSSILON - MIDI-PYRENEES
ET DU DEPARTEMENT DE LA HAUTE GARONNE
POLE GESTION PUBLIQUE
SERVICE DOMAINE EVALUATION
CITE ADMINISTRATIVE-Bât, C-5ème étage
31074 TOULOUSE CEDEX



AVIS DU DOMAINE

TÉLÉPHONE : 05 34 44 83 12
MÉL. : drfp31.pgp.domaine@dgfp.finances.gouv.fr

Monsieur le Directeur Régional de
l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement de Midi-Pyrénées
1 rue de la Cité Administrative
CS 80002
31074 TOULOUSE CEDEX 9

Évaluatrice : Catherine LACOSTE
Courriel : catherine.lacoste@dgfp.finances.gouv.fr

Réf. LIDO : 2016-573V1263

ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE (ESG)

PROJET D'AUTOROUTE CASTRES-TOULOUSE

Section ASF

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES

I - DEMANDE :

1 – Service consultant :

DREAL (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement)
Service Transports Infrastructures et Déplacements
1 rue de la Cité Administrative
CS 80002
31074 TOULOUSE CEDEX 9

2 - Date de la demande d'avis :

Courrier du 31/03/2016, complété par mails des 21/04/2016, 03/06/2016, 09/05/2016, 07/06/2016 et 13/06/2016.

Références : Affaire suivie par Madame Nadine RICHARD, Mme Aurélie BOUSQUET et Madame Christine LARONCE .

3 – Opération soumise au contrôle (objet et but) :

Projet d'acquisition sous le régime juridique de la déclaration d'utilité publique.

2 Opérateurs interviennent dans ce projet : les Autoroutes du Sud de la France (ASF) et l'Etat (DREAL),

Estimation sommaire et globale des dépenses à engager pour acquérir les emprises foncières correspondant au projet de création de la liaison de type autoroutier Castres-Toulouse et à intégrer dans le dossier de DUP sous le contrôle des ASF,

4 – Présentation du projet :

Le projet consiste à créer une infrastructure autoroutière, par mise à 2x2 voies, entre Castres et Toulouse, via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A 68.

Outre la nécessité de désenclaver le bassin d'emplois Castres-Mazamet, ce projet s'inscrit plus largement dans le cadre de la recherche d'un développement équilibré entre les territoires, en améliorant leur accessibilité et leur attractivité.

Le tracé concerné, dans sa globalité, est de 54 km (environ), entre Verfeil et Castres. Au total, 20 communes sont concernées, 16 dans le Tarn et 4 en Haute-Garonne.

II – BIENS A EVALUER :

La partie gérée par ASF ne concerne qu'une partie de la commune de VERFEIL située sur le Département de la Haute-Garonne.

DESCRIPTIF SOMMAIRE ET METHODOLOGIE :

La présente ESG est établie d'après les documents fournis par le consultant et ceux en possession du service. Elle est destinée à être détaillée par terriers (propriétaires) au moment des acquisitions proprement dites, après enquête parcellaire.

En l'absence d'un état parcellaire et plan parcellaire correspondant aux emprises foncières incluses dans le faisceau de la Déclaration d'Utilité Publique, le service a réalisé les évaluations des terrains bâtis et non bâtis sur la base des données fournies par le consultant.

Pour le bâti, les biens ont été identifiés par le consultant.

Les surfaces utiles ont été calculées, soit à partir de la documentation cadastrale, soit d'après les surfaces au sol.

Le dernier document recensant les parcelles bâties transmis par courriel du 03/06/2016 fait état, par rapport à l'ESG rendu en 2015, de nouvelles parcelles à inclure dans le périmètre de la DUP et de parcelles à retirer car ne font plus partie du périmètre.

Concernant les nouvelles parcelles bâties identifiées par le consultant, après recherches effectuées par le service du Domaine, il s'avère que certaines ne sont pas bâties ; pour les sections mentionnées OI à Verfeil et OB à Cambounet sur le Sor, ces sections n'existent pas, il convient de lire à la place section I et section B.

Les valorisations effectuées ont été établies selon la méthode traditionnelle par comparaison.

Les prix unitaires, servant de base au calcul des valeurs vénales de chaque bâti, ressortent ainsi d'une étude de marché conduite sur chaque commune. Une harmonisation a été mise en œuvre à ce stade afin d'éviter des incohérences éventuelles liées à des situations spécifiques.

Quant aux dépendances des immeubles bâtis, elles ont été valorisées en fonction des types de biens (hangars, abris, granges, garages...), des matériaux, de l'état d'entretien et de la vétusté.

S'agissant des entreprises susceptibles de faire l'objet d'évictions forcées dans le cadre du projet sous DUP, le service a pris en compte les indemnités qui apparaissent à l'actuel projet comme certaines.

Les indemnités pour évictions commerciales apparaissant initialement comme facultatives feront alors l'objet d'une évaluation ultérieurement à la DUP.

Lorsqu'elles étaient disponibles, les données comptables et fiscales des entreprises en question ont été utilisées en complément des barèmes indicatifs de cession de fonds de commerce figurant dans les ouvrages professionnels.

Enfin, pour certaines entreprises, le service a considéré, en l'absence d'informations précises sur l'impact du projet, que les indemnités d'éviction devaient être calculées sur la base de préjudices au caractère matériel, direct et certain.

III – DETERMINATION DES DEPENSES A ENGAGER :

Au titre des indemnités principales.

a) Estimation des parcelles non bâties :

Concernant les terrains autres que bâtis et les terres agricoles, le consultant par courriel en date du 07/06/2016 nous a précisé que les surfaces d'emprises "agricoles" sur un découpage en 5 secteurs sont de **412 hectares**, qui se décompose comme suit :

secteur 1 : 1,1 ha - secteur 2 : 127 ha ; - secteur 3 : 170 ha ; - secteur 4 : 44 ha ; - secteur 5 : 70 ha.

3

Au cas particulier, la superficie des terres agricoles correspondant pour la partie ASF sur Verfeil au secteur I, représente 1,1 ha.

b) La valeur estimée pour les parcelles non bâties est de 14 000 €.

c) Estimation du bâti et des indemnités : 2 850 000 €

- Tableau synthétique par commune des bâtis et des évictions commerciales prévisibles et quantifiables au moment de la rédaction du présent avis :

Au titre des indemnités accessoires.

Frais de emploi :

Taux unique appliqué de 15 % soit **430 000 €**

d) Estimation des indemnités d'éviction commerciale : NEANT

e) Indemnités d'évictions agricoles :

Il a été tenu compte des protocoles actuellement en vigueur dans les départements du Tarn et de la Haute-Garonne en matière d'indemnités pour perte d'exploitation et perte de fumure.

La valeur estimée pour les indemnités d'évictions agricoles est de 6 200 euros.

f) Autres indemnités (marge d'incertitude) :

Déménagement, trouble commercial, rupture des baux, surcharge de bâtiment, rétablissement des clôtures, réquisition d'emprise totale, dépréciation du surplus, valeur de peuplement (arbres), allongement de parcours... sont pris en compte par un pourcentage de marges et aléas fixé à 20 % du montant total des indemnités calculées supra (marge d'incertitude).

La valeur estimée pour la marge d'incertitude est de 573 000 euros .

4

Le montant de la dépense pour la partie gérée par les ASF, au vu des éléments communiqués par le consultant (DREAL), est estimée à 3 870 000 € (montant arrondi).

La présente évaluation ne constitue qu'une estimation sommaire et globale de la dépense nécessaire à l'établissement du bilan financier de l'opération dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En aucun cas, elle ne pourra servir de base à des négociations avec les propriétaires concernés pour lesquelles des estimations détaillées devront être sollicitées auprès du service des domaines.

Au cas particulier, elle traduit une approche prudente de l'enveloppe budgétaire à prévoir, compte tenu notamment de l'absence de parcellaire et des aléas inhérents à ce type de projet.

Une nouvelle consultation du Service du Domaine serait nécessaire si l'opération envisagée n'était pas réalisée dans le délai d'un an, ainsi qu'avant toute notification d'offre conformément à l'article 6-2ème et 3ème du décret n° 86-445 du 14 mars 1986 modifié) Loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001.

A Toulouse, le 15 Juin 2016

L' Administrateur Général
des Finances Publiques

Directeur Départemental
des Finances Publiques du Tarn



Gérald QUINTIN

Pour le Directeur Régional des Finances Publiques
De Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne,

L'Administrateur Général des Finances Publiques,
Directeur du Pôle Gestion Publique



Michel GAUTIER

DIRECTION REGIONALE DES FINANCES
PUBLIQUES DE LANGUEDOC-ROUSSILON - MIDI-
PYRENEES
ET DU DEPARTEMENT DE LA HAUTE GARONNE
POLE GESTION PUBLIQUE
SERVICE DOMAINE EVALUATION
CITE ADMINISTRATIVE-Bât, C-5ème étage
31074 TOULOUSE CEDEX



AVIS DU DOMAINE

TÉLÉPHONE : 05 34 44 83 12
MÉL. : drfip31.pgp.domaine@dgfip.finances.gouv.fr

Monsieur le Directeur Régional de
l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement de Midi-Pyrénées
1 rue de la Cité Administrative
CS 80002
31074 TOULOUSE CEDEX 9

Evaluateur : Catherine LACOSTE
Courriel : catherine.lacoste@dgfip.finances.gouv.fr

Réf. LIDO : 2016-573V1264

**ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE
(ESG)**

* * * * *

PROJET D'AUTOROUTE CASTRES-TOULOUSE

Section ETAT-DREAL



I – DEMANDE :

1 – Service consultant :

DREAL (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement)
Service Transports Infrastructures et Déplacements
1 rue de la Cité Administrative
CS 80002
31074 TOULOUSE CEDEX 9

2 - Date de la demande d'avis :

Courrier du 31/03/2016, complété par courriels des 21/04/2016, 03/06/2016, 09/05/2016,
07/06/2016 et 13/06/2016.

Références : Affaire suivie par Madame Nadine RICHARD, Mme Aurélie BOUSQUET et
Madame Christine LARONCE .

3 – Opération soumise au contrôle (objet et but) :

Projet d'acquisition sous le régime juridique de la déclaration d'utilité publique.

2 Opérateurs interviennent dans ce projet : les Autoroutes du Sud de la France (ASF) et l'Etat
(DREAL),

Estimation sommaire et globale des dépenses à engager pour acquérir les emprises foncières
correspondant au projet de création de la liaison de type autoroutier Castres-Toulouse et à
intégrer dans le dossier de DUP sous le contrôle de l'ETAT-DREAL.

4 – Présentation du projet :

Le projet consiste à créer une infrastructure autoroutière, par mise à 2x2 voies, entre Castres et
Toulouse, via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A 68.

Outre la nécessité de désenclaver le bassin d'emplois Castres-Mazamet, ce projet s'inscrit plus
largement dans le cadre de la recherche d'un développement équilibré entre les territoires, en
améliorant leur accessibilité et leur attractivité.

Le tracé concerné, dans sa globalité, est de 54 km (environ), entre Verfeil et Castres. Au total, 20
communes sont concernées, 16 dans le Tarn et 4 en Haute-Garonne.

II – BIENS A EVALUER :

La partie gérée par l'ETAT-DREAL concerne les communes suivantes : voir tableau page suivante.



Département de Haute-Garonne	Département du Tarn
VERFEIL	MONTCABRIER
TEULAT	BANNIERES
FRANCARVILLE	VILLENEUVE-LES-LAVAU
VENDINES	MAURENS-SCOPONT
	CAMBON-LES-LAVAU
	CUQ-TOULZA
	ALGANS
	LACROISILLE
	APPELLE
	PUYLAURENS
	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
	SOUAL
	CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
	VIVIERS-LES-MONTAGNES
	SAIX
	FREJEVILLE
	CASTRES

DESCRIPTIF SOMMAIRE ET METHODOLOGIE :

La présente ESG est établie d'après les documents fournis par le consultant et ceux en possession du service. Elle est destinée à être détaillée par terriers (propriétaires) au moment des acquisitions proprement dites, après enquête parcellaire.

En l'absence d'un état parcellaire et plan parcellaire correspondant aux emprises foncières incluses dans le faisceau de la Déclaration d'Utilité Publique, le service a réalisé les évaluations des terrains bâtis et non bâtis sur la base des données fournies par le consultant.

Pour le bâti, les biens ont été identifiés par le consultant.

Les surfaces utiles ont été calculées, soit à partir de la documentation cadastrale, soit d'après les surfaces au sol.

Le dernier document recensant les parcelles bâties transmis par courriel du 03/06/2016 fait état, par rapport à l'ESG rendu en 2015, de nouvelles parcelles à inclure dans le périmètre de la DUP et de parcelles à retirer car ne font plus partie du périmètre.

Concernant les nouvelles parcelles bâties identifiées par le consultant, après recherches effectuées par le service du Domaine, il s'avère que certaines ne sont pas bâties ; pour les sections mentionnées OI à Verfeil et OB à Cambounet sur le Sor, ces sections n'existent pas, il convient de lire à la place section I et section B,

Les valorisations effectuées ont été établies selon la méthode traditionnelle par comparaison.

Les prix unitaires, servant de base au calcul des valeurs vénales de chaque bâti, ressortent ainsi d'une étude de marché conduite sur chaque commune. Une harmonisation a été mise en œuvre à ce stade afin d'éviter des incohérences éventuelles liées à des situations spécifiques.

Quant aux dépendances des immeubles bâtis, elles ont été valorisées en fonction des types de biens (hangars, abris, granges, garages...), des matériaux, de l'état d'entretien et de la vétusté.

S'agissant des entreprises susceptibles de faire l'objet d'évictions forcées dans le cadre du projet sous DUP, le service a pris en compte les indemnités qui apparaissent à l'actuel projet comme certaines.

Les indemnités pour évictions commerciales apparaissant initialement comme facultatives feront alors l'objet d'une évaluation ultérieurement à la DUP.

Lorsqu'elles étaient disponibles, les données comptables et fiscales des entreprises en question ont été utilisées en complément des barèmes indicatifs de cession de fonds de commerce figurant dans les ouvrages professionnels.

Enfin, pour certaines entreprises, le service a considéré, en l'absence d'informations précises sur l'impact du projet, que les indemnités d'éviction devaient être calculées sur la base de préjudices au caractère matériel, direct et certain.

III – DETERMINATION DES DEPENSES A ENGAGER :

1 - Au titre des indemnités principales.

a) Estimation des parcelles non bâties :

Concernant les terrains autres que bâtis et les terres agricoles, le consultant par courriel en date du 07/06/2016 nous a précisé que les surfaces d'emprises "agricoles" sur un découpage en 5 secteurs sont de **412 hectares**, qui se décomposent comme suit :

secteur 1 : 1,1 ha - secteur 2 : 127 ha ; - secteur 3 : 170 ha ; - secteur 4 : 44 ha ; - secteur 5 : 70 ha.

Au cas particulier, la superficie des terres agricoles correspond, pour la partie ETAT-DREAL, au vu des documents transmis par le consultant, aux secteurs 2, 3, 4, 5.

La valeur estimée pour les parcelles bâties et non bâties est de 19 000 000 €.

2- : Indemnités accessoires :

a) Frais de emploi : 2 850 000 €

b) Estimation des indemnités d'éviction commerciale : 776 041 €

c) Indemnités d'évictions agricoles :

Il a été tenu compte des protocoles actuellement en vigueur dans les départements du Tarn et de la Haute-Garonne en matière d'indemnités pour perte d'exploitation et de perte de fumure.

La valeur estimée pour les indemnités d'évictions agricoles est de 1 970 000 euros.

d) Autres indemnités (marge d'incertitude) :

Déménagement, trouble commercial, rupture des baux, surcharge de bâtiment, rétablissement des clôtures, réquisition d'emprise totale, dépréciation du surplus, valeur de peuplement (arbres), allongement de parcours... sont pris en compte par un pourcentage de marges et aléas fixé à 20 % du montant total des indemnités calculées supra (marge d'incertitude).

La valeur estimée pour la marge d'incertitude est de 3 800 000 euros .

Le montant de la dépense pour la partie gérée par l'ETAT-DREAL, au vu des éléments communiqués par le consultant (DREAL), est estimé à 28 400 000 € (montant arrondi de 28 396 041 €)

La présente évaluation ne constitue qu'une estimation sommaire et globale de la dépense nécessaire à l'établissement du bilan financier de l'opération dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En aucun cas, elle ne pourra servir de base à des négociations avec les propriétaires concernés pour lesquelles des estimations détaillées devront être sollicitées auprès du service des domaines.

Au cas particulier, elle traduit une approche prudente de l'enveloppe budgétaire à prévoir, compte tenu notamment de l'absence de parcellaire et des aléas inhérents à ce type de projet.

Une nouvelle consultation du Service du Domaine serait nécessaire si l'opération envisagée n'était pas réalisée dans le délai d'un an, ainsi qu'avant toute notification d'offre conformément à l'article 6-2ème et 3ème du décret n° 86-445 du 14 mars 1986 modifié) Loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001.

A Toulouse, le 15 Juin 2016

L'Administrateur Général
des Finances Publiques

Directeur Départemental
des Finances Publiques du Tarn



Gérald QUINTIN

Pour le Directeur Régional des Finances Publiques
De Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne,

L'Administrateur Général des Finances Publiques,
Directeur du Pôle Gestion Publique



Michel GAUTIER

5

VII. Annexe K7 – Comptes-rendus d'examen conjoint pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)



PRÉFET DE HAUTE-GARONNE

Direction départementale des territoires

Service territorial
Pôle territorial nord

Toulouse, le 26 AOÛT 2016

Affaire suivie par : Joël Paganin
Téléphone : 05.81.97.72.70
Télécopie : 05.81.97.73.09
Courriel : joel.paganin@haute-garonne.gouv.fr

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Direction Transports

Affaire suivie par : Nadine Richard
Téléphone : 05.61.58.64.24
Courriel : nadine.richard@developpement-durable.gouv.fr

Procès verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2016 pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) dans le département de Haute-Garonne nécessaire à la réalisation du projet de liaison autoroutière Castres - Toulouse

Le vendredi 24 juin 2016 à 9h, s'est tenue à la préfecture de la Haute-Garonne, sous la présidence de Philippe KAHN, directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, la réunion d'examen conjoint préalable à la déclaration d'utilité publique de la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil.

Plusieurs autres communes de Haute-Garonne sont concernées par la bande de DUP, mais la procédure de mise en compatibilité ne s'applique pas à ces communes qui sont couvertes par des cartes communales (Vendine) ou par le règlement national d'urbanisme (Francarville).

Une réunion d'examen conjoint aura également lieu le 28 juin 2016 pour les communes concernées par la bande de DUP dans le Tarn. Cette réunion donnera également lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

PL: invitation, support de présentation de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2016 et les avis de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) / DSAC sud du 21 juin 2016 et du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) en date du 6 juillet 2016.

Étaient présents :

- Philippe KAHN, Directeur départemental des Territoires de Haute Garonne, représentant le Préfet de Haute-Garonne
- Didier BOTTAREL, Maire-adjoint de Saint-Marcel-Paulel
- Jean-Claude FIGNES, Maire de Francarville
- Philippe SEILLES, Maire de Bonrepos-Riquet

1, rue de la cité administrative – CS 80002 - 31074 TOULOUSE CEDEX 9 – Tél. 05 61 58 50 00
<http://www.midi-pyrenees.pref.gouv.fr>

- Jacqueline BESSETTES, Chambre d'agriculture de Haute Garonne / chargée de mission au pôle territoires
- Marc EYCHENNE, CCI de Toulouse / chargé de mission
- Catherine TEULERE, Conseil départemental de Haute Garonne / DDET
- Marc JUBAULT, Conseil départemental de la Haute Garonne /Service voirie
- Tristan GARNIER, ASF / conducteur d'opérations
- Christian GODILLON, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées / Directeur des transports
- Aurélien BOUSQUET, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées / responsable adjointe à la division maîtrise d'ouvrage routière nationale
- Nadine RICHARD, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées /responsable du projet autoroutier
- Sandrine GUIOT, Préfecture de Haute Garonne / bureau de l'aménagement commercial et de l'utilité publique
- Alexis PALMIER, Direction Départementale des Territoires de Haute Garonne / chef du pôle territorial nord
- Joël PAGANIN, Direction Départementale des Territoires de Haute Garonne / pôle territorial nord/ adjoint au responsable de l'unité Portage Politiques Nord Toulousain et Lauragais
- Jean-Louis MALFERE, EGIS – Environnement / Bureau d'études
- Gaëlle FOURNIER LE RAY, EGIS – Environnement / Bureau d'études

Excusés :

- Chambre des métiers et de l'artisanat
- l'Institut National de l'Origine et de la Qualité
- DGAC / DSAC/ Sud
- le SMTC
- Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt

Avis reçus :

- SMTC
- DGAC / DSAC sud

Contexte réglementaire

Ouverture de la séance

Philippe KAHN, directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, remercie les participants d'avoir répondu à l'invitation de la Préfecture pour cette réunion organisée en application de l'article R153-13 du code de l'urbanisme afin que soit réalisé l'examen conjoint de l'Etat, des établissements publics ou des communes compétents en matière d'urbanisme et des personnes publiques associées, des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme au projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse.

Il s'agit d'examiner, avant le début de l'enquête publique prévue en décembre 2016, les modifications à apporter aux documents d'urbanisme. L'objet de cette réunion est de recueillir l'avis des personnes publiques convoquées à cette réunion.

Les plans locaux d'urbanisme concernés par cette réunion d'examen conjoint sont ceux des communes de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil.

Il annonce le déroulement de la réunion : après une présentation de la procédure, la DREAL procédera à un rappel sur le projet, sans rentrer dans un débat sur l'opportunité du projet. Enfin, un point détaillé sera effectué commune par commune. Il fait ensuite procéder à un tour de table de présentation de chacun.

2/6

La procédure de mise en compatibilité

Joël PAGANIN, du pôle territorial Nord de la direction départementale des territoires (DDT) de la Haute-Garonne, présente la procédure de MECDU et son déroulement. Il rappelle que les documents d'urbanisme doivent être modifiés afin de permettre la réalisation du projet déclaré d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique (DUP) emportera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Si la DUP n'est pas prise, il n'y aura pas de modification des documents d'urbanisme. 5 communes sont concernées par la procédure. L'examen par la DDT des 3 schémas de cohérence territoriale (SCoT) démontrent que ces derniers sont compatibles avec le projet.

Il expose le champ d'application et l'objet de la procédure de MECDU, ainsi que le déroulement de cette dernière. Après transmission par l'État du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, la réunion d'examen conjoint entre l'État, les personnes publiques associées et les communes intéressées par l'opération donne lieu à un procès-verbal. L'enquête publique, prévue en décembre 2016, portera à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Le préfet soumettra ensuite le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de l'examen conjoint aux communes qui auront deux mois pour émettre un avis. Enfin, la déclaration d'utilité publique (DUP) emportera la mise en compatibilité. Il souligne par ailleurs qu'entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision emportant déclaration d'utilité publique, le PLU ne pourra pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

Christian GODILLON, Directeur des transports de la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, rappelle ensuite les grandes lignes du projet et notamment son tracé qui, sur environ 62 km, concerne 17 communes du Tarn et 7 de la Haute-Garonne. Il relie l'autoroute A 68 par la bretelle A 680 à la rocade de Castres. L'A 680 sera élargie en 2X2 voies par le nord par le concessionnaire actuel. Ce dernier réalisera le diffuseur à Verfeil. L'Etat est le maître d'ouvrage de la portion Verfeil-Castres. Cette portion est un tracé neuf, intégrant les déviations existantes de Puylaurens et de Soual. L'échangeur existant à Puylaurens sera adapté. Deux nouveaux échangeurs seront construits : Soual est et Castres/St Palais. Un barreau de contournement sera réalisé à l'ouest du village de Puylaurens. Il permettra aux poids lourds de ne pas traverser le centre-ville qui leur sera interdit par la mairie de Puylaurens qui travaille sur un projet requalification de centres-ville.

Les opérations sous maîtrise d'ouvrage ASF et Etat feront l'objet d'une même enquête publique sur le projet Castres-Toulouse globalement fin 2016.

L'emplacement réservé, un des objets de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, correspond, sur la section de mise à 2 fois 2 voies, à une bande de largeur de 100 m côté nord et de 50 m côté sud à partir de l'axe central actuel de l'A680.

Sur la section nouvelle, Verfeil-Castres, l'emplacement réservé correspond à la bande qui a vocation à être déclarée d'utilité publique. Elle est d'une largeur moyenne de 300 m pouvant être localement adaptée compte tenu des enjeux en présence sur le territoire.

Il présente ensuite le calendrier détaillé permettant d'aboutir à une enquête publique en décembre 2016.

La mise en compatibilité dans la Haute-Garonne

Les documents d'urbanisme concernés

Joël PAGANIN indique que les résultats de l'analyse des documents d'urbanisme conduisent au périmètre suivant pour la mise en compatibilité :

- Les SCoT suivants sont compatibles avec le projet, par conséquent ils ne sont pas concernés par une procédure de mise en compatibilité :

- SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine
- SCoT du Nord Toulousain
- SCoT du Pays Lauragais

3/6

- 7 communes de la Haute Garonne sont concernées par la bande de DUP.

- 5 communes avec PLU sont concernées par la mise en compatibilité :

- Castelmaurou
- Gragnague
- Saint-Marcel-Paulel
- Bonrepos-Riquet
- Verfeil

Les principes généraux

Joël PAGANIN présente les principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet. Il s'avère, après analyse, que seuls les règlements graphiques et écrits se sont révélés incompatibles pour l'ensemble des PLU communaux. En revanche, les projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) des PLU sont compatibles avec le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse. Les rapports de présentations seront complétés par les dossiers de mise en compatibilité (pièces H du dossier d'enquête publique).

Concernant le règlement graphique, les principes suivants ont été arrêtés :

- pas de modification des zonages existants,
- mise en place d'un emplacement réservé pour le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse ,
- suppression ou réduction des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé de liaison autoroutière Castres-Toulouse,
- suppression des espaces boisés classés (EBC) et du périmètre des éléments de valeur protégés au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme à l'intérieur de l'emplacement réservé de l'autoroute.

Joël PAGANIN précise que la création de l'emplacement réservé pour le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse se fait au bénéfice de l'État avec un droit de délaissement au profit des propriétaires, sachant qu'après mise en service de l'autoroute, les emplacements réservés non utilisés seront supprimés.

Concernant le déclassement des espaces boisés classés, les défrichements porteront sur les surfaces strictement nécessaires. Un dossier de demande de dérogation pour atteinte aux espèces protégées devra être fait par le concessionnaire suite aux études détaillées qui sont faites.

Après la mise en service de l'autoroute, le reclassement des espaces boisés classés non défrichés sera possible.

Un seul élément de valeur patrimoniale protégé au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme est recensé : il s'agit de la Bâtisse des Bourrels à Verfeil.

Concernant le règlement écrit, les modifications portent sur 7 articles :

- Art 1 - Occupations et utilisations du sol interdites
- Art 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières
- Art 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies publiques
- Art 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
- Art 10 - Hauteur des constructions
- Art 11 - Aspect extérieur des constructions
- Art 13 - Espaces libres et plantations

Les articles sont complétés afin de permettre les « constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits » et d'autoriser d'autres dispositions.

La commune de Verfeil est concernée par le plus grand nombre de modifications.

Examen commune par commune et observations des participants

Joël PAGANIN propose de procéder à l'analyse commune par commune d'ouest en est (voir présentation détaillée au power point joint en annexe).

4/6

Castelmaurou

Le règlement graphique ne nécessite pas de modifications. Le règlement écrit fera l'objet d'évolutions présentées en séance. Les participants n'ont pas formulé d'observation. La DDT précise que l'article N 7 est à compléter par la mention d'une implantation soit en limite séparative soit avec un recul de 30 cm minimum.

Gragnague

La création de l'emplacement réservé (pour le doublement du pont actuel) impacte un espace réservé pour la création d'une piste cyclable au niveau de la RD situé sous le pont de l'A680. Cependant, le pont prévu reste réalisable. Des ajouts au règlement écrit sont effectués.

La représentante de la Chambre d'Agriculture demande ce qui justifie la création d'un emplacement réservé alors que les Autoroutes du Sud de la France sont déjà propriétaires d'une bande de terrain dans ce secteur. Tristan GARNIER explique que cette demande est nécessaire pour la réalisation des ouvrages liés à l'infrastructure, comme les bassins de rétention par exemple. Dans ces cas, un espace plus important que le seul élargissement pourrait s'avérer nécessaire.

Saint-Marcel Paulel

L'emplacement réservé n°7, initialement prévu pour l'autoroute, est supprimé et remplacé par l'emplacement réservé n°8. La DDT précise que l'article N 7 est à compléter par la mention d'une implantation soit en limite séparative soit avec un recul de 30 cm minimum. Une erreur matérielle est signalée par la DDT 31 à la page 13 du dossier de mise en compatibilité (la date d'approbation du PLU de Saint-Marcel-Paulel est le 7 avril 2016 et non le 6 avril 2016).

Les participants n'ont pas d'observation.

Bonrepos Riquet

L'emplacement réservé du projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse est ajouté au zonage. Dans les articles A6, A7, N6 et N7, les termes « *Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des ouvrages publics ou d'intérêt collectif* » sont complétés par « *ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse* ».

Le représentant de la commune de Bonrepos-Riquet demande si ces modifications vont nécessiter de la part de la commune l'engagement d'une procédure de modification du PLU. Joël PAGANIN explique que ce n'est pas à la commune d'engager la procédure. Il précise que la décision d'utilité publique emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Suite à l'enquête publique et à l'examen conjoint, le dossier de DUP du projet d'autoroute Castres Toulouse comporte une partie présentation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liés au projet d'autoroute. Le dossier de mise en compatibilité devra être joint au document d'urbanisme de la collectivité et la commune devra délibérer après enquête publique. Il souligne par ailleurs qu'entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision emportant déclaration d'utilité publique, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

Verfeil

Le règlement graphique fait apparaître la suppression d'une partie d'espace boisé classé.

Le règlement écrit comprend de nombreuses modifications en raison de la quantité élevée de zones traversées. Néanmoins, les prescriptions sont globalement les mêmes, répétées sur différents articles.

Sur le règlement graphique de la commune de Verfeil, une protection est à retirer sous l'emplacement réservé (planche n°3) en bordure de la route de Puylaurens à proximité du giratoire sur la RD20, ainsi qu'un espace boisé classé (planche n°4).

Aux articles 6, un alinéa séparé est ajouté dans les exceptions pour la partie concernant le projet de la liaison autoroutière Castres-Toulouse, avec un texte similaire. Aux articles 7, un alinéa séparé est ajouté avec le texte suivant : « *Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse seront implantés soit en limite séparative soit avec un recul de 30 cm minimum* ».

Une erreur matérielle est signalée par la DDT 31 à la page 14 du dossier de mise en compatibilité (il convient de remplacer dans la zone A par dans la zone N).

5/6

Les participants n'ont pas d'observation.

Alexis PALMIER, DDT31/PTN, demande à Joël PAGANIN de faire un point sur l'examen réalisé au titre du contrôle de légalité sur le PLU révisé de la commune de Verfeil. L'État a demandé à la commune de Verfeil de prendre une délibération qui annule et remplace le PLU révisé compte tenu de certaines dispositions induisant une fragilité juridique pour le document d'urbanisme.

Christian GODILLON ajoute que le maire de Verfeil doit donner suite à la demande de l'État avant mi-septembre. En effet, la décision qui conduira à annuler et remplacer le PLU modifiera le PLU de référence qui devra faire l'objet de mise en compatibilité pour permettre la réalisation du projet d'autoroute.

Joël PAGANIN précise que la demande formulée au titre de contrôle de légalité est indépendante de la procédure de mise en compatibilité du projet d'autoroute, car elle ne porte pas sur des dispositions modifiées dans le cadre du MECDU.

Conclusion de la réunion

Philippe KAHN rappelle que la réunion donnera lieu à un procès-verbal qui sera joint au dossier d'enquête public. Il remercie les participants et lève la séance à 10h15.

Le directeur départemental des territoires



Philippe KAHN

6/6



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

DEC		
Directeur		
Adjoint Directeur		
Dépt Energie DD	Dépt Circassances	Dépt Autor Env Mto
Div Devpt Dur P	Div SIG	Div Autor Env Mto
Div Enclis Mto	Div Données Stat	USGA
Div Enclis Air Tse	Documentation	
27 JUIN 2016		
pour attribution		
Signé	S	
Copie à	C	

Direction Transport

Blagnac, le 21 JUIN 2016

Préfecture de la Haute-Garonne
 Direction des relations avec les collectivités locales
 Bureau de l'aménagement commercial et de l'utilité publique
 31038 TOULOUSE CEDEX 9

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
 Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud
 Département Surveillance et Régulation
 Division Régulation et Développement Durable

Nos réf. : 16/1287 ITA/SAC-SISR/RDD/RA
 Vos réf. : courrier en date du 01/06/2016
 Affaire suivie par : Thierry Ajas
 Thierry.ajas@aviation-civile.gouv.fr
 Tél. : 05 67 22 91 23 - Fax : 05 67 22 91 01

En complément de ce mail, j'attire l'attention sur le fait que les communes de Bannières, Bourg-Saint-Bernard, Francarville, Montcabrier, Saussens et Teulat sont concernées par le plan des servitudes aéronautiques de dégagement relatif à cet aéroport, approuvé par arrêté ministériel en date du 04 août 1975.

A ce stade de la consultation, je n'ai rien d'autre à ajouter.

Cela étant, je reste à votre entière disposition sur ce qui précède ainsi que pour toute autre renseignement que vous souhaiteriez de notre part.

Le Chef de Département SR

Patrick DISSET

Objet : Examen conjoint préalable à la mise en compatibilité des plan locaux d'urbanisme de Bonrepos-Riquet, Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel et Verfeil concernant la liaison autoroutière Castres-Toulouse

Par courrier cité en référence, vous sollicitez mes services concernant l'examen conjoint préalable à la mise en compatibilité des plan locaux d'urbanisme des communes de Bonrepos-Riquet, Castelmaurou, Granague, Saint-Marcel-Paulel et Verfeil. Vous me conviez à participer à une réunion qui se tiendra le 24 juin 2016, dans les locaux de la préfecture de la Haute-Garonne.

Comme je l'ai signifié par mail en date du 20 juin 2016, nous ne sommes pas en mesure d'assister à cette réunion et vous renouvelons nos excuses pour cette absence. Aussi, comme indiqué dans votre courrier de consultation, je vous fait part de notre avis sur cette affaire.

Sur la base des informations communiquées, la totalité des communes citées précédemment se trouve en dehors de toute servitude aérienne civile relevant de notre compétence.

Par conséquent, je n'émet pas d'objection à la mise en compatibilité du PLU de ces communes.

Toutefois, je tiens à vous informer que dans le cadre de la consultation inter-services, les services de la DREAL nous ont soumis pour avis en date du 25 février 2016, le dossier d'enquête publique relatif à ce projet de liaison autoroutière.

En réponse à cette consultation, par mail en date du 07 avril 2016, j'ai fait part des contraintes applicables à la zone d'étude présentée, en particulier vis-à-vis de l'aéroport de Bourg-Saint-Bernard. Vous trouverez en pièce jointe copie de ce mail.

PJ : Copie du mail du 07/04/2016
 Copie avec PJ à : Préfecture du Tarn
 DREAL LRMP
 DDT de la Haute-Garonne
 DDT du Tarn
 SNIA Pôle Toulouse

ED	OPRESS	ESP
CODE DE	DIR	DIR
23 JUIN 2016		
Allée Saint Exupéry BP 60 100 31703 BLAGNAC Tél : 05 67 22 90 00 www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr		

www.developpement-durable.gouv.fr

www.developpement-durable.gouv.fr

ER -> SPMI



Monsieur Pascal MAILHOS
Préfet
PREFECTURE DE LA HAUTE-GARONNE
1 Place Saint Etienne
31038 TOULOUSE CEDEX 9

Toulouse, le 06 JUL. 2016

Nos réf : DGS/SM/SUM/CD/CG/2016/9944

Affaire suivie par : Christophe DOUCET

Objet : Liaison autoroutière Castres-Toulouse.

Monsieur le Préfet,

Par courrier du 1er juin 2016, vous avez transmis au SMTC le dossier de mise en compatibilité de plusieurs plans locaux d'urbanisme, rendus nécessaires pour le projet d'autoroute Castres-Toulouse.

Seule la commune de Castelmaurou, située sur le ressort territorial du SMTC, est concernée par cette mise en compatibilité, liée à l'élargissement du raccordement entre les autoroutes Albi-Toulouse et Castres-Toulouse.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme porte exclusivement sur le règlement écrit.

Le SMTC ne formule pas d'observations particulières sur cette mise en compatibilité d'un point de vue particulier en ce qui concerne le plan local d'urbanisme de Castelmaurou et d'un point de vue général en ce qui concerne les autres plans locaux d'urbanisme.

Pris par d'autres engagements, le SMTC a informé vos services par mail du 23 juin 2016 qu'il ne pourrait pas assister à la réunion d'examen conjoint du dossier par les personnes publiques associées programmée le vendredi 24 juin 2016.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.

Jean-Michel LATTES

Syndicat Mixte des Transports en Commun
7, esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120 - 31011 Toulouse CEDEX 6
Tél : 05 67 77 80 80 - Fax : 05 67 77 80 01
N° SIRET : 25310098600046

Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)

Examen conjoint

Toulouse, le 24 juin 2016





0 – Introduction et rappel des objectifs de la réunion

- Lorsqu'une opération n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, l'enquête publique préalable à la DUP doit porter à la fois sur :
 - ✓ sur l'utilité publique de l'opération,
 - ✓ sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU).

La DUP emporte ensuite mise en compatibilité du document

Sommaire de la présentation

0 – Introduction et rappel des objectifs de la réunion

- Champ d'application et objet de la procédure
- Déroulement de la procédure

Temps d'échange

1 – Le projet LACT

- Le tracé
- Le programme
- L'emplacement réservé
- 2016 : vers l'enquête publique

2 - La mise en compatibilité en Haute-Garonne

3 - Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet

- Règlement graphique
- Modification du règlement écrit

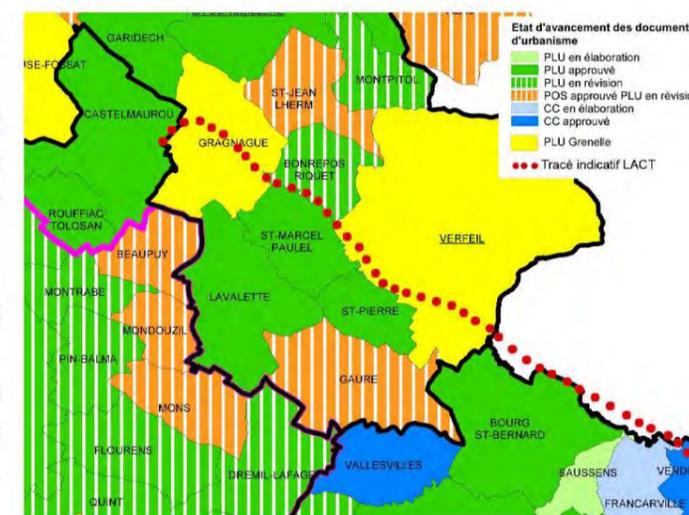
4 - Eléments détaillés de la mise en compatibilité

- Castelmaurou
- Gagnague
- Bonrepos-Riquet
- Saint-Marcel-Paulel
- Verfeil

Temps d'échange

0 – Introduction et rappel des objectifs de la réunion (suite)

- Dans le cadre du projet LACT, la procédure de MECDU :
 - ✓ ne s'applique pas aux cartes communales (Vendine) et aux communes à RNU (Francarville),
 - ✓ s'applique aux **PLU** : **5 PLU en Haute-Garonne**,
 - ✓ s'applique aux **SCoT** : **3 SCOT en Haute-Garonne compatibles avec le projet.**



0.1 - Champ d'application et objet de la procédure

- L'objet de la MECDU est d'adapter le contenu du PLU/POS pour permettre la réalisation de la LACT et notamment :
 - ✓ la voirie routière à proprement dite (ouvrages en terre et ouvrages d'art, signalisation, etc.),
 - ✓ les rétablissements de voirie,
 - ✓ les mesures d'insertion de la liaison (paysagères, acoustiques, environnementales),
 - ✓ l'aire de repos.
- La procédure de MECDU ne traite pas :
 - ✓ le classement sonore de l'infrastructure et la définition des secteurs affectés par le bruit. Arrêté préfectoral ultérieur et mise à jour des annexes du PLU,
 - ✓ les servitudes d'utilité publique (cf. Etude d'impact).

0.2 - Déroulement de la procédure

A - Le dossier de MECDU transmis par l'État

- ✓ Présentation du projet de liaison autoroutière
- ✓ Analyse de la compatibilité du PLU
 - Incidences du projet sur le rapport de présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les Orientations d'Aménagement et de Programmation, les règlements graphiques et écrits
- ✓ Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000
- ✓ Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU
 - PADD,
 - Modifications du règlement graphique (Emplacement Réservé, Espaces Boisés Classés, éléments de valeur à protéger...),
 - Modifications du règlement écrit,
 - OAP
- ✓ Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU
- ✓ Avis de l'Autorité environnementale (Ae)

0.2 - Déroulement de la procédure (suite)

B - Examen conjoint : réunion entre l'État, la commune et/ou l'EPCI compétent et les personnes publiques associées. Donne lieu à un Procès Verbal

24 Juin 2016

C - Enquête publique : porte à la fois sur l'utilité publique (dossier général) et sur la MECDU (dossier spécifique à chaque PLU avec PV examen conjoint)

Déc. 2016

D - Avis de la commune (ou de l'EPCI compétent) : le Préfet soumet le dossier de MECDU + rapport et conclusions de la Commission d'Enquête + PV de l'examen conjoint. Délai de deux mois pour émettre un avis

Fin enquête publique (printemps 2017)

E - Déclaration d'utilité publique (DUP) : emporte mise en compatibilité

2018

NB : Entre l'ouverture de Enquête Publique et la DUP, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la MECDU

1 – Le projet de la LACT

1.1 – Le tracé



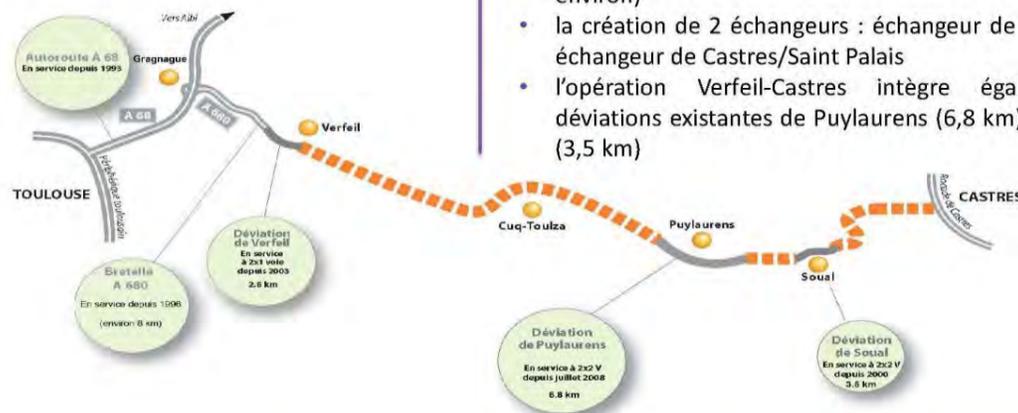
1.2 – Le programme

Le projet A680 (68 M€)

- L'élargissement de l'A680 existante (déjà concédée à ASF) qui passera de 2 x 1 voie à 2 x 2 (8 km)
- La création d'un échangeur à Verfeil

L'opération Verfeil / Castres (389 M€)

- 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 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)



1.4 – 2016 : vers l'enquête publique

Mars à Mai	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concertation Inter Services et organismes associés ▪ Consultation des collectivités ▪ Saisine des Conseils départementaux sur les aménagements fonciers
Avril	Information des élus : 3 réunions à Castres, Cuq-Toulza et Gragnague
Juin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Examen conjoint des mises en compatibilités des documents d'urbanisme ▪ Saisine du Commissariat Général à l'Investissement (CGI)
Juillet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saisine du tribunal administratif pour la désignation de la commission d'enquête ▪ Saisine de l'Autorité Environnementale ▪ Groupes de travail (environnement, agriculture et aménagement du territoire)
Août	Désignation de la commission d'enquête par le tribunal administratif
Octobre	Avis de l'Autorité Environnementale et du CGI
Novembre	Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
Décembre	Début de l'enquête publique

1.3 – L'emplacement réservé

Sur la section de mise à 2x2 voies

A partir de l'axe central actuel de l'A680, à une bande de largeur suivante :

- ✓ 100 m côté « nord »,
- ✓ 50 m côté « sud ».

A l'exception de Castelmaurou, très peu concernée par les travaux.

Sur la section nouvelle

L'ER = bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 300 m en moyenne – adaptée localement

2 – La mise en compatibilité en Haute-Garonne

SCOT de :

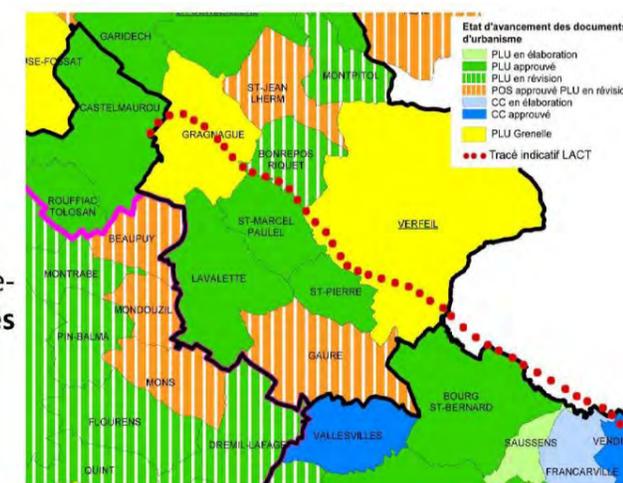
- ✓ la Grande Agglomération Toulousaine,
- ✓ du Nord Toulousain
- ✓ et du Lauragais

sont compatibles avec LACT

PLU

Dans le département de la Haute-Garonne **5 communes** sont concernées par la mise en compatibilité :

- ✓ Castelmaurou,
- ✓ Gragnague,
- ✓ Saint-Marcel-Paulel,
- ✓ Bonrepos-Riquet
- ✓ Verfeil

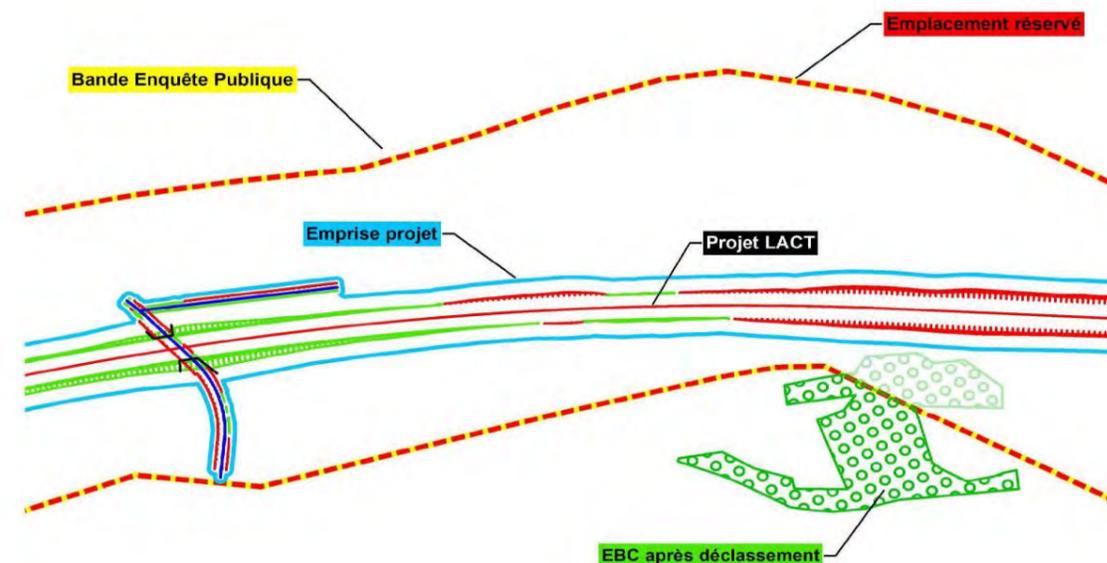


3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces dont les dispositions ne permettent pas la réalisation du projet. Après analyse, seuls les règlements graphiques et écrits se sont révélés incompatibles pour l'ensemble des PLU communaux.

Les **PADD** et les **OAP** des PLU sont compatibles avec la LACT.

Les **rapports de présentation** seront complétés les dossiers de mise en compatibilités (pièces H du dossier de DUP).



3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.1 - Règlement graphique

- Pas de modification des zonages existants
- Mise en place d'un ER pour la LACT
- Suppression ou réduction des ER préexistants recoupés par l'ER LACT
- Suppression des EBC et des éléments de valeur protégés dans le périmètre de l'ER LACT

3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.1 - Règlement graphique (suite)

- ✓ **Création d'un ER LACT :**
 - Bénéficiaire l'État
 - Droit de délaissement au profit des propriétaires
 - Après mise en service, suppression des ER non utilisés

Commune concernée	Document mis en compatibilité	Superficie de l'ER
Castelmaurou	Révision du 10/02/2011 et modifié le 01/12/2011	0
Gagnague	Révision du 13/02/2014 révisé le 23/02/2016	511 505 m ²
Bonrepos-Riquet	Révision du 19/06/2013, modifié le 19/02/2015	296 440 m ²
Saint-Marcel-Paulel	Révision du 22/03/2012, modifié le 06/04/2016	141 000 m ²
Verfeil	Révision n°3, 07/04/2016	2 054 680 m ²

3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.1 – Règlement graphique (suite)

- ✓ **Déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC)**
 - Les demandes de défrichement porteront sur les surfaces strictement nécessaires
 - Après mise en service, reclassement possible des EBC non défrichés
- ✓ Et **ER impactés**

Commune concernée	EBC déclassés	ER impactés
Castelmaurou	/	/
Gragnague	/	6 - Élargissement pour piste cyclable (croise A680 par passage inférieur => sans incidences)
Bonrepos-Riquet	0,7 ha	/
Saint-Marcel-Paulel	/	7 - Élargissement 2*2 voies Autoroute A680
Verfeil	0,1 ha	A - Extension des terrains de grands jeux de Courbenause sur 5 454 m ²

3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.2 - Modification du règlement écrit

- Porte généralement sur :
 - ✓ Art 1 Occupations et utilisations du sol interdites
 - ✓ Art 2 Occupations et utilisations du sols soumises à conditions particulières
 - ✓ Art 6 Implantation des constructions par rapport aux voies publiques
 - ✓ Art 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
 - ✓ Art 10 Hauteur des constructions
 - ✓ Art 11 Aspect extérieur des constructions
 - ✓ Art 13 Espaces libres et plantations
- Les articles sont complétés afin de permettre les « **constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits** » et d'autoriser d'autres dispositions
 - Rédaction basée sur l'expérience acquise par l'État et le maître d'ouvrage

3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.1 - Règlement graphique (suite)

- ✓ **Éléments de valeur protégés au titre de l'article L.151-19 du C. urba.**

Commune concernée	Éléments du patrimoine ou du paysage
Castelmaurou	/
Gragnague	/
Bonrepos-Riquet	/
Saint-Marcel-Paulel	/
Verfeil	Bâtisse des Bourrels implantée le long de la RD20, au nord du giratoire RD20 /déviation de Verfeil

3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.2 - Modification du règlement écrit (suite)

Commune concernée	Zonages concernés	Articles concernés
Castelmaurou	• N	• 2 / 6 / 7 / 10 / 11
Gragnague	• A • N et Nco	• 1 / 6 / 7 / 11 • 2 / 6 / 7
Bonrepos-Riquet	• A • N	• 2 / 10 • 2 / 10 / 11
Saint-Marcel-Paulel	• A	• 2 / 7 / 10 / 13
Verfeil	• A • Aufi • N • UB • UF	• 2 / 6 / 7 / 10 / 11 / 13 • 2 / 6 / 7 / 10 / 11 / 13 • 2 / 6 / 7 / 10 / 11 / 13 • 2 / 6 / 7 / 10 / 11 / 13 • 2 / 6 / 7 / 10 / 11 / 13

4 – Éléments détaillés de la mise en compatibilité

4.1 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Castelmaurou

✓ Règlement graphique

Sans modification

✓ Règlement écrit



ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions et installations doivent être implantées à une distance au moins égale à 20 mètres de l'axe des routes départementales.

Les constructions et installations doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés en limite d'emprise.

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions et installations doivent être implantées à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peuvent être implantés sur les limites séparatives.

ARTICLE N10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit.

La hauteur d'une construction ne doit pas dépasser :

- 6 mètres pour les constructions à usage d'habitation, soit R+1 ;
- 8 mètres pour les constructions à usage hôtelier dans le secteur NL2 ;
- 15 mètres pour les constructions à usage hôtelier dans le secteur NL3 ;
- 15 mètres pour les équipements sportifs ou de loisirs.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4.1 – Articles du règlement - Castelmaurou

ARTICLE N2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
 - toutes les constructions et installations autorisées dans cette zone doivent respecter les prescriptions du P.P.R.N. « retrait/gonflement des argiles » ;
 - toutes les constructions et installations autorisées dans cette zone à condition qu'elles soient implantées avec une marge de recul au moins égale à 4 mètres par rapport aux ruisseaux et au moins égale à 2 mètres par rapport aux fossés mères depuis le haut des berges ;
 - Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.
 - dans la zone inondable, reportée sur les documents graphiques, toutes les constructions et installations autorisées dans cette zone sont soumises aux conditions suivantes :
 - ⇒ le plancher bas doit être situé au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues.
 - ⇒ les sous-sols sont interdits,
 - ⇒ les clôtures doivent être hydrauliquement transparentes.
 - les ouvrages techniques à condition qu'ils soient nécessaires au fonctionnement des services publics ;
 - les constructions et installations liées et nécessaires à l'exploitation de l'autoroute, à sa mise en sécurité ainsi que les affouillements et les exhaussements, dépôts de matériaux et les installations classées strictement liées à l'exploitation de l'autoroute ;
 - les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits ;
 - les constructions et installations liées et nécessaires à l'exploitation de la voie ferrée, à sa mise en sécurité ainsi que les affouillements et les exhaussements, dépôts de matériaux et les installations classées strictement liées à l'exploitation de la voie ferrée.
- Dans le secteur N4 : [...]

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR

Les constructions [...]

1.1.1 – Façades – Couleurs – Matériaux
[...]

11.2 – Toitures
[...]

11.3 – CLÔTURES

- Clôtures sur voies :

Elles ne doivent pas dépasser une hauteur maximale de 1,60 mètre.

Elles doivent être constituées :

- soit par un mur plein traité dans les mêmes matériaux et les mêmes teintes que le bâtiment principal et enduit sur les deux faces ;
- soit d'un mur bahut traité dans les mêmes matériaux et les mêmes teintes que le bâtiment principal et enduit sur les deux faces, surmonté d'un grillage, d'une grille, de lisses en bois ou en PVC. La hauteur du mur bahut doit être comprise entre 0,40 et 0,60 mètre.

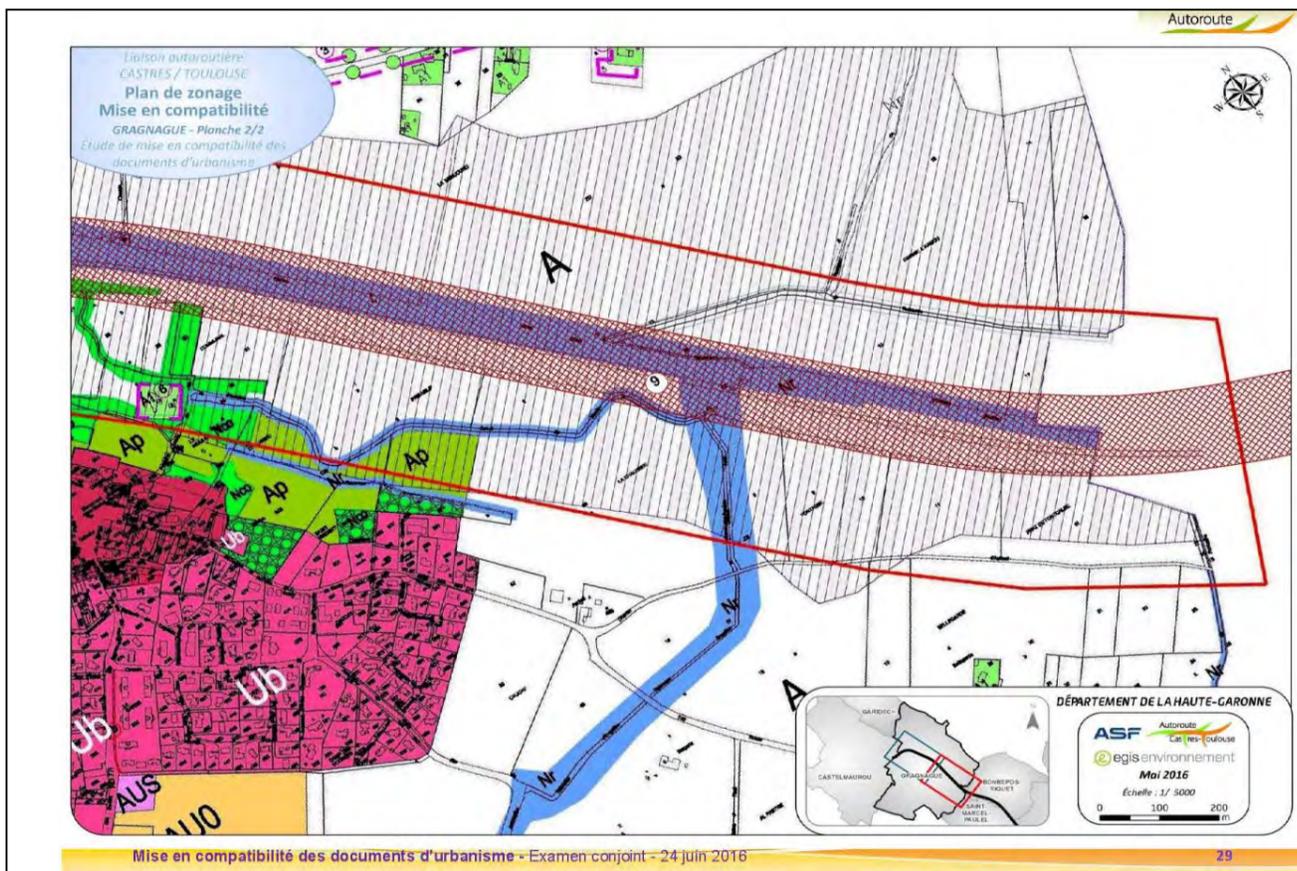
- Clôtures sur limites séparatives :

Elles ne doivent pas dépasser une hauteur maximale de 1,80 mètre.

Elles doivent être constituées :

- soit par un mur plein traité dans les mêmes matériaux et les mêmes teintes que le bâtiment principal et enduit sur les deux faces ;
- soit par une haie vive, doublée ou non d'un grillage, avec ou sans soubassement.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.



4.2 – Articles du règlement - Gragnague

ARTICLE A - 1 - TYPES D'OCCUPATIONS ET D'UTILISATION DES SOLS INTERDITS

Dans les zones A :
 Tout est interdit à l'exception :
 - Des constructions et installations nécessaires à l'activité agricole
 - Des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif
 - Des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans le secteur A1
 [...]

Dans le secteur Ap
 [...]

4.5 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Gragnague (suite)

✓ Suppression ou réduction des ER préexistants recoupés par l'ER au LACT

- **ER n°6**
 - Il est destiné à l'aménagement d'une piste cyclable en bordure de la RD20
 - La RD20 croise l'A680 par le biais d'un passage inférieur
- En conséquence, le **projet est sans incidence sur les emplacements réservés** actuellement définis au PLU de Gragnague

ER n°6	Élargissement pour piste cyclable	Commune	900 m ²
ER n°9	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	Etat ou son représentant (concessionnaire)	511 505 m ²

ARTICLE A - 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, l'implantation se fait soit à l'alignement des voies soit avec un recul de 30cm minimum.
 Quand le terrain jouxte plusieurs voies, les règles d'implantation s'appliqueront sur la voie servant d'accès à la construction.

Pour la zone A
 [...]

Pour la zone A1
 [...]

ARTICLE N - 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Pour l'ensemble des zones :
 Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, l'implantation se fait soit à l'alignement des voies soit avec un recul de 30cm minimum.

Dans les secteurs Nr et Nco
 [...]

En zone NL
 [...]

ARTICLE A - 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, l'implantation se fait soit à en limite séparative soit avec un recul de 30cm minimum.

Quand le terrain jouxte plusieurs voies, les règles d'implantation s'appliqueront sur la voie servant d'accès à la construction.

Pour les zones A
[...]

Pour les zones A1
[...]

ARTICLE N - 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Pour l'ensemble des zones :

Dans toutes les zones, pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, l'implantation se fait soit à en limite séparative soit avec un recul de 30cm minimum.

Dans les secteurs Nr et Nco
[...]

En zone NL
[...]

ARTICLE N - 2 TYPES D'OCCUPATION ET D'UTILISATION SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans les secteurs Nr et Nco, les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics.

En zone NL, les édifices identifiés au titre de l'article L123-1-5 7° devront respecter la volumétrie, les matériaux, les ouvertures de l'édifice repéré et devront rester en harmonie et dans le respect de l'architecture initiale du bâtiment.

ARTICLE A - 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les bâtiments à construire ou les modifications apportées aux constructions existantes doivent s'harmoniser avec l'agglomération ou le groupe de bâtiments environnants et s'intégrer au site.

Les constructions doivent présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect. La recherche architecturale peut être autorisée.

Le choix des matériaux doit être effectué de façon à assurer une cohérence visuelle du paysage, de près comme de loin. Dans le cas particulier d'une recherche architecturale, la demande sera étudiée au cas par cas.

Les terrassements doivent être minimes pour ne pas marquer le paysage de façon trop brutale et ne pas perturber l'écoulement naturel des eaux.

L'ensemble de ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

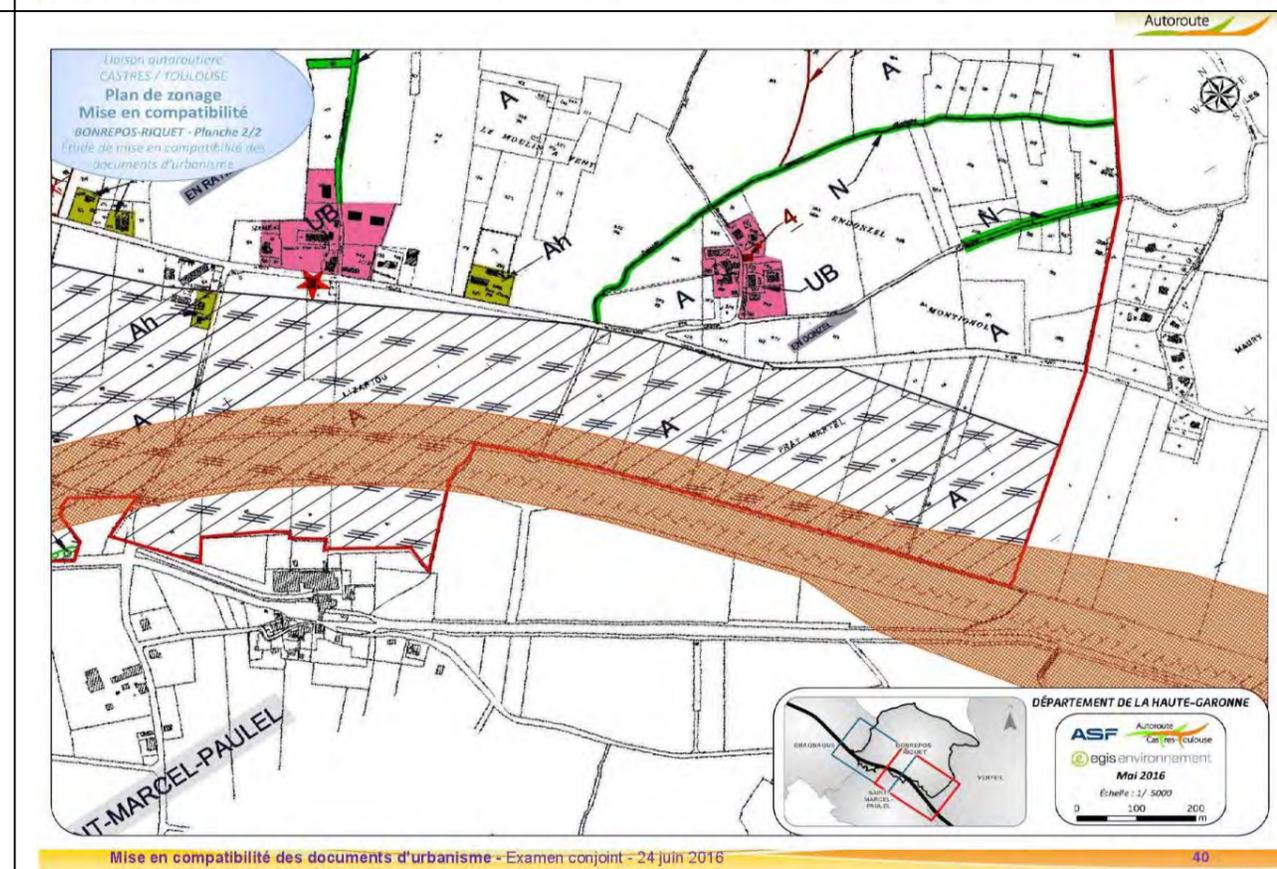
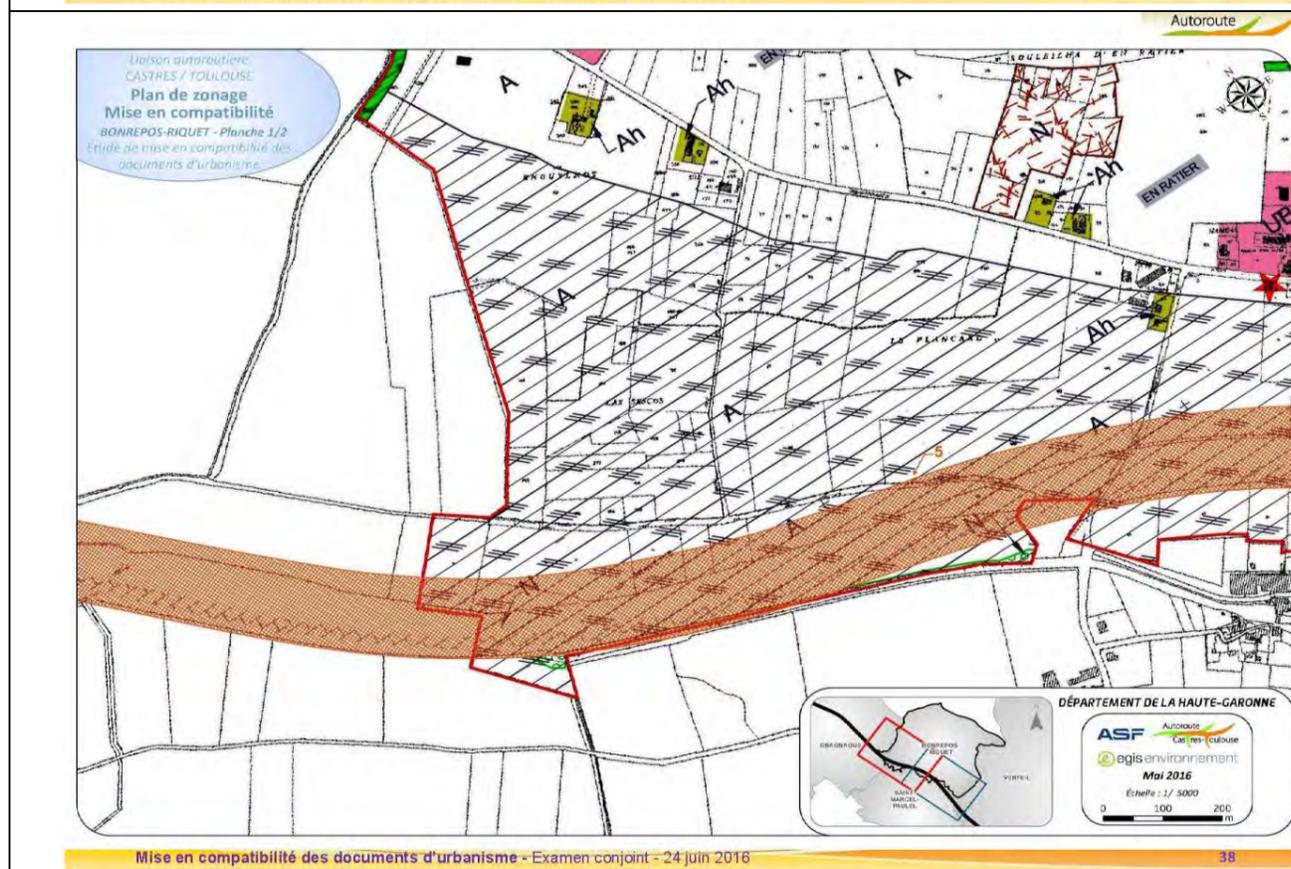
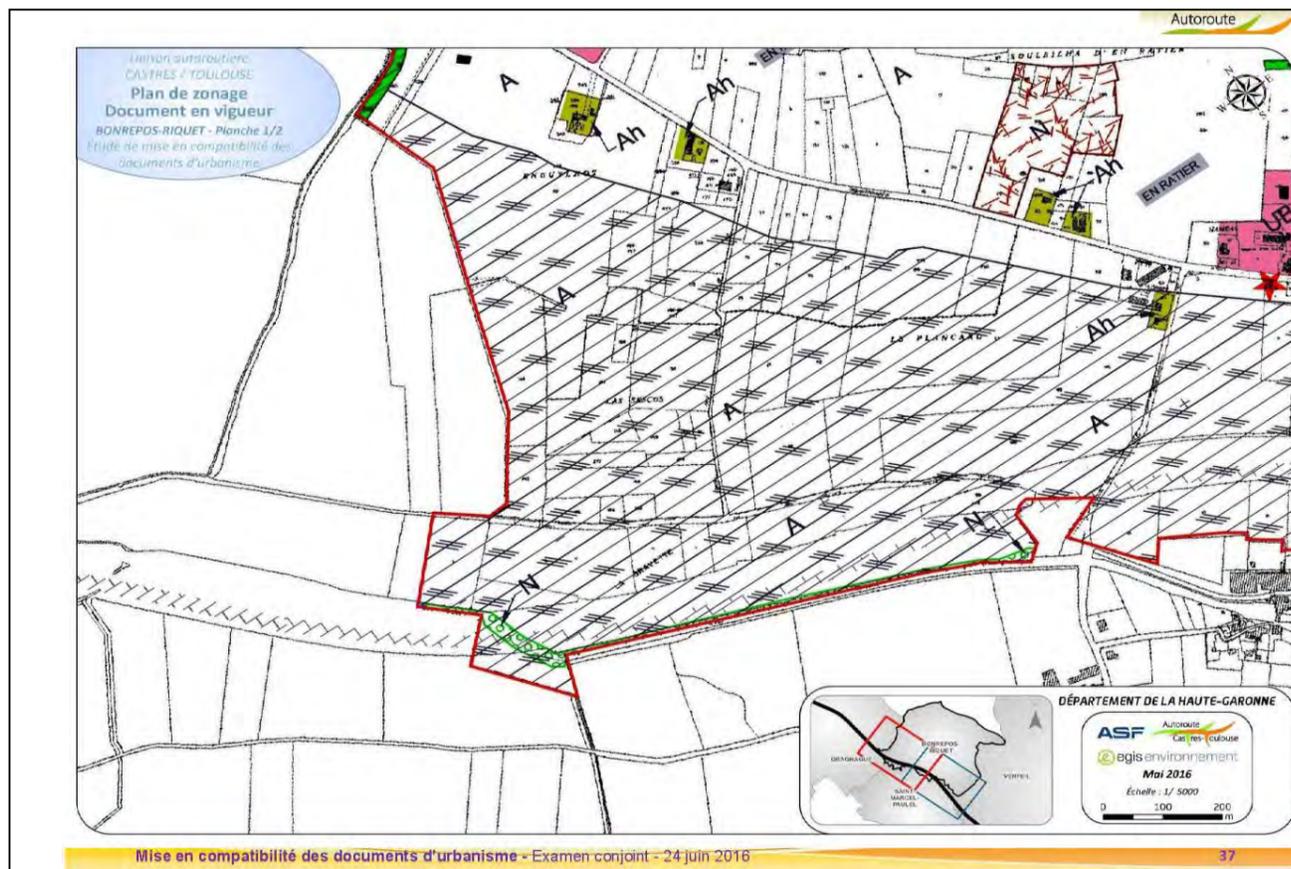
4.3 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Bonrepos-Riquet

✓ **Règlement graphique**



✓ **Règlement écrit**





4.3 – Articles du règlement – Bonrepos-Riquet

ARTICLE A 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Le STAP sera impérativement consulté pour chaque construction ou installation (quel qu'en soit la nature) sur l'ensemble de la zone inscrite dans le périmètre lié au monument historique protégé.

Sont autorisées sous conditions particulières :

Pour toutes les zones A, et Ah :

- Toute construction devra respecter un recul minimal de 6 mètres par rapport au sommet des berges des cours d'eau.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

- Conformément à l'article R123-7 du code de l'urbanisme, « les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. »

Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

En zone A

[...]

En zone Ah

[...]

ARTICLE N 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Le STAP sera impérativement consulté pour chaque construction ou installation (quelqu'en soit la nature) sur l'ensemble de la zone inscrite dans le périmètre lié au monument historique protégé.

Sont autorisés sous réserve de préserver le caractère naturel de la zone et de limiter la taille et la capacité d'accueil :

Pour toutes les zones :

- Toute construction devra respecter un recul minimal de 6 mètres par rapport au sommet des berges des cours d'eau.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

- Conformément à l'article R123-8 du code de l'urbanisme, « les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. »

Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

- L'adaptation ou la réfection des constructions à usage d'activités forestières existantes, à l'exclusion de tout changement de destination.

- Les affouillements ou exhaussements de sols liés et nécessaires aux occupations et utilisations du sol autorisées dans la zone.

- L'aménagement et l'extension des constructions existantes à la date d'approbation du PLU en zone inondable CIZI (Cartographie Informative des Zones Inondables) affinée, conformément aux dispositions du document de référence régional.

En zone N1 : [...]

En zone N2 : [...]

ARTICLE N 11 : ASPECT EXTERIEUR

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinant, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. »

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit (briques, parpaing, ...). Dans le périmètre de protection du château de Riquet et de son parc, toutes constructions nouvelles, aménagement ou extension des constructions existantes, seront soumises à l'accord de l'architecte des bâtiments de France.

1 – Façades et menuiseries :

Pour les façades enduites, la teinte sera choisie en recherchant une harmonisation avec l'environnement naturel ou bâti.

La pose d'antenne, de parabole, de module extérieur de chauffage, de climatisation et de ventilation est interdite sur les pignons, et les façades donnant sur les voies et espaces de circulation.

Les annexes bâties seront traitées avec le même soin que la construction principale

2- Toitures :

À l'exception des constructions légères de type véranda ou abris de jardin, la pente sera comprise entre 30% et 35 %.

Les toitures comporteront plusieurs pentes, et seront composées de tuile en terre cuite de surface courbe, à l'exception des annexes de moins de 3,50 mètres de hauteur et 20 m² de surface de plancher. Pour ces dernières, une toiture d'une seule pente, ainsi qu'un autre matériau de couverture pourront être admis.

Les débords de toiture sont fixés à 0,50 mètre minimum.

3- Clôtures – Haies :

L'ensemble des éléments de clôture ne doivent pas dépasser 1,80 mètre.

La clôture correspondante à l'accès à la parcelle doit comporter un mur bahut ne dépassant pas 0,50 mètre de hauteur. Les enduits et couleurs doivent être en harmonie avec les façades du bâtiment principal.

Pour les clôtures des parcelles d'angle, au droit de deux voies, elles doivent être établies de telle sorte qu'elles ne créent pas une gêne pour la circulation publique, notamment en diminuant la visibilité.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE A 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du point le plus bas du sol naturel avant travaux. La hauteur maximale des constructions est fixée à 8 mètres au faitage.

Cette hauteur est portée à 12 mètres au faitage pour les autres constructions liées à l'activité agricole.

Cette règle ne s'applique pas :

- pour certains éléments fonctionnels des installations agricoles, lorsque les caractéristiques techniques et fonctionnelles particulières l'imposent,
- pour les ouvrages publics ou d'intérêt collectif ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N 10 : HAUTEUR

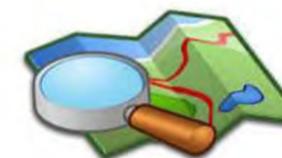
La hauteur des constructions est mesurée à partir du point le plus bas du sol naturel au pied de la construction.

La hauteur maximale des constructions est fixée à 8 mètres au faitage.

Toutefois pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

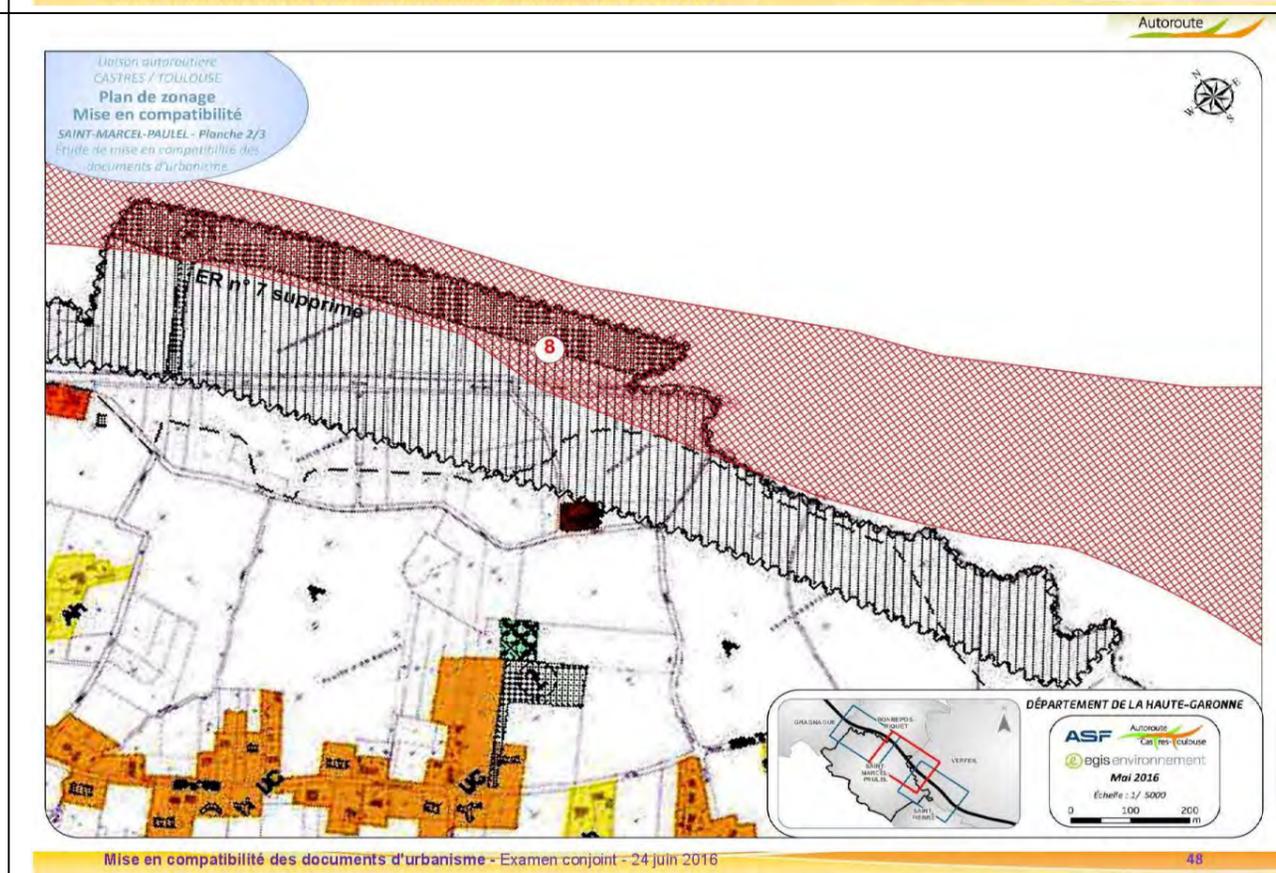
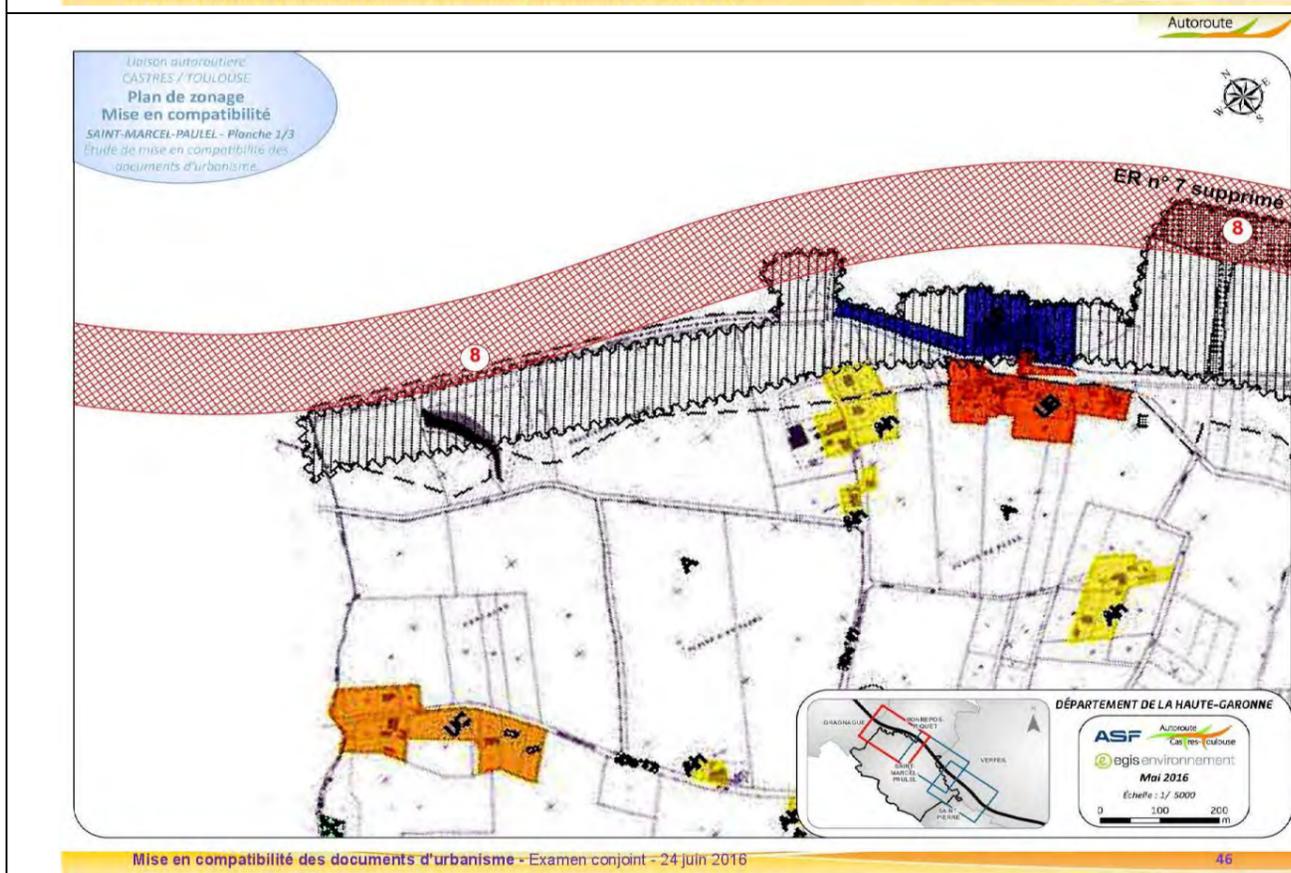
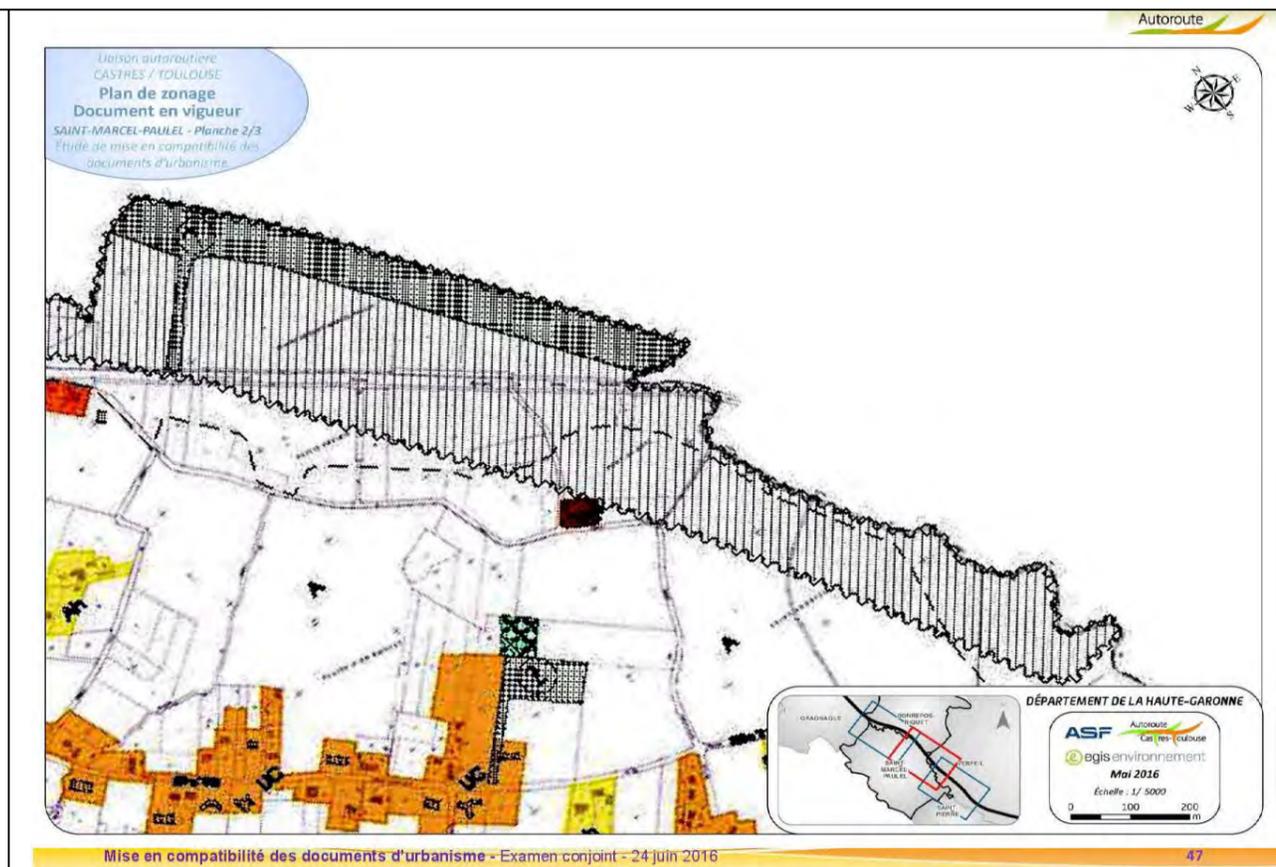
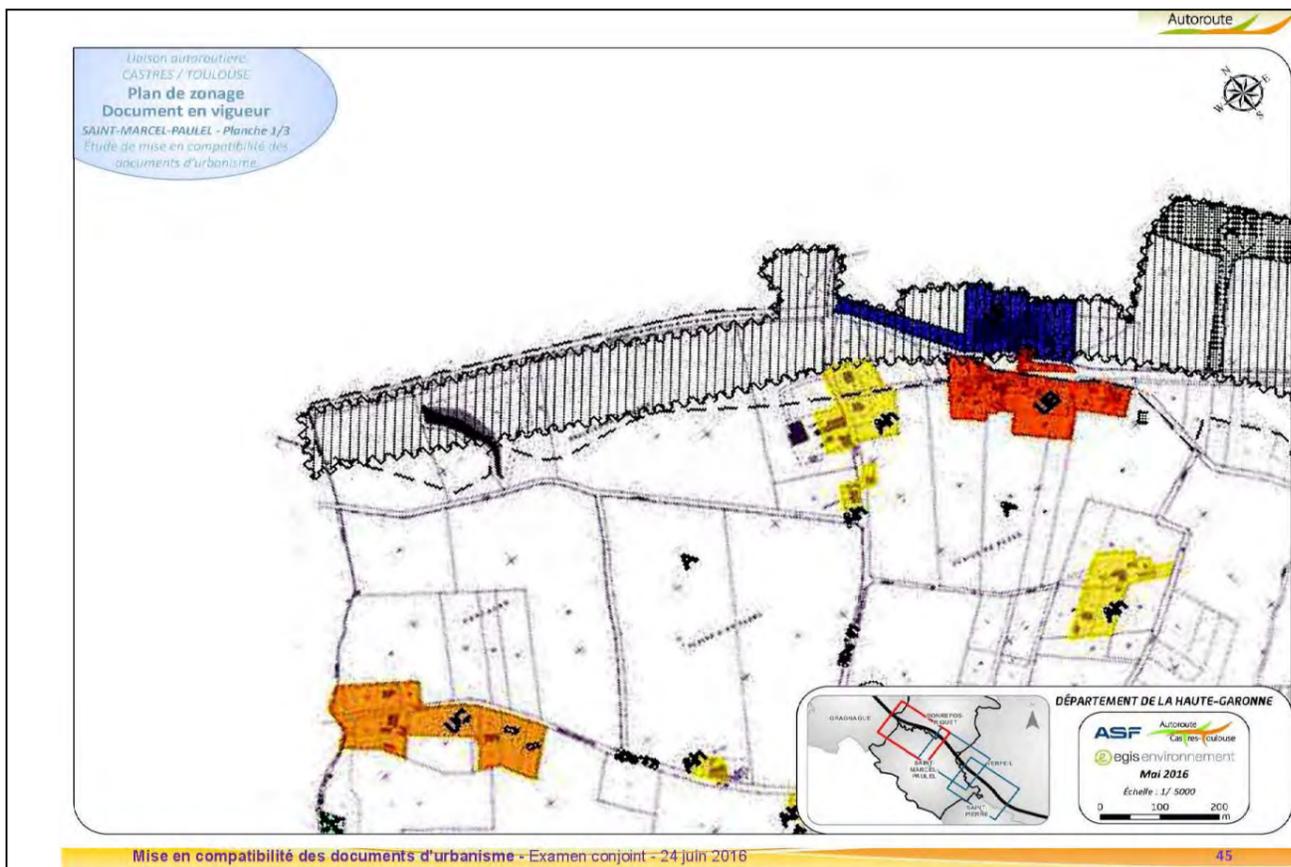
4.4 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Saint-Marcel-Paulel

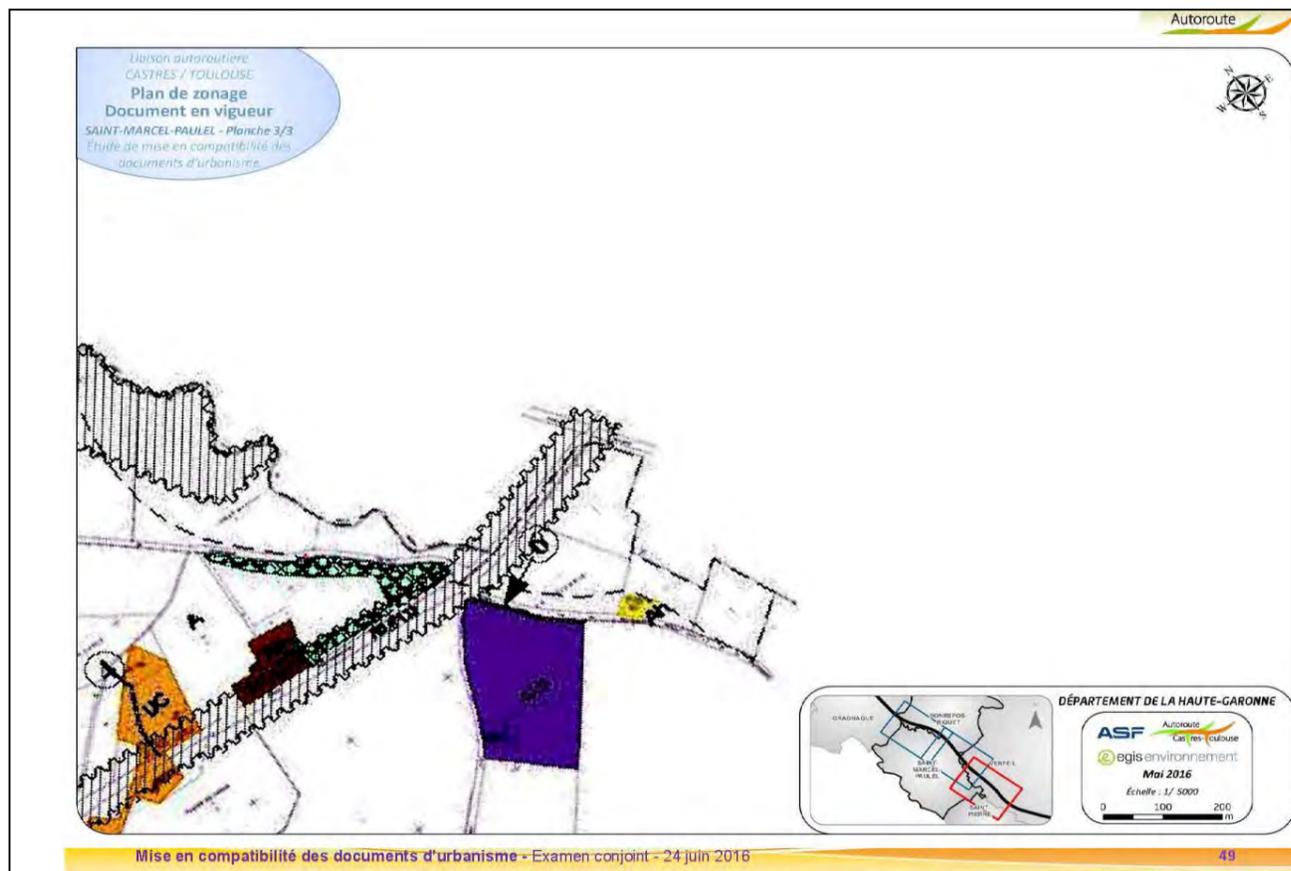
✓ Règlement graphique



✓ Règlement écrit







4.4 – Articles du règlement – Saint-Marcel-Paulel

ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont autorisées sous conditions :

[...]

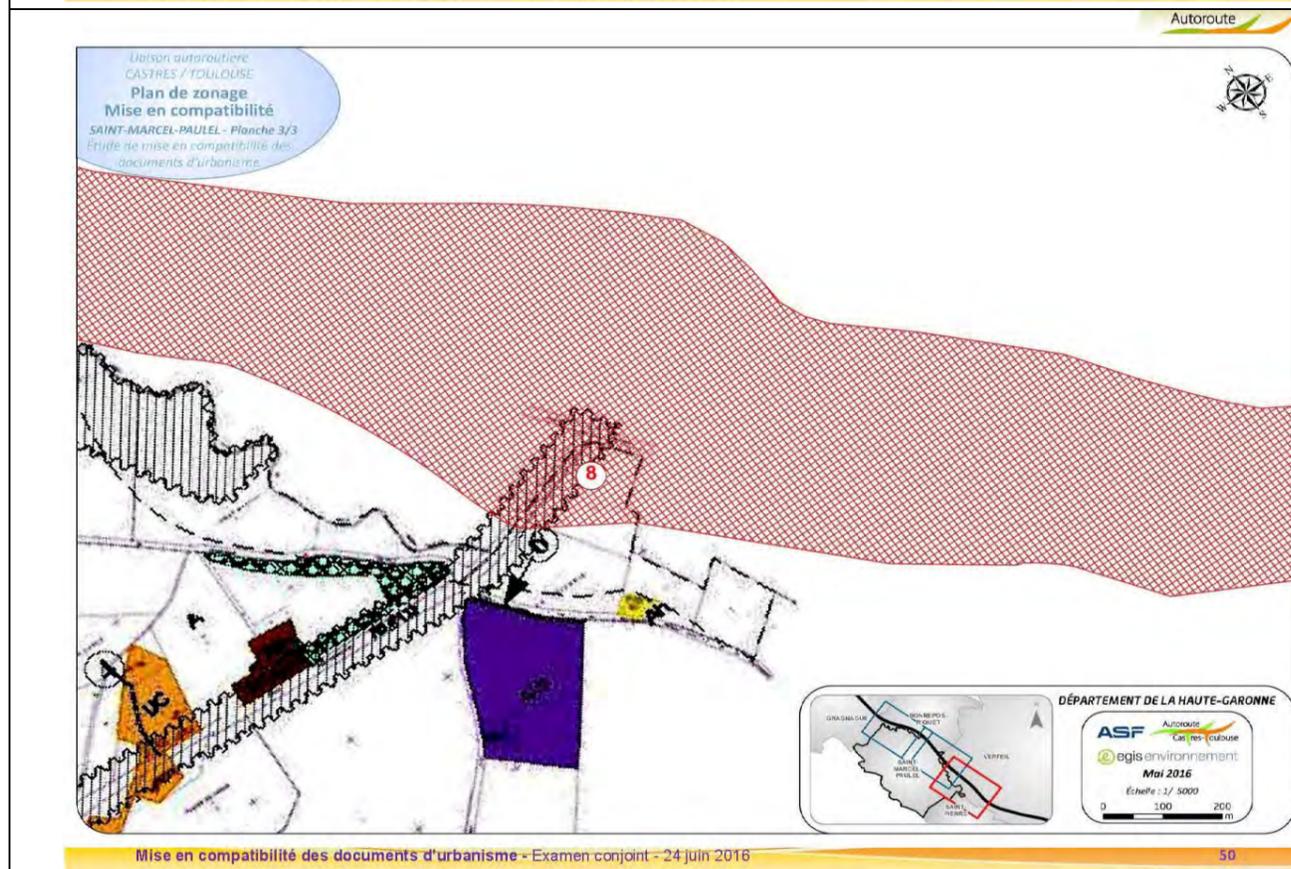
12. Dans les secteurs Ah, et Ap sont autorisés le changement d'affectation, la transformation, les aménagements, ou extensions mesurées des constructions existantes à la date de l'approbation du P.L.U sous réserve du respect de la qualité architecturale et des matériaux mis en œuvre sur ces bâtiments.
13. Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. - Toute construction nouvelle doit être implantée pour tous ses niveaux à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.
2. - Toute modification ou adaptation d'une construction existante à la date d'approbation du présent P.L.U. (extension, réfection, aménagement ou surélévation) pourra avoir le même recul que le bâtiment existant.
3. - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.
4. - En bordure des ruisseaux, toute construction doit être édifiée à une distance de la berge au moins égale à 4 mètres.
5. - Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

51



ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

- 1 - La hauteur des constructions nouvelles sur la sablière, mesurée à partir du sol naturel ne doit pas excéder
 - 7 mètres pour des constructions à usage d'habitation
 - 10 mètres pour des bâtiments agricoles.

Toutefois, pour certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

- 2 - En cas d'aménagement ou d'extension d'un bâtiment existant, la hauteur de ce bâtiment pourra être maintenue.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les ouvrages publics, ni pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE A 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1 - ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés figurant aux plans sont soumis aux dispositions des articles L.130.1 et R.130.1 du Code de l'Urbanisme.

2 - AUTRES PLANTATIONS EXISTANTES

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations au moins équivalentes.

3 - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

Il sera planté au moins un arbre de haute venue pour 200 m² de terrain constructible.

Les aires de stationnement publiques ou privées doivent être plantées à raison d'un arbre pour 2 emplacements de voiture

- 4 - Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

52

4.4 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Verfeil

✓ **Règlement graphique**

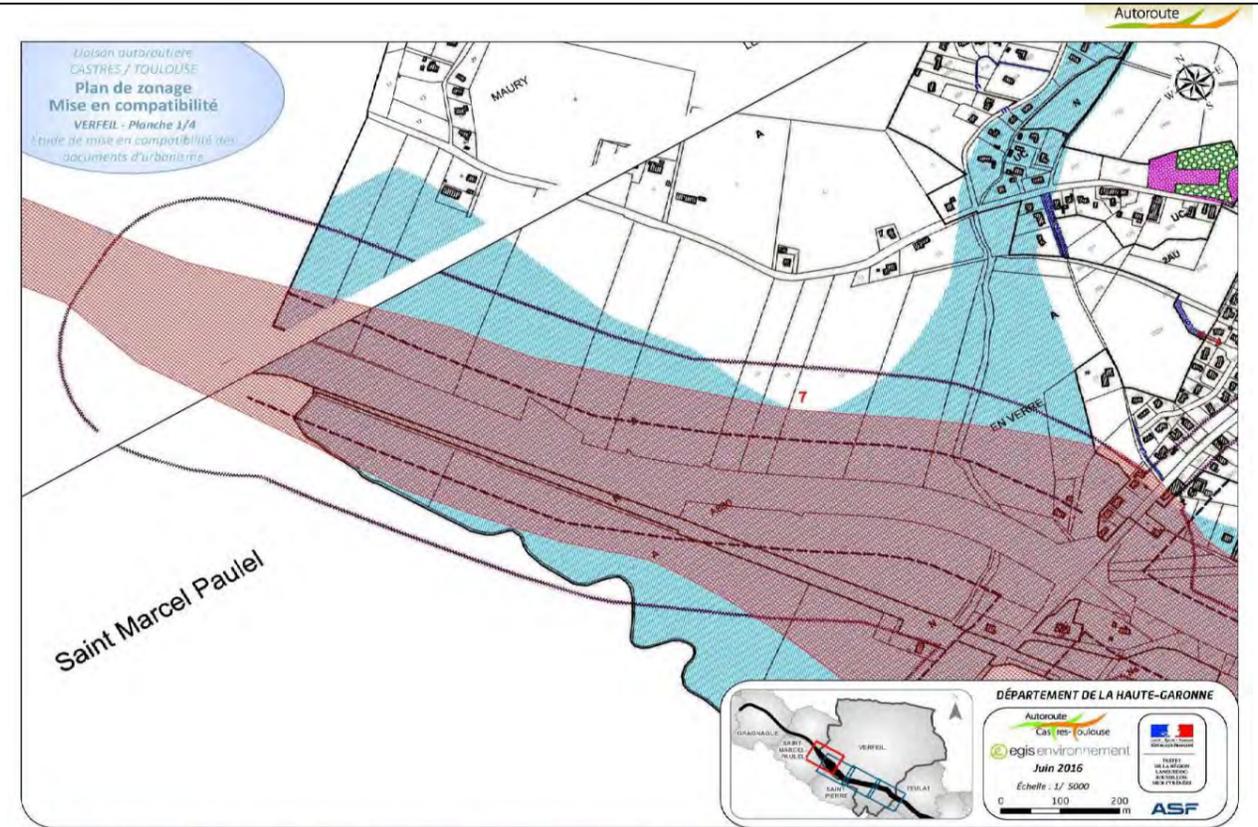


✓ **Règlement écrit**



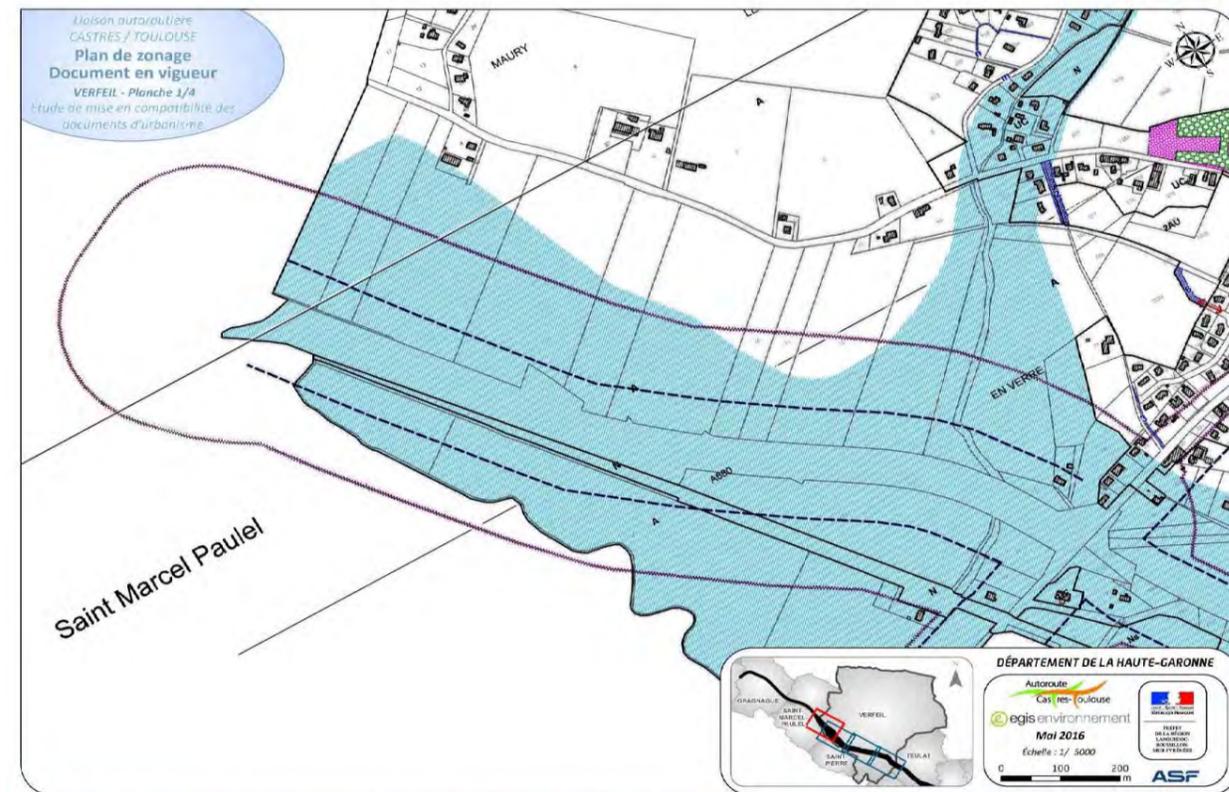
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

53



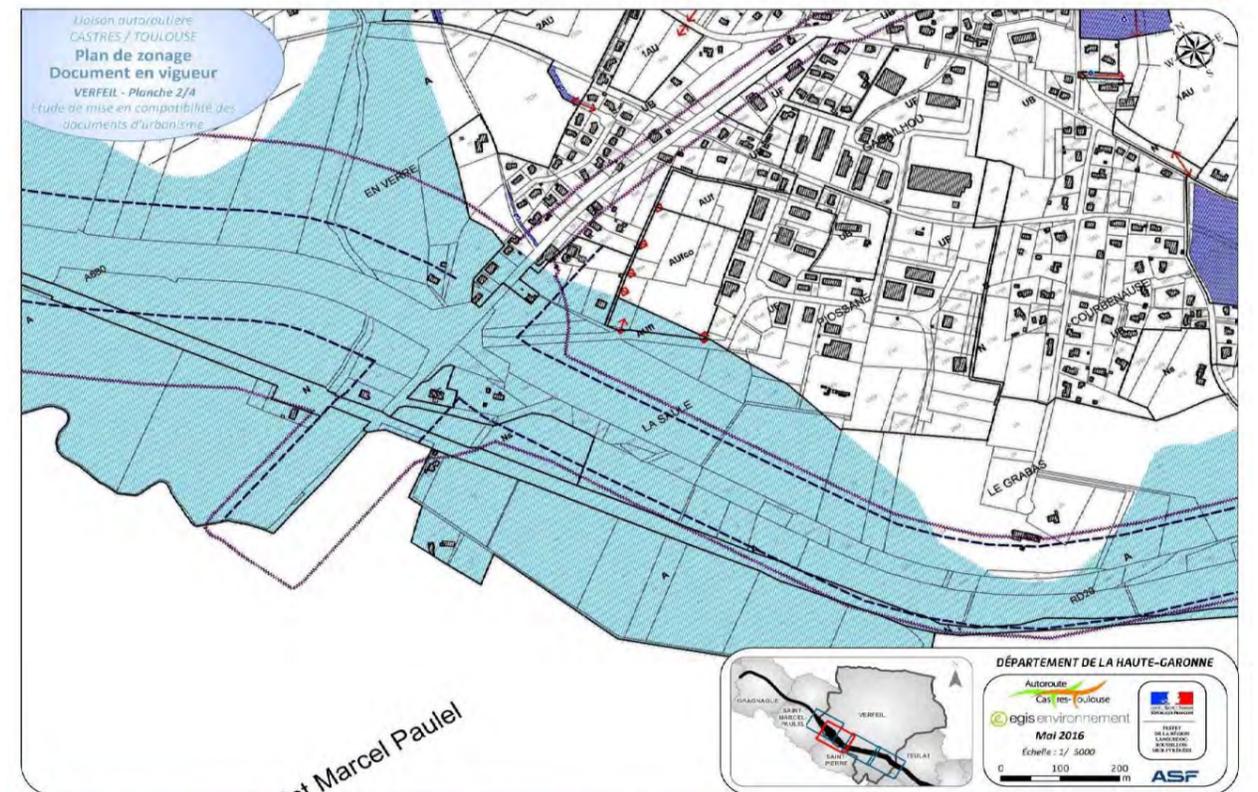
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

55



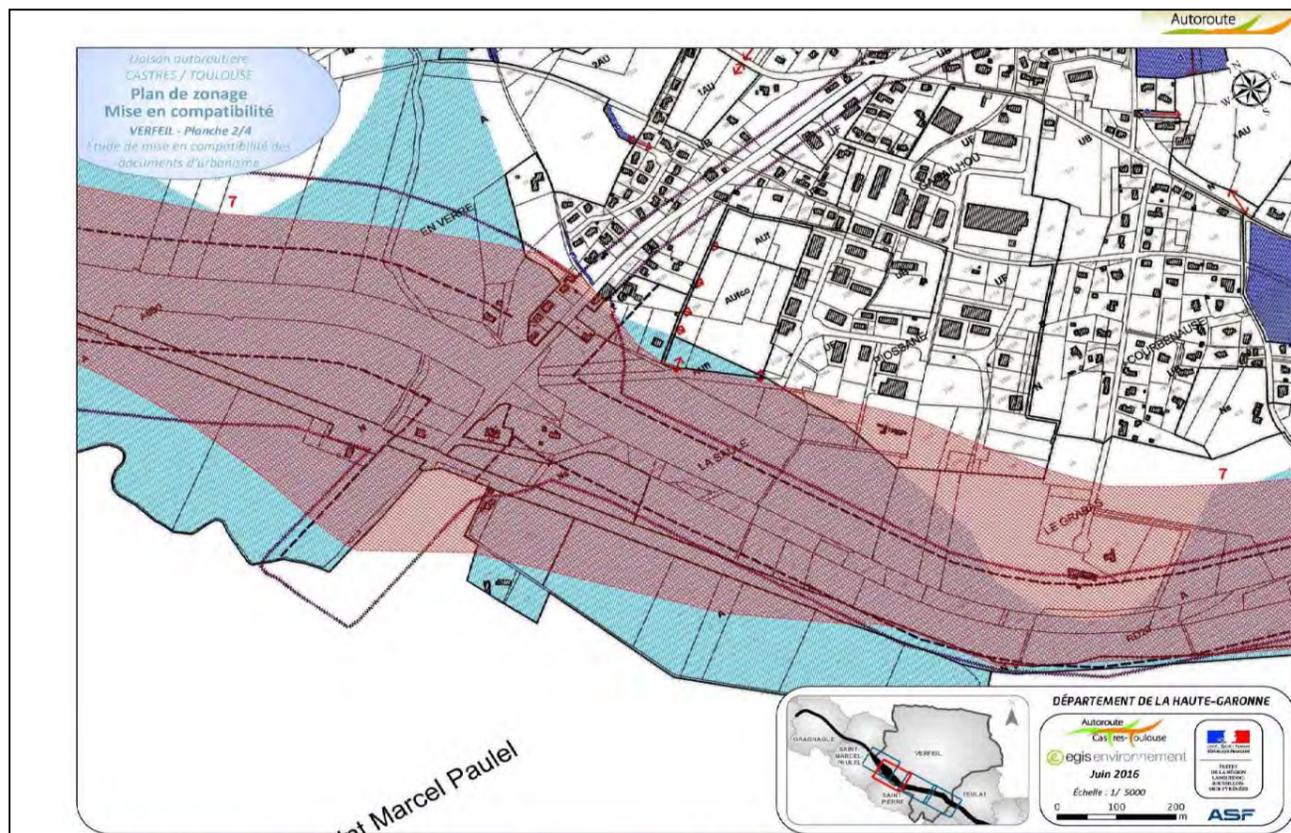
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

54



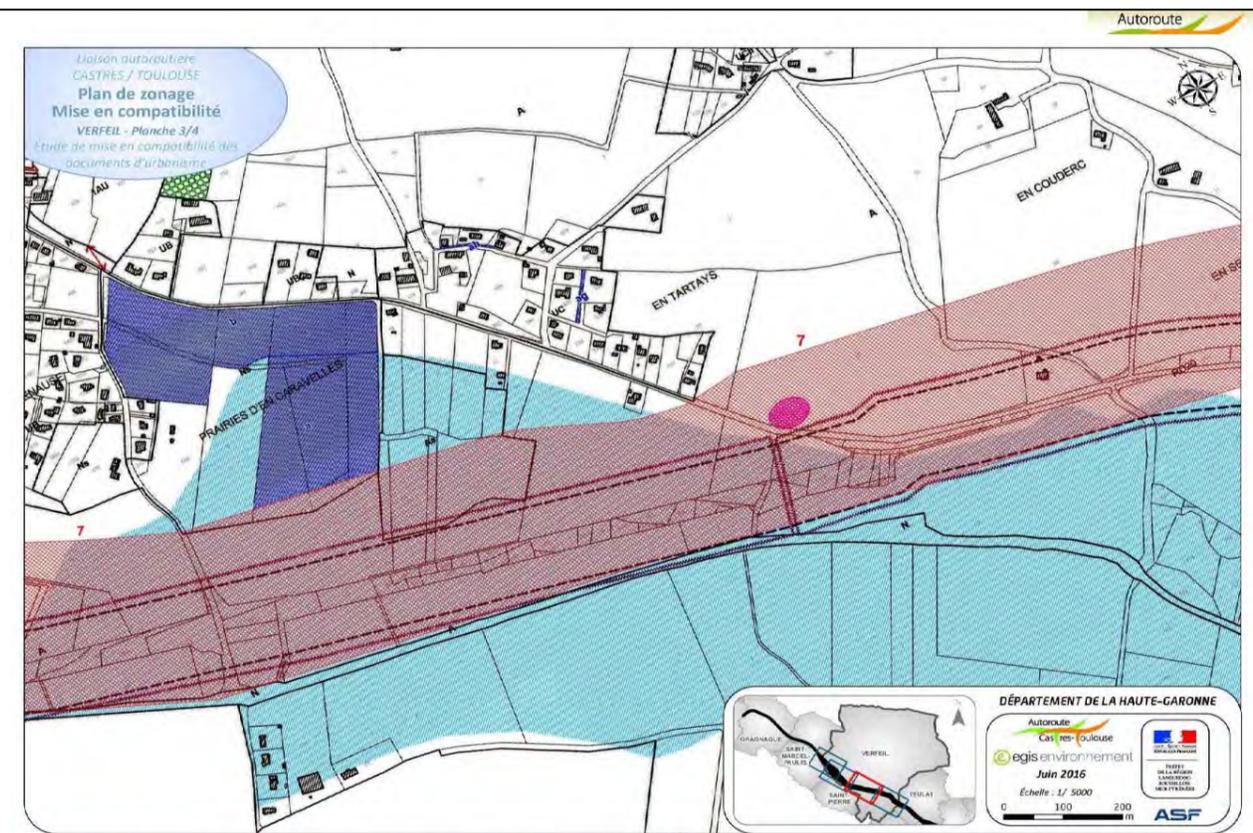
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

56



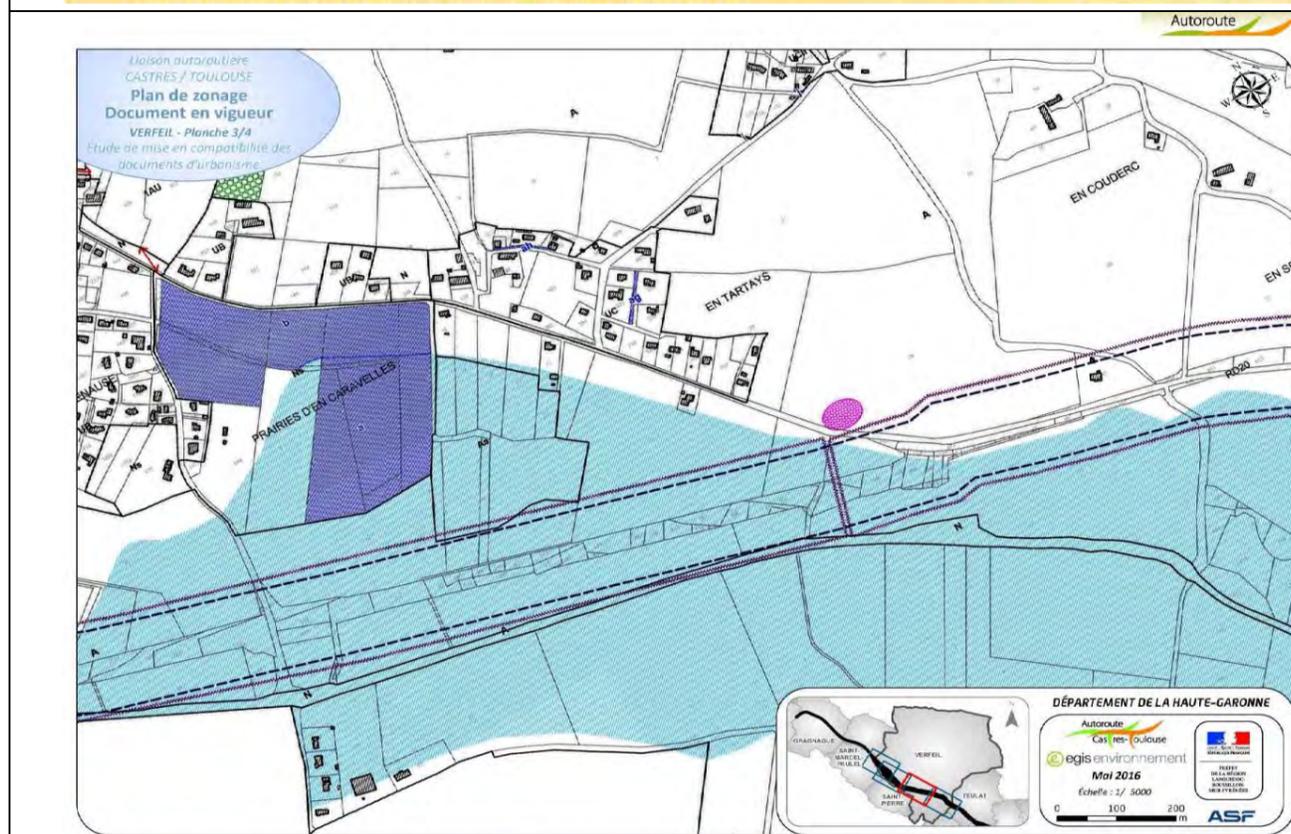
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

57



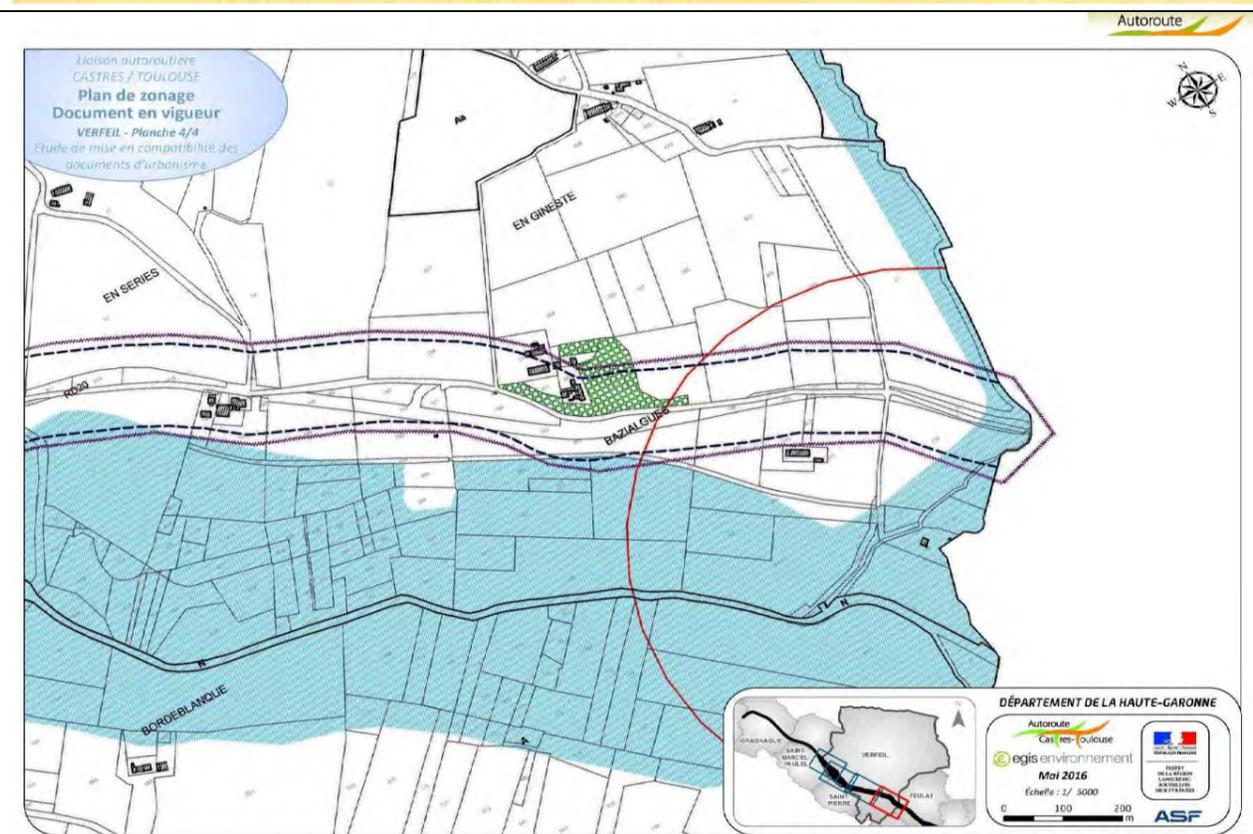
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

59



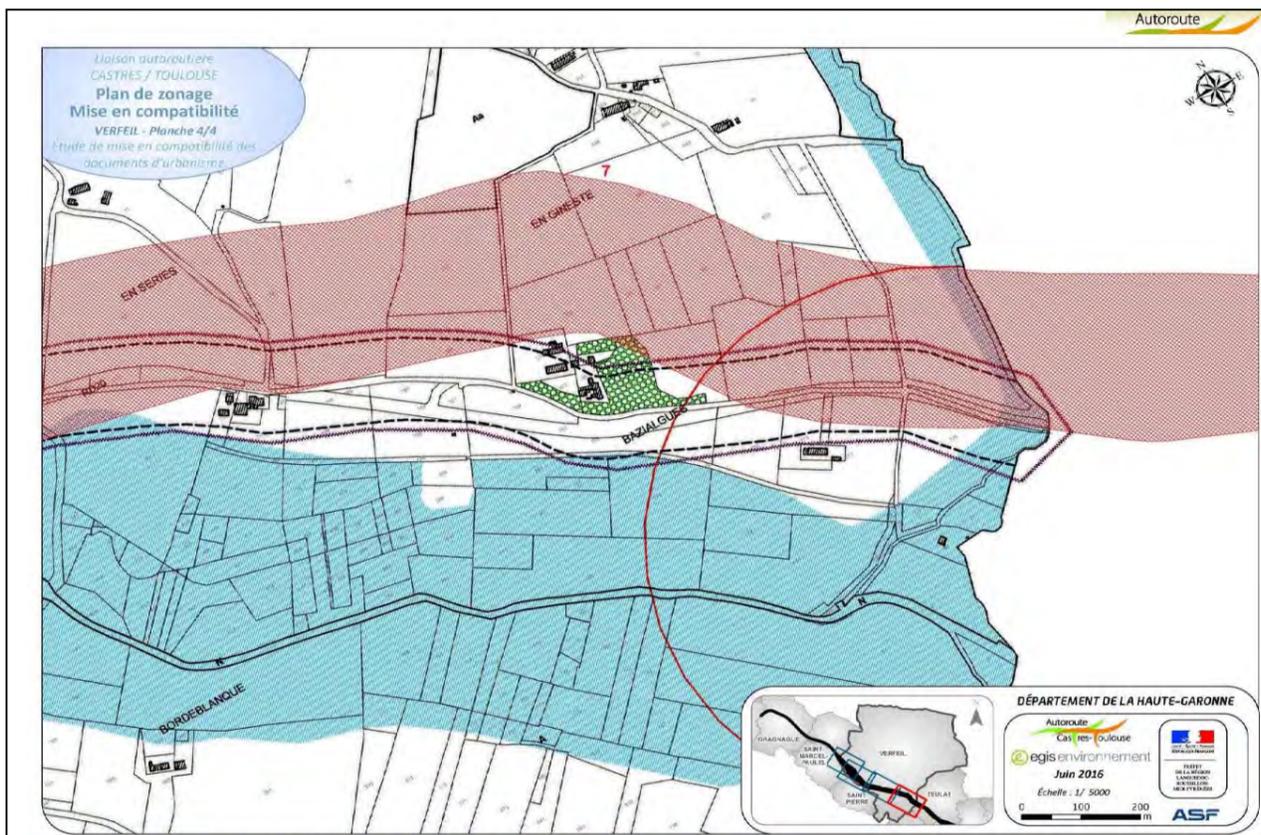
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

58



Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

60

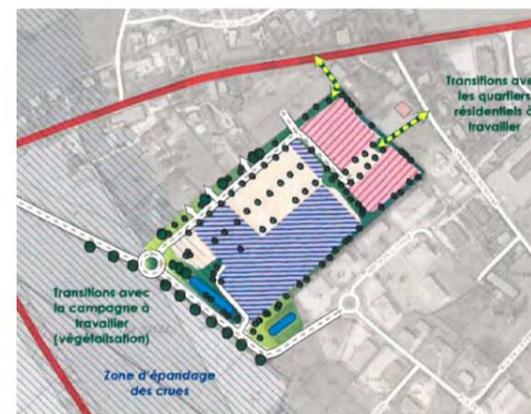


Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

4.5 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Verfeil (suite)

✓ OAP

- **OAP - Zone d'activités de Piossane** => coordination a eu lieu entre le maître d'ouvrage de la zone d'activités de Piossane et l'État
- **L'OAP-paysage** n'est pas remise en cause mais ne pourra être déployée sur un des bâtiments répertoriés.
 - ↳ Ainsi le projet interfère avec les OAP de la commune mais sans en modifier la vocation finale.



En bleu : ZACO
En pointillé rose : limite bande de DUP

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

4.5 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Verfeil (suite)

✓ Suppression ou réduction des ER préexistants recoupés par l'ER au LACT

ER n°a	Description	Commune	Surface
ER n°a	Extension des terrains de grands jeux de Courbenause	Commune	48 383 m ²
ER n°11	Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes	État ou son représentant (concessionnaire)	89 500 m ²

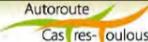
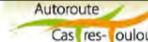
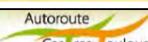
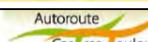
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

4.5 – Articles du règlement - Verfeil

ARTICLE A2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- 1) Dans la zone A, les constructions et installations suivantes sont autorisées sous conditions : [...]
 - 2) Cas des habitations isolées dans l'ensemble de la zone A : [...]
 - 3) Cas des changements de destination des bâtiments [...]
 - 4) Cas des éléments patrimoniaux identifiés aux documents graphiques [...]
 - 5) Autres conditions supplémentaires s'appliquant à l'ensemble de la zone A : [...]
- En bordure des infrastructures de transports terrestres ayant fait l'objet d'un classement sonore par arrêté préfectoral du 23/12/2014, pris en application de la loi Bruit du 31 décembre 1992, des décrets d'application du 9 janvier 1995 et des arrêtés ministériels des 9 janvier 1995, 30 mai 1996 et 25 avril 2003, les bâtiments nouveaux (bâtiments d'habitation, établissements d'enseignement, bâtiments de santé, de soins et d'action sociale) doivent se soumettre aux exigences d'isolation acoustique par rapport aux bruits de l'espace extérieur. Les itinéraires et secteurs concernés par le bruit figurent sur le plan de zonage et en annexe du PLU. La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée comptée de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée la plus proche pour les infrastructures routières.
 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

<p style="text-align: right;"></p> <p>ARTICLE A6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES</p> <p>1) Règle générale [...]</p> <p>2) RD 20 [...]</p> <p>3) Autoroute A680 et RD 920 [...]</p> <p>4) RD 112 [...]</p> <p>5) Exceptions Des implantations autres que celles prévues ci-avant peuvent être autorisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour des motifs de sécurité, - lorsque la topographie des lieux ne le permet pas, - pour conserver la qualité patrimoniale et paysagère. <p>Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics et les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE A - 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES</p> <p>Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur, sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.</p> <p>Les annexes au bâtiment d'habitation pourront être implantées en limite séparative.</p> <p>Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics et les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p style="text-align: center;">Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 65</p>	<p style="text-align: right;"></p> <p>ARTICLE A11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS</p> <p>1) Dans le périmètre de protection des Monuments Historiques [...]</p> <p>2) Dispositions générales [...]</p> <p>3) Dispositions particulières à la restauration, à l'extension ou la modification des constructions d'inspiration traditionnelle et de bâtiments patrimoniaux [...]</p> <p>4) Dispositions particulières aux constructions nouvelles, aux interventions sur les constructions d'architecture non traditionnelle et aux constructions annexes (y compris locaux sanitaires ou techniques) [...]</p> <p>6) Dispositions particulières aux bâtiments à usage d'activités agricoles [...]</p> <p>6) Dispositions particulières aux dispositifs d'amélioration de la performance énergétique [...]</p> <p>7) Dispositions particulières aux clôtures</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les clôtures ne sont pas obligatoires. - Seules les clôtures de type agricole : fils de fer, grillages, clôtures en bois, haies vives avec essences locales sont autorisées. - En zone inondable, les clôtures doivent être hydrauliquement transparentes. <p>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p style="text-align: center;">Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 67</p>
<p style="text-align: right;"></p> <p>ARTICLE A10 – HAUTEURS DES CONSTRUCTIONS</p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bâtiments agricoles [...] • Autres constructions [...] • Cas particuliers <p>Le dépassement de ces hauteurs maximales est admis (conformément à l'article L.123-1 du code de l'urbanisme concernant les adaptations mineures) pour les bâtiments ou certains éléments fonctionnels liés à l'activité agricole, ainsi que pour les capteurs solaires et les éoliennes autorisées.</p> <p>Les ouvrages d'intérêt collectif et les bâtiments publics ainsi que les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ne sont pas assujettis à ces règles de hauteur.</p> <p style="text-align: center;">Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 66</p>	<p style="text-align: right;"></p> <p>ARTICLE A - 13 - ESPACES BOISES CLASSES, ESPACE LIBRES, PLANTATIONS</p> <p>1) Espaces boisés classés Les espaces boisés classés figurant au plan de zonage sont classés à conserver, à protéger ou à créer, et sont soumis aux dispositions du code de l'Urbanisme, articles L.113-1 et R.130-1 et suivants.</p> <p>2) Espaces libres, plantations et espaces verts à valoriser au titre de la Loi Paysages Les plantations existantes mettant en valeur les sites identifiés au titre de l'article L.151-19° du Code de l'Urbanisme seront maintenues ou dans le cas d'abattage, remplacées par des plantations au moins équivalentes. Des plantations supplémentaires pourront être mises en place afin de mettre en valeur les bâtiments patrimoniaux.</p> <p>Des ouvertures utiles à la valorisation de perspectives focalisées sur les bâtiments patrimoniaux pourront être créées et aménagées sous forme d'espaces libres paysagés.</p> <p>3) Autres plantations existantes Pour des raisons de sécurité et d'exploitation, sont autorisés, sur un couloir de 80 mètres au droit des lignes à 2 x 400 kV, 60 mètres au droit des lignes à 2 x 225 kV, 50 mètres au droit des lignes à 225 kV, 40 mètres au droit des lignes à 2 x 63 kV et 63 kV, les abattages d'arbres et de branches qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens, pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts circuits ou des avaries aux ouvrages.</p> <p>4) Gestion des abords des cours d'eau Une bande d'espace vert ou libre de toute construction sera aménagée en bordure des ruisseaux sur une profondeur de 10 mètres minimum mesurée depuis le haut des berges, afin de permettre l'épandage des crues.</p> <p>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p style="text-align: center;">Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 68</p>

ARTICLE AUf2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1) A conditions d'une part que les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate de chaque unité de la zone aient une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de la dite unité ; et d'autre part que les principes d'aménagement soient compatibles avec ceux définis dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) (voir pièce n°3 du dossier PLU),

Sont admis :

- Dans le seul secteur AUfco, les établissements de services et de commerces.
- Dans le secteur AUf, les établissements industriels, artisanaux, de services, commerciaux, ... ainsi que les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration à condition qu'elles n'entraînent pas de nuisances pour le voisinage, telles qu'en matière d'émanations nocives ou malodorantes, fumées, poussières, altérations des eaux, ou nuisances sonores, ni insalubrité, ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens.
- Dans les secteurs AUf et AUfco, les constructions à usage d'habitation à conditions :
 - qu'elles soient strictement nécessaires à la direction, à la surveillance ou au gardiennage des établissements industriels, artisanaux, de service, commerciaux ;
 - qu'elles soient limitées à un seul logement de fonction d'une superficie maximale de 60 m² (mètres carrés) de surface de plancher par unité foncière ;
 - qu'elles soient situées dans le corps du bâtiment principal ;
 - et qu'elles soient réalisées en même temps que le(s) bâtiment(s) à usage d'activité
- Dans le seul secteur AUfi, l'aménagement d'aires de stationnement intégrant la mise en place de voirie, d'espaces verts et de dispositifs visant à gérer les eaux pluviales, sous réserve de prendre en compte les risques (voir alinéa 2).
- Les capteurs solaires à condition de ne pas être installés au sol dans toute la zone AUf.
- La reconstruction à l'identique sans changement d'affectation des constructions sinistrées dans les secteurs AUf et AUfco.
- Les constructions et installations à condition qu'elles soient strictement nécessaires au fonctionnement des services publics et équipements d'intérêt collectif dans toute la zone AUf.
- Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

2) Autres conditions supplémentaires
[...]

ARTICLE AUf10 – HAUTEURS

[...]

1) Règle générale

[...]

2) Exceptions

Des dépassements de hauteur peuvent être admis pour les éléments fonctionnels tels que cheminées, antennes, réfrigérants, ... ainsi que pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif si les caractéristiques techniques le nécessitent.

Les ouvrages d'intérêt collectif, les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et les bâtiments publics ne sont pas assujettis à ces règles de hauteur.

La hauteur des habitations autorisées est limitée à 6 mètres en tout point de l'égoût du toit.

Le dépassement de ces hauteurs maximales est admis (conformément à l'article L.123-1-9 du Code de l'Urbanisme concernant les adaptations mineures) pour les cheminées pour les antennes de télévision autres que paraboliques, pour les capteurs solaires et les éoliennes autorisées.

Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique après sinistre (article L.111-3 du Code de l'Urbanisme). La hauteur du bâtiment pourra être la même que celle du bâtiment initial, lors d'une reconstruction à l'identique après sinistre.

ARTICLE AUf11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

1) Dispositions générales

[...]

2) Dispositions particulières aux clôtures

[...]

• Clôtures

- Les clôtures ne sont pas obligatoires.
- Dans le cas où elles sont prévues, elles devront être constituées de grilles, grillages ou tout autre dispositif à claire-voie comportant ou non un mur bahut dont la hauteur ne pourra excéder 0,80 mètre. Ce mur bahut pourra être de même nature que le bâtiment principal.
- L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.
- Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

3) Dispositions particulières aux dispositifs d'amélioration de la performance énergétique et environnementale

[...]

ARTICLE AUf6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES – NOUVELLE PROPOSITION

1) Règle générale

- Les principes d'implantation prévus dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent être respectés (voir pièce n°3 du dossier PLU).
- En l'absence de précision d'implantation dans les OAP, toute construction doit être implantée à une distance comptée à partir de l'alignement des voies existantes ou projetées ou de la limite d'emprises publiques de :

 - 12 mètres minimum pour la voirie primaire,
 - 8 mètres minimum pour les autres voies.

- Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse sont autorisées en limite de voies et d'emprises publiques.

2) RD 920

[...]

3) Exceptions

[...]

ARTICLE AUf7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être édifiées :

- soit à l'alignement,
- soit à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur, sans pouvoir être inférieure à 6 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics et les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE AUf13 – ESPACES BOISES CLASSES – ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1) Espaces boisés classés

[...]

2) Autres plantations existantes

[...]

3) Espaces libres, plantations et espaces verts à créer

Les principes de végétalisation prévus dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent être respectés (voir pièce n°3 du dossier PLU).

A l'intérieur des lots, les espaces libres de toute construction doivent être conçus comme des aires vertes dont l'aspect doit concourir à la bonne image de la zone. Ces aires vertes pourront être concentrées en avant de la façade principale des bâtiments.

Les unités foncières sont obligatoirement aménagées en espaces verts représentant 15% au moins de l'unité foncière.

Les aires de stationnement publiques ou privées doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 2 emplacements.

Les espaces bordant une voie publique ou privée, en zone d'habitat extérieure à la zone, doivent être plantés de haies ou de doubles rangées d'arbres de haute tige disposées en rideau afin de masquer les installations.

Les dépôts de matériels et matériaux liés à l'exploitation des entreprises doivent être masqués par des écrans de végétaux persistants ou marcescents (végétaux dont le feuillage se fane mais tombe difficilement, comme le chène pubescent par exemple).

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE N2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1) Dans l'ensemble de la zone N, sont autorisées sous conditions :
[...]

2) Dans le seul secteur Nb, sont autorisés en plus des dispositions du premier alinéa
[...]

3) Dans le secteur Ns, sont autorisés en plus des dispositions du premier alinéa
[...]

4) Cas des habitations isolées dans l'ensemble de la zone N (tous secteurs confondus)
[...]

5) Cas des changements de destination des bâtiments
[...]

6) Cas des éléments patrimoniaux identifiés aux documents graphiques
[...]

7) Autres conditions supplémentaires s'appliquant à l'ensemble de la zone N, tous secteurs confondus
[...]

- En bordure des infrastructures de transports terrestres ayant fait l'objet d'un classement sonore par arrêté préfectoral du 23/12/2014, pris en application de la loi Bruit du 31 décembre 1992, des décrets d'application du 9 janvier 1995 et des arrêtés ministériels des 9 janvier 1995, 30 mai 1996 et 25 avril 2003, les bâtiments nouveaux (bâtiments d'habitation, établissements d'enseignement, bâtiments de santé, de soins et d'action sociale) doivent se soumettre aux exigences d'isolement acoustique par rapport aux bruits de l'espace extérieur. Les itinéraires et secteurs concernés par le bruit figurent sur le plan de zonage et en annexe du PLU. La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée comptée de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée la plus proche pour les infrastructures routières
- Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 73

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE N10 – HAUTEURS
[...]

1) Règle générale
[...]

2) Exceptions
[...]

Néanmoins, si la construction existante est d'une hauteur supérieure, l'extension peut être réalisée en continuité (même hauteur).

Les ouvrages d'intérêt collectif et les bâtiments publics ainsi que les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ne sont pas assujettis à ces règles de hauteur. Le dépassement de ces hauteurs maximales est admis (conformément à l'article L123-1 du code de l'urbanisme concernant les adaptations mineures) pour les cheminées, pour les antennes de télévision autres que paraboliques, pour les capteurs solaires et les éoliennes autorisées.

ARTICLE N11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS
[...]

1) Dans le périmètre de protection des Monuments Historiques
[...]

2) Dispositions générales
[...]

3) Dispositions particulières à la restauration, à l'extension ou la modification des constructions d'inspiration traditionnelle et de bâtiments patrimoniaux
[...]

4) Dispositions particulières aux constructions nouvelles et aux interventions sur les constructions d'architecture non traditionnelle et aux constructions annexes (y compris locaux sanitaires ou techniques)
[...]

5) Dispositions particulières aux bâtiments à usage d'activités agricoles et aux équipements d'intérêt collectif
[...]

6) Dispositions particulières aux dispositifs d'amélioration de la performance énergétique
[...]

7) Dispositions particulières aux clôtures
[...]

- Les clôtures ne sont pas obligatoires.
- Seules les clôtures de type agricole : fils de fer, grillages, clôtures en bois, haies vives avec essences locales sont autorisées, à l'exception des clôtures des ouvrages techniques ou équipements collectifs nécessitant des principes de sécurité spécifiques.
- En zone inondable, les clôtures doivent être hydrauliquement transparentes.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 75

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE N6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1) Règle générale
[...]

2) RD 20 au Nord de la RD 112
[...]

3) Autoroutes A680 et RD 920
[...]

4) RD 112
[...]

5) Exceptions
[...]

Des implantations autres que celles prévues ci-avant peuvent être autorisées :

- pour des motifs de sécurité,
- lorsque la topographie des lieux ne le permet pas,
- pour conserver la qualité patrimoniale et paysagère.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics et les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

- Dans le seul secteur Ns
[...]
- Dans le reste de la zone N :

Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur, sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

Les annexes au bâtiment d'habitation pourront être implantées en limite séparative.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics et les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 74

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE N13 – ESPACES BOISES CLASSES – ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1) Espaces boisés classés
[...]

2) Espaces libres, plantations et espaces verts à valoriser au titre de la Loi Paysages
[...]

3) Autres plantations existantes
[...]

4) Espaces libres, plantations et espaces verts à créer
[...]

5) Gestion des abords des cours d'eau
[...]

Une bande d'espace vert ou libre de toute construction sera aménagée en bordure des ruisseaux sur une profondeur de 10 mètres minimum mesurée depuis le haut des berges, afin de permettre l'épandage des crues.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 76



ARTICLE UB2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- 1) Les constructions et installations suivantes sont autorisées sous conditions :
[...]
- 2) Conditions de mixité sociale
[...]
- 3) Autres conditions supplémentaires
[...]
- 4) Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE UB6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

- [...]
- 1) Règle générale
[...]
 - 2) RD 20 et RD 112
[...]
 - 3) Exceptions
[...]
- Les piscines doivent être implantées de manière à respecter l'alignement ou à s'aligner sur les bâtiments existants.
- Les ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (transformateurs, pylônes, station de relevage, bassins de rétention, ...), ainsi que les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peuvent être implantés librement.



ARTICLE UB11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

- 1) Dans le périmètre de protection des Monuments Historiques
[...]
 - 2) Dispositions générales
[...]
 - 3) Dispositions particulières à la restauration, à l'extension ou la modification des constructions d'inspiration traditionnelle et de bâtiments présentant un intérêt patrimonial et paysager identifiés dans les documents graphiques du règlement (en application de l'article L.161-19° du Code de l'Urbanisme)
[...]
 - 4) Dispositions particulières aux constructions nouvelles et aux interventions sur les constructions d'architecture non traditionnelle (restauration, extension, modification)
[...]
 - 5) Dispositions particulières aux bâtiments annexes
[...]
 - 6) Dispositions particulières aux dispositifs d'amélioration de la performance énergétique
[...]
 - 7) Dispositions particulières aux clôtures
[...]
- Soit en bois (lice, barreaudage vertical). Ces structures peuvent être doublées d'une haie végétale adaptée à la région.
→ Soit d'une végétation adaptée à la région.
- Sont interdits s'ils ne sont pas intégrés dans une haie végétale :
→ Les murs en maçonnerie non enduits,
→ Les potelets bétons.
- Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.
- Ouvertures
- L'ouverture des portes et portails devra s'effectuer à l'intérieur de la parcelle.
 - Les piliers de portail et portillon auront la même hauteur que la clôture, sans saillie côté voie. Les piliers seront sobres, composés de matériaux cohérents avec le reste de la clôture et avec la construction principale.
 - Les boîtes aux lettres et coffrets doivent être intégrés dans la clôture.



ARTICLE UB7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

- [...]
- 1) Règle générale
[...]
 - 2) Exceptions
Les piscines peuvent être implantées librement par rapport aux limites séparatives.
- Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics et aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE UB10 – HAUTEURS

- [...]
- 1) Règle générale
[...]
 - 2) Exceptions
Le dépassement de ces hauteurs maximales est admis (conformément à l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme concernant les adaptations mineures) pour les cheminées pour les antennes de télévision autres que paraboliques, pour les capteurs solaires et les éoliennes autorisées, ainsi que pour les ouvrages d'intérêt collectif, les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, et les bâtiments publics.
- Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique après sinistre (article L.111-3 du Code de l'Urbanisme). La hauteur du bâtiment pourra être la même que celle du bâtiment initial.



ARTICLE UB13 – ESPACES BOISES CLASSES – ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

- 1) Espaces boisés classés
[...]
 - 2) Espaces libres, plantations et espaces verts à valoriser au titre de la Loi Paysages
[...]
 - 3) Autres plantations existantes
[...]
 - 4) Espaces libres, plantations et espaces verts à créer
[...]
 - 5) Gestion des abords des cours d'eau
Une bande d'espace vert ou libre de toute construction sera aménagée en bordure des ruisseaux sur une profondeur de 10 mètres minimum mesurée depuis le haut des berges, afin de permettre l'épandage des crues.
- Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE UF2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1) Les constructions et installations suivantes sont autorisées sous conditions :

- Les établissements industriels, artisanaux, de services, commerciaux... ainsi que les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration à condition qu'elles n'entraînent pas de nuisances pour le voisinage, telles qu'en matière d'émanations nocives ou malodorantes, fumées, poussières, altérations des eaux, ou nuisances sonores, ni insalubrité, ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens.
- Les constructions à usage d'habitation à conditions :
 - qu'elles soient strictement nécessaires à la direction, à la surveillance ou au gardiennage des établissements industriels, artisanaux, de service, commerciaux ;
 - qu'elles soient limitées à un seul logement de fonction d'une superficie maximale de 60 m² (mètres carrés) de surface de plancher par unité foncière ;
 - qu'elles soient situées dans le corps du bâtiment principal ;
 - et qu'elles soient réalisées en même temps que le(s) bâtiment(s) à usage d'activité.
- Les capteurs solaires à condition de ne pas être installés au sol.
- La reconstruction à l'identique sans changement d'affectation des constructions sinistrées.
- Les constructions et installations à condition qu'elles soient strictement nécessaires au fonctionnement des services publics et équipements d'intérêt collectif.
- **Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.**

2) Autres conditions supplémentaires
[...]

81

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE UF6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1) Règle générale
[...]

2) RD 112 et RD 20
[...]

3) Exceptions
Des implantations autres que celles prévues ci-avant peuvent être autorisées :
→ Pour des motifs de sécurité,
→ Lorsque la topographie des lieux ne le permet pas.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics **et les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.**

ARTICLE UF7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être édifiées :
- Soit en limite séparative,
- soit à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur, sans pouvoir être inférieure à 6 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation des postes de transformation ou lignes EDF ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages publics **et ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.**

82

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE UF10 – HAUTEURS
[...]

1) Règle générale
[...]

2) Exceptions
Des dépassements de hauteur peuvent être admis pour les éléments fonctionnels tels que cheminées, antennes, réfrigérants, ...

Les ouvrages d'intérêt collectif et les bâtiments publics ne sont pas assujettis à ces règles de hauteur. La hauteur des habitations autorisées est limitée à 6 mètres en tout point de l'égoût du toit. Le dépassement de ces hauteurs maximales est admis (conformément à l'article L. 123-1-9 du Code de l'Urbanisme concernant les adaptations mineures) pour les cheminées pour les antennes de télévision autres que paraboliques, pour les capteurs solaires et les éoliennes autorisées, ainsi que pour les ouvrages d'intérêt collectif et les bâtiments publics. Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique après sinistre (article L. 111-3 du Code de l'Urbanisme). La hauteur du bâtiment pourra être la même que celle du bâtiment initial, lors d'une reconstruction à l'identique après sinistre.

Pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

ARTICLE UF11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

1) Dispositions générales
[...]

2) Dispositions particulières aux clôtures
[...]

- **Clôtures**
 - Les clôtures ne sont pas obligatoires.
 - Dans le cas où elles sont prévues, elles devront être constituées de grilles, grillages ou tout autre dispositif à claire-voie comportant ou non un mur bahut dont la hauteur ne pourra excéder 0,80 mètre. Ce mur bahut pourra être de même nature que le bâtiment principal.
 - L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.
 - **Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.**

3) Dispositions particulières aux dispositifs d'amélioration de la performance énergétique
[...]

83

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE UF13 – ESPACES BOISES CLASSES – ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1) Espaces boisés classés
[...]

2) Autres plantations existantes
[...]

3) Espaces libres, plantations et espaces verts à créer
À l'intérieur des lots, les espaces libres de toute construction doivent être conçus comme des aires vertes dont l'aspect doit concourir à la bonne image de la zone. Ces aires vertes pourront être concentrées en avant de la façade principale des bâtiments. Les unités foncières sont obligatoirement aménagées en espaces verts représentant 15% au moins de l'unité foncière. Les aires de stationnement publiques ou privées doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 2 emplacements. Les espaces bordant une voie publique ou privée, en zone d'habitat extérieure à la zone, doivent être plantés de haies ou de doubles rangées d'arbres de haute tige disposées en rideau afin de masquer les installations. Les dépôts de matériels et matériaux liés à l'exploitation des entreprises doivent être masqués par des écrans de végétaux persistants ou marcescents (végétaux dont le feuillage se fane mais tombe difficilement, comme le chêne pubescent par exemple).

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

84

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016



PRÉFET DU TARN

Direction de la coordination, des moyens
et de la logistique

Bureau de l'environnement et
des affaires foncières

DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-
Pyrénées

Direction Transports

Affaire suivie par : Nadine Richard

Téléphone : 05.61.58.64.24

Courriel : nadine.richard@developpement-
durable.gouv.fr

Albi, le 01 SEP. 2016

Procès verbal de la réunion d'examen conjoint du 28 juin 2016 pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) dans le département du Tarn nécessaire à la réalisation du projet de liaison autoroutière Castres - Toulouse

Le mardi 28 juin 2016 à 14h30 s'est tenue, sous la présidence de Jean-Yves Chiaro, sous préfet de Castres, la réunion d'examen conjoint préalable à la déclaration d'utilité publique de la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse pour les communes du Tarn concernées par la bande qui a vocation à être déclarée d'utilité publique (bande de DUP) valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Maurens-Scopont, Cuq-Toulza, Puylaurens, Saint Germain des Prés, Saix, Castres, Cambounet-sur-le-Sor, Soual et Viviers-les-Montagnes (ces 3 dernières communes sont couvertes par le plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Sor et de l'Agout).

Plusieurs autres communes du Tarn sont concernées par la bande de DUP, mais la procédure de mise en compatibilité ne s'applique pas à ces communes qui sont couvertes par des cartes communales (Teulat, Montcabrier, Bannières, Villeneuve-lès-Lavaur, Cambon-lès-Lavaur, Algans, Lacroisille) ou par le règlement national d'urbanisme (Appelle).

Une réunion d'examen conjoint a eu lieu le 24 juin 2016 pour les communes concernées par la bande de DUP en Haute-Garonne. Cette réunion donnera également lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

PJ : invitation et support de présentation de la réunion d'examen conjoint du 28 juin 2016

Participants :

- Jean-Yves CHIARO, Sous-préfet de Castres
- Jean-Luc ALIBERT, Maire de Soual
- Xavier BORIES, Maire de Castres - Adjoint au Maire, Urbanisme
- Michel BOUYSSOU, Maire de Villeneuve-Lès-Lavaur
- Roger CAUQUIL, Maire de Saix - Adjoint au Maire
- Sylvain FERNANDEZ, Président de la Communauté de Communes Sor et Agout

1, rue de la cité administrative – CS 80002 - 31074 TOULOUSE CEDEX 9 – Tél. 05 61 58 50 00
<http://www.midi-pyrenees.pref.gouv.fr>

- Emmanuel HENROT, Mairie de Cambon-Lès-Lavaur - Conseiller municipal
- Anne LAPERROUZE, Maire de Puylaurens
- Janick MOREAU, Mairie de Soual - Adjoint au Maire
- Jean-Claude PINEL, Maire de Cuq -Toulza
- Corinne RIBES, Mairie de Puylaurens -Adjoint au Maire / Urbanisme
- Jean-Pierre PARIS, SCOT Autan Cocagne - Président
- Daniel VIAELLE, Conseil départemental du Tarn – Vice-président
- Brigitte MASQUELIN, Communauté d'agglomération Castres-Mazamet - Chef de projet SCOT du Pays d'Autan
- Christophe COUTET, Mairie de Castres - Chef de service Urbanisme
- Pierre OYHANART, Communauté de communes du Sor et de l'Agout - Chargé de mission urbanisme
- Lauriane DEJEAN, Chambre d'agriculture du Tarn - Conseillère Urbanisme-foncier
- Emmanuel FILLONNEAU, Chambre de commerce et d'Industrie du Tarn- Responsable Info-Eco
- Michel VANIN, Préfecture du Tarn – DCML
- Patrick GIRONNET, DRAC Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées - Chef de l'UDAP Tarn
- Roch CALMETTES, Direction Départementale des Territoires du Tarn – SCTU
- Bernard LYPRENDI, Direction Départementale des Territoires du Tarn – Chef de service connaissance des territoires et urbanisme
- Grégory FABRE, SDIS du Tarn - Officier Service Préparation Opérationnelle
- Nicolas MORLANS, Centre de Secours de Castres - Capitaine
- Aurélie BOUSQUET, DREAL Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées - Responsable adjointe à la division maîtrise d'ouvrage routière nationale
- Nadine RICHARD, DREAL Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées - Responsable de l'opération à la DREAL
- Gaëlle FOURNIER LE RAY, EGIS - Bureau d'études

Excusés :

Christine VEYRAC, INAO - Délégation Territoriale Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées - Ingénieur territorial délimitation et protection des terroirs (Site de Gaillac)

Jean Pierre BONHOMME, Communautés de communes Tarn Agout - Président

Virginie PADILLA DEFFAUX, Communautés de communes Tarn Agout - Directrice pôle aménagement du territoire

Patrick DISSET, DGAC / DSAC Sud

DIRECCTE Unité départementale du Tarn

DGFIP – Service France Domaine du Tarn

Avis reçus :

INAO

DGAC / DSAC

DGFIP – Service France Domaine du Tarn – CFIP

Contexte réglementaire

Ouverture de la séance

Jean-Yves CHIARO, sous-préfet de Castres, remercie les participants d'avoir répondu à son invitation pour cette réunion organisée en application de l'article R.153-13 du code de l'urbanisme afin que soit réalisé l'examen conjoint de l'État, des établissements publics ou des communes compétents en matière d'urbanisme et des personnes publiques associées, des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme au projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse, pour les communes concernées du département du Tarn. Des réunions intercommunales ont été organisées en avril 2016. Elles ont permis de présenter le projet et le dossier d'enquête publique aux élus des collectivités concernées (communes, départements, communautés de communes). Le dossier d'enquête publique avait été au préalable adressé pour consultation des services de l'État, ainsi que des collectivités et organismes associés.

L'objet de la réunion d'examen conjoint est d'examiner les modifications à apporter aux documents d'urbanisme avant le début de l'enquête publique prévue en décembre 2016. L'objet de cette réunion est de recueillir l'avis des personnes publiques convoquées à cette réunion. Des documents préparatoires ont été envoyés aux communes 15 jours avant.

Les plans locaux d'urbanisme concernés par cette réunion d'examen conjoint sont ceux des communes de Maurens-Scopont, Cuq-Toulza, Puylaurens, Saint-Germain-des-Près, de Cambounet-sur-Sor, Soual, Viviers-lès-Montagnes (ces trois dernières appartenant à la communauté de communes du Sor et de l'Agout sont couvertes par un PLU intercommunal) ainsi que Saix et Castres.

La procédure de mise en compatibilité

Bernard LYPRENDI, chef du service connaissance des territoires et urbanisme à la direction départementale des territoires (DDT) du Tarn expose le champ d'application et l'objet de la procédure, ainsi que le déroulement de cette dernière en s'appuyant sur un diaporama.

Il précise que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme correspond à la pièce H du dossier d'enquête publique.

Nadine RICHARD, responsable de l'opération à la DREAL rappelle ensuite les grandes lignes du projet et notamment son tracé qui, sur environ 62 km, concerne 17 communes du Tarn et 7 de la Haute-Garonne. Il relie l'autoroute A 68, par la bretelle A 680 à la rocade de Castres.

- L'A 680 sera élargie en 2 fois 2 voies par le nord par le concessionnaire actuel. Ce dernier réalisera le diffuseur à Verfeil.
- L'État est le maître d'ouvrage de la portion Verfeil-Castres. Cette portion est un tracé neuf, intégrant les déviations existantes de Puylaurens et de Soual. L'échangeur existant à Puylaurens sera adapté. Deux nouveaux échangeurs seront construits : Soual est et Castres/St Palais. Un barreau de contournement sera réalisé à l'ouest du village de Puylaurens. Il permettra aux poids lourds de ne pas traverser le centre ville qui leur sera interdit par la mairie de Puylaurens qui travaille sur un projet requalification de centre ville.

Les opérations sous maîtrise d'ouvrage ASF et État feront l'objet d'une même enquête publique sur le projet Castres-Toulouse globalement fin 2016.

L'emplacement réservé, un des objets de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, correspond :

- sur la section mise à 2 fois 2 voies, à une bande de largeur de 100 m côté nord et de 50 m côté sud à partir de l'axe central actuel de l'A680 ;
- sur la section nouvelle, Verfeil-Castres, à la bande qui a vocation à être déclarée d'utilité publique. Elle est d'une largeur moyenne de 300 m pouvant être localement adaptée compte tenu des enjeux en présence sur le territoire.

Aurélié BOUSQUET, responsable adjointe à la division maîtrise d'ouvrage routière nationale de la DREAL, présente le planning jusqu'à l'enquête publique, notamment la prochaine saisine du tribunal administratif pour la désignation de la commission d'enquête durant l'été.

La mise en compatibilité dans le Tarn

Aurélié BOUSQUET précise au préalable que compte tenu de l'avancement des études, le fuseau d'études initial de 1000m permettant de surseoir à statuer sur les demandes d'urbanisme sera prochainement restreint à la bande d'études de 300m, ceci par arrêté préfectoral.

Les documents d'urbanisme concernés

Bernard LYPRENDI indique que les résultats de l'analyse des documents d'urbanisme conduisent au périmètre suivant pour la mise en compatibilité :

– Le SCOT du Pays d'Autan est compatible avec le projet, il n'est par conséquent pas concerné par la procédure.

– 9 communes avec PLU ou PLU intercommunal (PLUi) sont concernées par la mise en compatibilité :

- Maurens-Scopont
- Cuq-Toulza
- Puylaurens
- Saint Germain des Prés
- Saix
- Castres
- Cambounet-sur-le-Sor, Soual et Viviers-les-Montagnes, couvertes par le PLUi Sor et Agout

Il s'avère, après analyse, que seuls les règlements graphiques et écrits se sont révélés incompatibles pour l'ensemble des PLU communaux et pour le PLUi Sor et Agout.

Le dossier de mise en compatibilité pour chaque document d'urbanisme comportera pour le document écrit la rédaction actuelle et celle modifiée. Pour le règlement graphique, l'emplacement réservé correspondant à l'emprise du projet sera représenté et les emplacements réservés actuels, voir les espaces boisés classés, seront amendés en conséquence.

Il est précisé que la création de l'emplacement réservé pour le projet d'autoroute se fait au bénéfice de l'État avec un droit de délaissement au profit des propriétaires, sachant qu'après mise en service de l'autoroute, les emplacements réservés non utilisés seront supprimés.

Examen commune par commune et observations des participants

(Diaporama joint au présent compte-rendu montre les modifications en détail)

Gaëlle FOURNIER-LE RAY (Bureau d'études Egis Environnement) présente ensuite commune par commune les modifications des différents écrits portant généralement sur les articles suivants :

- Art 1 – Occupations et utilisations du sol interdites
- Art 2 – Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières
- Art 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies publiques
- Art 7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
- Art 10 – Hauteur des constructions
- Art 11 – Aspect extérieur des constructions
- Art 13 – Espaces libres et plantations

Les articles sont complétés afin de permettre les « constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison

autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits » et d'autoriser d'autres dispositions.

Maurens-Scopont

Après présentation détaillée des éléments graphiques (plan de zonage) et des aménagements apportés aux articles du règlement, Patrick GIRONNET, chef de l'UDAP Tarn interroge la DREAL sur le tracé de l'autoroute aux abords du château de Scopont (monument classé) et du Pastelier. Il est répondu par la DREAL que ce point est traité dans l'étude d'impact et qu'une étude paysagère spécifique a été réalisée. Aurélie BOUSQUET souligne d'ailleurs la prise en compte du périmètre de protection et rappelle les réunions de concertation qui ont eu lieu en la matière. La dernière adaptation du tracé concerne ce secteur particulièrement contraint : présence du château de Scopont et du Pastelier, proximité de la RN 126, de la zone artisanale d'Esclauzolles et de zones agricoles. Une réunion de concertation a eu lieu à l'été 2015 avec les différentes parties prenantes pour décider du dernier tracé présenté à l'enquête publique.

La proximité du tracé avec la zone d'activités d'Esclauzolles est aussi évoquée par Sylvain FERNANDEZ, président de la communauté de communes du Sor et de l'Agout. Aurélie BOUSQUET confirme que suite à la réunion d'adaptation de tracé au droit du hameau d'Esclauzolles le 6 juillet 2015, le tracé a été défini pour passer au nord de la RN 126 qui ne devrait pas être déviée en impactant la partie sud du hameau d'Esclauzolles mais en préservant les entreprises au nord de la zone.

Les participants n'ont pas d'observation.

Cuq-Toulza

A l'issue de la présentation détaillée des éléments graphiques et des aménagements apportés aux articles du règlement, les élus interrogent les représentants de l'État sur la procédure et demandent plus spécifiquement de vérifier que la modification du PLU sera emportée par la seule délibération du conseil municipal. Bernard LYPRENDI indique que la décision d'utilité publique emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Aussi, dès lors que la décision est intervenue, l'instruction des autorisations d'urbanisme s'effectuera sur la base du dossier initial et du dossier de mise en compatibilité.

Les participants n'ont pas d'observation.

Puylaurens

Lecture est faite des différentes modifications prévues sur plusieurs articles. Pour le règlement graphique, un emplacement réservé sera supprimé et remplacé par le nouvel emplacement nécessaire au projet d'autoroute. Un espace boisé est très légèrement touché par la bande de 300 m.

Les participants n'ont pas d'observation.

Saint-Germain-des-Près

Les différentes modifications proposées sont énumérées, mais la commune n'est pas représentée à cette réunion.

Cambounet-sur-le-Sor

Ni le plan de zonage, ni les différentes modifications prévues aux articles du règlement ne soulèvent d'observation.

Soual

Aucune observation n'est exprimée sur les aménagements proposés au plan de zonage et au règlement écrit.

Viviers-lès-Montagnes

Les modifications du règlement écrit étant les mêmes que pour les deux communes précédentes, elles ne soulèvent pas non plus d'observation.

Saix

Le représentant de la commune pose la question de la réduction de la bande de 300 m à hauteur de la crèche et du plan d'eau ce que confirme Aurélie BOUSQUET tout en rappelant que la géométrie est ici très contrainte. Aurélie BOUSQUET précise que l'emplacement réservé a été légèrement réduit notamment pour éviter les bâtiments de la base de loisirs afin de tenir compte des observations formulées dans le cadre de la consultation administrative des collectivités et organismes associés conduite de février 2016 à mai 2016.

Castres

Un nouvel emplacement réservé se superpose avec l'emplacement réservé précédent qui sera supprimé.

Patrick GIRONNET demande si des percées visuelles vers des éléments paysagers sont prévues le long de l'infrastructure aux abords de la Chartreuse à Saix. Aurélie BOUSQUET lui précise qu'une étude paysagère a été faite au stade de l'étude d'impact sur ce secteur. Des études paysagères plus détaillées feront également l'objet de concertations locales par le concessionnaire. Les services concernés ont été consultés et leurs préconisations particulières ont été prises en compte dans le dossier.

Pierre OYHANART, chargé de mission à la communauté de communes du Sor et de l'Agout, interroge les représentants de l'État au sujet des démarches à venir suite à l'annulation récente du PLU par le tribunal administratif. Il considère qu'il faudrait coordonner les procédures à partir de septembre prochain. M. le sous-préfet précise qu'il est souhaitable d'éviter que de nouvelles procédures soient engagées d'ici l'enquête publique.

Pierre OYHANART souhaite également savoir si les collectivités concernées disposeront d'une couche SIG, ce que lui confirme le bureau d'études Egis en précisant que cette couche sera communiquée via la DREAL. Bernard LYPRENDI précise également que dans le cadre de l'instruction des autorisations d'urbanisme, l'avis conforme du préfet devra être recueilli pour tout projet situé dans le périmètre de la bande pour déterminer si un sursis à statuer devra être prononcé.

Patrick GIRONNET fait remarquer que les murs constituant l'enclos de la Chartreuse de Saix, monument historique, se trouvent à proximité du tracé. Aurélie BOUSQUET souligne que la Chartreuse a bien été identifiée comme zone à enjeu et prise en compte à ce titre ; elle ajoute que le nouvel emplacement réservé n'inclut plus la VC50.

Lauriane DEJEAN, conseillère urbanisme-foncier à la chambre d'agriculture du Tarn souhaite pour sa part un éclairage sur la formule choisie pour adapter le règlement : « y compris en faveur de l'environnement... » et s'interroge sur ce qui pourrait concerner l'agriculture dans cette mention. Aurélie BOUSQUET lui précise que l'agriculture est une composante à part entière de l'environnement et sera traitée à ce titre.

Jean-Luc ALIBERT, maire de Soual, demande si la maquette numérique déjà présentée sera mise à disposition. Le sous-préfet de Castres répond qu'à ce stade la maquette ne peut être mise à disposition puisqu'elle est en cours d'amélioration par la DREAL.

Anne LAPERROUZE, maire de Puylaurens, évoque l'éventualité d'un référendum suite aux déclarations récentes de la ministre et son impact sur le calendrier de l'enquête publique. Aurélie BOUSQUET rappelle la tenue du débat public qui a justement permis de discuter de l'opportunité de l'opération et la concertation continue qui a été conduite par la suite. Par ailleurs, le niveau de définition du tracé qui sera proposé à l'enquête publique résultant de ces phases préalables de concertation est à un stade particulièrement abouti.

Le maire de Soual demande si des adaptations sur le fuseau sont encore possibles. Aurélie BOUSQUET précise que la définition de la bande de DUP a fait l'objet d'un long travail de concertation prenant en compte l'avis des collectivités. La bande de DUP est donc maintenant figée.

En termes de procédures, lorsque le concessionnaire aura été choisi, il procédera aux différentes démarches administratives pour mettre en œuvre le projet.

Conclusion de la réunion

En l'absence de nouvelles observations ou questions, le sous-préfet de Castres remercie chacun de sa participation et rappelle que la réunion donnera lieu à un procès-verbal qui sera joint au dossier d'enquête publique. Il clôt ensuite la réunion.

Avis reçus :

INAO

Madame Christine VEYRAC, ingénieur territorial délimitation et protection des terroirs (Site de Gaillac)
« Parmi les communes concernées par le projet, les communes de Castres, Puylaurens, Soual et Viviers-lès-Montagnes sont incluses dans l'aire géographique de l'AOP « Roquefort ».

« Par ailleurs, la zone d'étude concerne également l'aire de production des IGP suivantes : « Comté Tolosan », « Canard à Foie Gras du Sud-Ouest », « Jambon de Bayonne », « Veau d'Aveyron et du Ségala », « Ail Rose de Lautrec », « Volailles du Lauragais » et « Volailles du Languedoc ».

« Après étude du dossier, je vous informe que l'INAO n'a pas de remarque particulière à formuler sur ce projet dans la mesure où celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les AOP et IGP concernées. Néanmoins, le futur tracé au sein de la bande de 300 mètres devra limiter au maximum la consommation des surfaces agricoles. »

DGAC / DSAC

« ... 8 des 9 communes se situent en dehors de toute servitude aérienne civile relevant de notre compétence. Seule la commune de Castres est concernée par le plan des servitudes aéronautiques de dégagement relatif à l'aérodrome de Castres-Mazamet, approuvé par arrêté ministériel en date du 03 mai 1995. Cela étant, le tracé, tel que défini dans le document joint, n'est pas impacté par ces servitudes.

Par conséquent, je n'émet pas d'objection à la mise en compatibilité du PLU de ces communes.

Toutefois, je tiens à vous informer que dans le cadre de la consultation inter-services, les services de la DREAL nous ont soumis pour avis en date du 25 février 2016, le dossier d'enquête publique relatif à ce projet de liaison autoroutière.

En réponse à cette consultation, j'ai fait part des contraintes applicables à la zone d'étude présentée, en particulier vis-à-vis de l'aérodrome de Bourg Saint Bernard... les communes de Bannières, Bourg Saint Bernard, Francarville, Montcabrier, Saussens et Teulat sont concernées par le plan des servitudes aéronautiques relatif à cet aérodrome, approuvé par arrêté ministériel en date du 04 août 1975... »

DGRP – Service France Domaine du Tarn – CFIP

« ... concernant les domaines de compétence de la DDFIP du Tarn, le projet d'enquête préalable à la mise en compatibilité des PLU des 17 communes du Tarn traversées par l'autoroute n'appelle aucune observation de notre part. »


Le sous-préfet
Jean-Yves CHIARO

Sujet:[INTERNET] Liaison autoroutière Castres-Toulouse - réunion du 24 juin

Date :Thu, 23 Jun 2016 16:58:02 +0200

De :VEYRAC Christine <c.veyrac@inao.gouv.fr>

Pour :<francoise.haeffelin@haute-garonne.gouv.fr>

Copie à :BARRIERE Jean-Louis <jl.barriere@inao.gouv.fr>

Bonjour,

Aucun représentant de l'INAO ne pourra assister à la réunion du 24 juin, veuillez bien vouloir nous en excuser.

Les communes de Bonrepos-Riquet, Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel et Verfeil sont incluses l'aire de production des IGP suivantes : « Comté Tolosan », « Canard à Foie Gras du Sud Ouest » et « Jambon de Bayonne ».

Après étude du dossier, je vous informe que l'INAO n'a pas de remarque particulière à formuler sur ce projet dans la mesure où celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les IGP concernées. Néanmoins, le futur tracé au sein de la bande de 300 mètres devra limiter au maximum la consommation des surfaces agricoles.

Cordialement,

Christine VEYRAC
Ingénieur territorial délimitation et protection des terroirs
INAO - Délégation Territoriale Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
Site de Gaillac
52 place Jean Moulin
81600 GAILLAC
tél : 05.63.57.14.82 - fax : 05.63.57.51.40
www.inao.gouv.fr



INSTITUT NATIONAL
DE L'ORIGINE ET DE
LA QUALITÉ



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile

Blagnac, le 22 Juin 2016

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
 Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud
 Département Surveillance et Régulation
 Division Régulation et Développement Durable

Préfecture du Tarn
 Direction de la coordination des moyens et de la logistique
 Bureau de l'environnement et des affaires foncières
 Place de la préfecture
 81013 ALBI CEDEX 09

Nos réf. : 16/ 1301 ITA/DSAC-SI/SR/RDDIRA
 Vos réf. : courrier en date du 01/06/2016
 Affaire suivie par : Thierry Ajas
 Thierry.ajas @aviation-civile.gouv.fr
 Tél. : 05 67 22 91 23 - Fax : 05 67 22 91 01

Objet : Examen conjoint préalable à la mise en compatibilité des plan locaux d'urbanisme de 17 communes du Tarn concernant la liaison autoroutière Castres-Toulouse.

Par courrier cité en référence, vous sollicitez mes services concernant l'examen conjoint préalable à la mise en compatibilité des plan locaux d'urbanisme de 17 communes du Tarn. Vous me conviez à participer à une réunion qui se tiendra le 28 juin 2016, dans les locaux de la Chambre de commerce et d'industrie du Tarn.

Comme je l'ai signifié par mail en date du 21 juin 2016, nous ne sommes pas en mesure d'assister à cette réunion et vous renouvelons nos excuses pour cette absence. Aussi, comme indiqué dans votre courrier de consultation, je vous fait part de notre avis sur cette affaire.

Au préalable, je constate que dans l'intitulé de cette affaire précisé en objet, 17 communes seraient concernées par cette mise en compatibilité, alors que seulement 9 communes apparaissent dans le CD communiqué.

Je tiens donc à préciser qu'il n'a été tenu compte que des informations transmises dans ce CD.

Sur la base de celles-ci, 8 de ces 9 communes se situent en dehors de toute servitude aérienne civile relevant de notre compétence. Seule la commune de Castres est concerné par le plan des servitudes aéronautiques de dégagement relatif à l'aérodrome de Castres-Mazamet, approuvé par arrêté ministériel en date du 03 mai 1995. Cela étant, le tracé, tel que défini dans le document joint, n'est pas impacté par ces servitudes.

Par conséquent, je n'émet pas d'objection à la mise en compatibilité du PLU de ces communes.

PJ : Copie du mail du 07/04/2016
 Copie avec PJ à : Préfecture de la Haute-Garonne
 DREAL LRMP
 DDT de la Haute-Garonne
 DDT du Tarn
 SNIA Pôle Toulouse

www.developpement-durable.gouv.fr



www.developpement-durable.gouv.fr

Toutefois, je tiens à vous informer que dans le cadre de la consultation inter-services, les services de la DREAL nous ont soumis pour avis en date du 25 février 2016, le dossier d'enquête publique relatif à ce projet de liaison autoroutière.

En réponse à cette consultation, par mail en date du 07 avril 2016, j'ai fait part des contraintes applicables à la zone d'étude présentée, en particulier vis-à-vis de l'aérodrome de Bourg-Saint-Bernard. Vous trouverez en pièce jointe copie de ce mail.

En complément de ce mail, j'attire l'attention sur le fait que les communes de Bannières, Bourg-Saint-Bernard, Francarville, Montcabrier, Saussens et Teulat sont concernées par le plan des servitudes aéronautiques de dégagement relatif à cet aérodrome, approuvé par arrêté ministériel en date du 04 août 1975.

A ce stade de la consultation, je n'ai rien d'autre à ajouter.

Cela étant, je reste à votre entière disposition sur ce qui précède ainsi que pour toute autre renseignement que vous souhaiteriez de notre part.

Le Chef de Département SR

Patrick DISSET

DREAL Midi-Pyrénées STID / DMORN		
Chef du STID		Adjoint SMO
Chef du SMO		SARRAGET
Foncier	28 JUN 2016	ESCOUBET
Prog		FRIHAUF
STA	/ pour information o pour attribution x pour projet de réponse	CORAZZA
ENVR.		PRADELLES
DIRECTION	Signale <input type="checkbox"/>	LAGARDE

Relais à donner à l'examen des PLU de la région



DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES FINANCES
PUBLIQUES DU TARN
Service France Domaine du Tarn
CFIP
209, rue du Roc
81014 ALBI CEDEX 9
MÉL : ddfip81.pgp.domaine@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE :

Affaire suivie par : Jean MALET
MÉL : jean.malet@dgfip.finances.gouv.fr
TÉL. : 05 63 49 66 33

**Le Directeur départemental des Finances publiques
du Tarn**

à

**Monsieur le Préfet du Tarn
DCML**

**place de la Préfecture
81013 ALBI CEDEX 9**

OBJET : Projet d'autoroute Castres-Toulouse
Examen préalable à la mise en compatibilité de PLU

REF : Votre correspondance du 01/06/2016

AFFAIRE SUIVIE PAR : Michel VANIN

ALBI, le 13/06/2016

En réponse à votre lettre visée en référence, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, concernant les domaines de compétence de la DDFIP du Tarn, le projet de dossier d'enquête préalable à la mise en compatibilité des PLU des 17 communes du Tarn traversées par l'autoroute n'appelle aucune observation de notre part.

En revanche, à toutes fins utiles pour le service des Domaines du Tarn, il me paraît opportun d'être tenu informé de l'avancement du dossier lors des étapes importantes du projet.

P/e Directeur départemental des Finances publiques,
l'Inspecteur des Finances publiques

Jean MALET

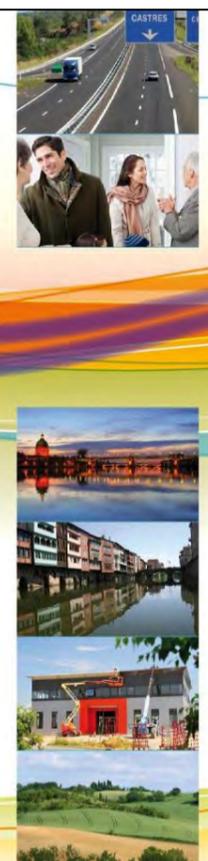
MINISTÈRE DES FINANCES
ET DES COMPTES PUBLICS

Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)

Examen conjoint

Castres, le 28 juin 2016





0 – Introduction et rappel des objectifs de la réunion

- Lorsqu'une opération n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, l'enquête publique préalable à la DUP doit porter à la fois :
 - ✓ sur l'utilité publique de l'opération,
 - ✓ sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU).

La DUP emporte ensuite mise en compatibilité du document

Sommaire de la présentation

0 – Introduction et rappel des objectifs de la réunion

- Champ d'application et objet de la procédure
- Déroulement de la procédure

Temps d'échange

1 – Le projet LACT

- Le tracé
- Le programme
- L'emplacement réservé
- 2016 : vers l'enquête publique

2 - La mise en compatibilité dans le Tarn

3 - Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet

- Règlement graphique
- Règlement écrit

4 - Eléments détaillés de la mise en compatibilité

- Maurens-Scopont
- Cuq-Toulza
- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Près
- Sor et Agout (Cambounet-sur-Sor ; Soual ; Viviers-lès-Montagnes)
- Saix
- Castres

Temps d'échange

0 – Introduction et rappel des objectifs de la réunion (suite)

- Dans le cadre du projet LACT, la procédure de MECDU :
 - ✓ ne s'applique pas aux cartes communales (Teulat, Montcabrier, Bannières, Villeneuve-lès-Lavaur, Cambon-lès-Lavaur, Algans, Lacroisille) et aux communes à RNU (Appelle),
 - ✓ s'applique aux PLU et PLUi : **7 PLU dans le Tarn**,
 - ✓ s'applique aux SCoT : **1 SCOT dans le Tarn compatible avec le projet.**



0.1 - Champ d'application et objet de la procédure

- L'objet de la MECDU est d'adapter le contenu du PLU/POS pour permettre la réalisation de la LACT et notamment :
 - ✓ la voirie routière à proprement dite (ouvrages en terre et ouvrages d'art, signalisation, etc.),
 - ✓ les rétablissements de voirie,
 - ✓ les mesures d'insertion de la liaison (paysagères, acoustiques, environnementales),
 - ✓ l'aire de repos.
- La procédure de MECDU ne traite pas :
 - ✓ le classement sonore de l'infrastructure et la définition des secteurs affectés par le bruit. Arrêté préfectoral ultérieur et mise à jour des annexes du PLU,
 - ✓ les servitudes d'utilité publique (cf. Etude d'impact).

0.2 - Déroulement de la procédure (suite)

B - Examen conjoint : réunion entre l'État, la commune et/ou l'EPCI compétent et les personnes publiques associées. Donne lieu à un Procès Verbal

28 Juin 2016

C - Enquête publique : porte à la fois sur l'utilité publique (dossier général) et sur la MECDU (dossier spécifique à chaque PLU avec PV examen conjoint)

Déc. 2016

D - Avis de la commune (ou de l'EPCI compétent) : le Préfet soumet le dossier de MECDU + rapport et conclusions de la Commission d'Enquête + PV de l'examen conjoint. Délai de deux mois pour émettre un avis

Fin enquête publique (printemps 2017)

E - Déclaration d'utilité publique (DUP) : emporte mise en compatibilité

2018

NB : Entre l'ouverture de l'Enquête Publique et la DUP, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la MECDU

0.2 - Déroulement de la procédure

A - Le dossier de MECDU transmis par l'État

- ✓ Présentation du projet de liaison autoroutière
- ✓ Analyse de la compatibilité du PLU
 - Incidences du projet sur le rapport de présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les Orientations d'Aménagement et de Programmation, le règlement (écrit et graphique)
- ✓ Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000
- ✓ Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU
 - PADD,
 - Modifications du règlement graphique (Emplacement Réservé, Espaces Boisés Classés, éléments de valeur à protéger...),
 - Modifications du règlement écrit,
 - OAP
- ✓ Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU
- ✓ Avis de l'Autorité environnementale (Ae)

1 – Le projet de la LACT

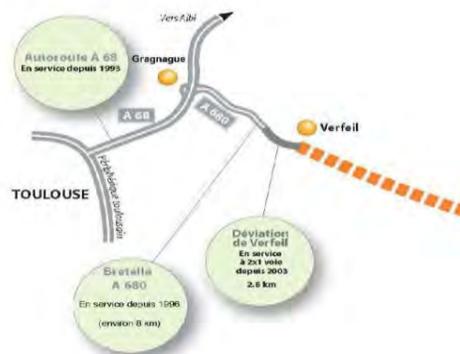
1.1 – Le tracé



1.2 – Le programme

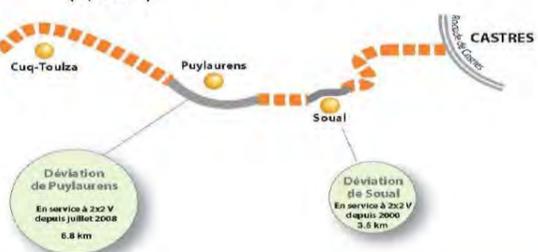
Le projet A680 (68 M€)

- L'élargissement de l'A680 existante (déjà concédée à ASF) qui passera de 2 x 1 voie à 2 x 2 (8 km)
- La création d'un échangeur à Verfeil



L'opération Verfeil / Castres (389 M€)

- 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 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)



1.4 – 2016 : vers l'enquête publique

Mars à Mai	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concertation Inter Services et organismes associés ▪ Consultation des collectivités ▪ Saisine des Conseils départementaux sur les aménagements fonciers
Avril	Information des élus : 3 réunions à Castres, Cuq-Toulza et Gragnague
Juin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Examen conjoint des mises en compatibilités des documents d'urbanisme ▪ Saisine du Commissariat Général à l'Investissement (CGI)
Juillet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saisine du tribunal administratif pour la désignation de la commission d'enquête ▪ Saisine de l'Autorité Environnementale ▪ Groupes de travail (environnement, agriculture et aménagement du territoire)
Août	Désignation de la commission d'enquête par le tribunal administratif
Octobre	Avis de l'Autorité Environnementale et du CGI
Novembre	Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
Décembre	Début de l'enquête publique

1.3 – L'emplacement réservé

• Sur la section de mise à 2x2 voies

A partir de l'axe central actuel de l'A680, à une bande de largeur suivante :

- ✓ 100 m côté « nord »,
- ✓ 50 m côté « sud ».

A l'exception de Castelmaurou, très peu concernée par les travaux.

• Sur la section nouvelle

L'ER = bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP), large de 300 m en moyenne – adaptée localement

2 – La mise en compatibilité dans le Tarn

SCOT de :

- ✓ du Pays d'Autan

sont compatibles avec LACT

PLU / PLUi

Dans le département du Tarn **7 communes avec PLU sont concernées par la mise en compatibilité :**

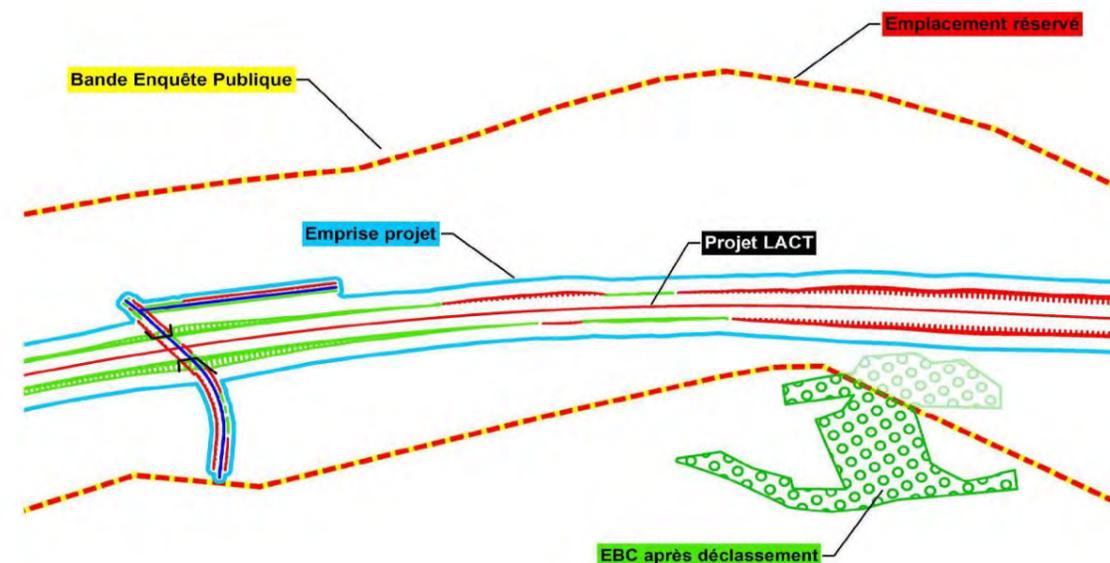
- ✓ Maurens-Scopont
- ✓ Cuq-Toulza
- ✓ Puylaurens
- ✓ Saint-Germain-des-Près
- ✓ Sor et Agout (Cambounet-sur-Sor, Soual, Viviers-lès-Montagnes)
- ✓ Saix
- ✓ Castres

3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces dont les dispositions ne permettent pas la réalisation du projet. Après analyse, seuls les règlements graphiques et écrits se sont révélés incompatibles pour l'ensemble des PLU communaux.

Les **PADD** et les **OAP** des PLU sont compatibles avec la LACT.

Les **rapports de présentation** seront complétés par les dossiers de mise en compatibilités (pièces H du dossier de DUP).



3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.1 - Règlement graphique

- Pas de modification des zonages existants
- Mise en place d'un ER pour la LACT
- Suppression ou réduction des ER préexistants recoupés par l'ER LACT
- Suppression des EBC et des éléments de valeur protégés dans le périmètre de l'ER LACT

3 – Éléments détaillés de la mise en comptabilité

3.1 - Règlement graphique (suite)

- ✓ **Création d'un ER LACT :**
 - Bénéficiaire l'État
 - Droit de délaissement au profit des propriétaires
 - Après mise en service, suppression des ER non utilisés

Commune concernée	Document mis en compatibilité	Superficie de l'ER
Maurens-Scopont	Élaboré le 09/12/2014	673 640 m ²
Cuq-Toulza	Élaboré le 14/12/2010	781 800 m ²
Puylaurens	Élaboré le 23/01/2009, modification n° 1 le 23/07/2012, modification simplifiée n° 1 le 31/03/2015	1 549 800 m ²
Saint-Germain-des-Près	Élaboré le 10/06/2014, modification simplifiée n° 1 le 29/03/2016	878 740 m ²
PLUi Sor et Agout	Élaboré 4/12/2006, Modification du PLUi n°2 approuvée le 10 juin 2010	
Cambounet-sur-Sor		303 600 m ²
Soual		515 700 m ²
Viviers-lès-Montagnes		104 400 m ²
Saix	Élaboré le 28/03/2007, modification n° 1 le 10/06/2010	1 177 000 m ²
Castres	Élaboré le 17/01/2012, modification n° 6 le 04/02/2014 et mise à jour n° 10 le 28/12/2015	522 250 m ²

3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.1 – Règlement graphique (suite)

- ✓ **Déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC)**
 - Les demandes de défrichement porteront sur les surfaces strictement nécessaires
 - Après mise en service, reclassement possible des EBC non défrichés
- ✓ **Et ER impactés**

Commune concernée	EBC déclassés	ER impactés
Maurens-Scopont	/	/
Cuq-Toulza	/	
Puylaurens	0,09 ha (barreau)	12 – Déviation de Puylaurens 960 000 m ²
Saint-Germain-des-Près	/	/
PLUi Sor et Agout		
Cambounet-sur-Sor	0,4 ha	/
Soual	/	/
Viviers-lès-Montagne	/	/
Saix	/	11 – Élargissement chemin rural – En Bouysse (260 m ²) 12 – Création d'une liaison piétonne largeur 4 m (3 396 m ²)
Castres	1,86 ha	27 – Liaison Castres/Soual – Section Urbaine (385 041 m ²)

3 – Principes généraux de la mise en compatibilité appliquée au projet (suite)

3.2 - Modification du règlement écrit

- Porte généralement sur :
 - ✓ Art 1 Occupations et utilisations du sol interdites
 - ✓ Art 2 Occupations et utilisations du sols soumises à conditions particulières
 - ✓ Art 6 Implantation des constructions par rapport aux voies publiques
 - ✓ Art 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
 - ✓ Art 10 Hauteur des constructions
 - ✓ Art 11 Aspect extérieur des constructions
 - ✓ Art 13 Espaces libres et plantations
- Les articles sont complétés afin de permettre les « **constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits** » et d'autoriser d'autres dispositions
 - Rédaction basée sur l'expérience acquise par l'État et le maître d'ouvrage

3 – Éléments détaillés de la mise en comptabilité (suite)

3.4 - Règlement graphique (suite)

- ✓ **Éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du C. urba.**

Commune concernée	Éléments du patrimoine ou du paysage
Maurens-Scopont	<ul style="list-style-type: none"> • Alignement d'arbres (patrimoine végétal) de 540 m localisé le long de la RN126 • Alignement d'arbres le long de la route des Crozes • Alignement d'arbres le long de la RD35
Cuq-Toulza	/
Puylaurens	/
Saint-Germain-des-Près	/
PLUi Sor et Agout	-
Cambounet-sur-Sor	/
Soual	/
Viviers-lès-Montagne	/
Saix	/
Castres	/

3 – Éléments détaillés de la mise en comptabilité (suite)

3.5 - Modification du règlement écrit (suite)

Commune concernée	Zonages concernés	Articles concernés
Maurens-Scopont	<ul style="list-style-type: none"> • A • N 	<ul style="list-style-type: none"> • 2/6/7/9/10/11 • 2/6/7/9/10/11
Cuq-Toulza	<ul style="list-style-type: none"> • A • N 	<ul style="list-style-type: none"> • 2/6/7/10/11/13 • 2/6/10/11
Puylaurens	<ul style="list-style-type: none"> • A • AUX • UX • 2AU • N 	<ul style="list-style-type: none"> • 2/6/7/10/11/13 • 2/6/7/10/11/13 • 2/6/7/10/11/13 • 2/6/7 • 2/6/7/11/13
Saint-Germain-des-Près	<ul style="list-style-type: none"> • A • U2 	<ul style="list-style-type: none"> • 2/6/7/10/11/13 • 2/6/7/10/11/13
PLUi Sor et Agout	<ul style="list-style-type: none"> • A • AUXO • N • U • UX 	<ul style="list-style-type: none"> • 2/6/7/10/11 • 2/6/7/13 • 2/6/7/10/11 • 2/6/10/11/13 • 2/6/7/10/11/13
Saix	<ul style="list-style-type: none"> • A • AUO • AUXO • N • U 	<ul style="list-style-type: none"> • 2/6/7/10/11 • 2/6/7/10/11/13 • 2/7/13 • 1/2/6/7/10/11 • 2/6/10/11/13
Castres	<ul style="list-style-type: none"> • A • N • UC • UK 	<ul style="list-style-type: none"> • 2/6/7/10/11/13 • 2/6/7/10/11/13 • 2/6/7/10/11/13 • 2/6/7/10/11/13

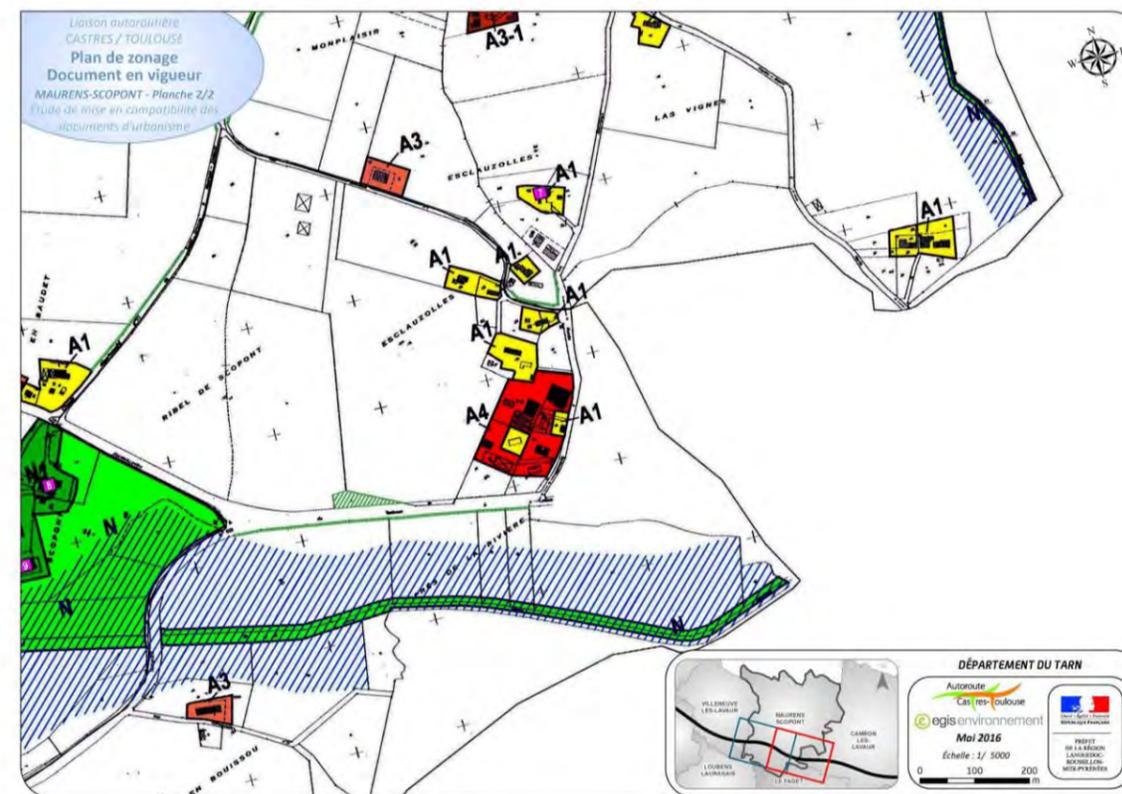
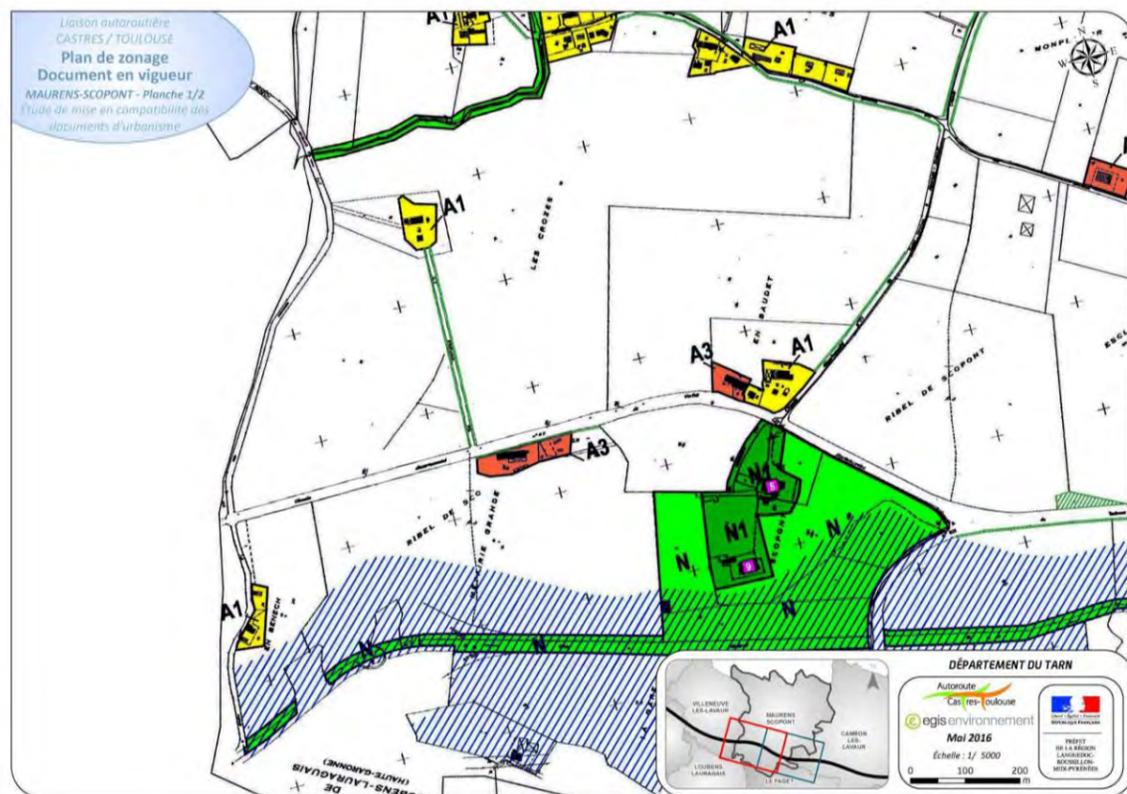
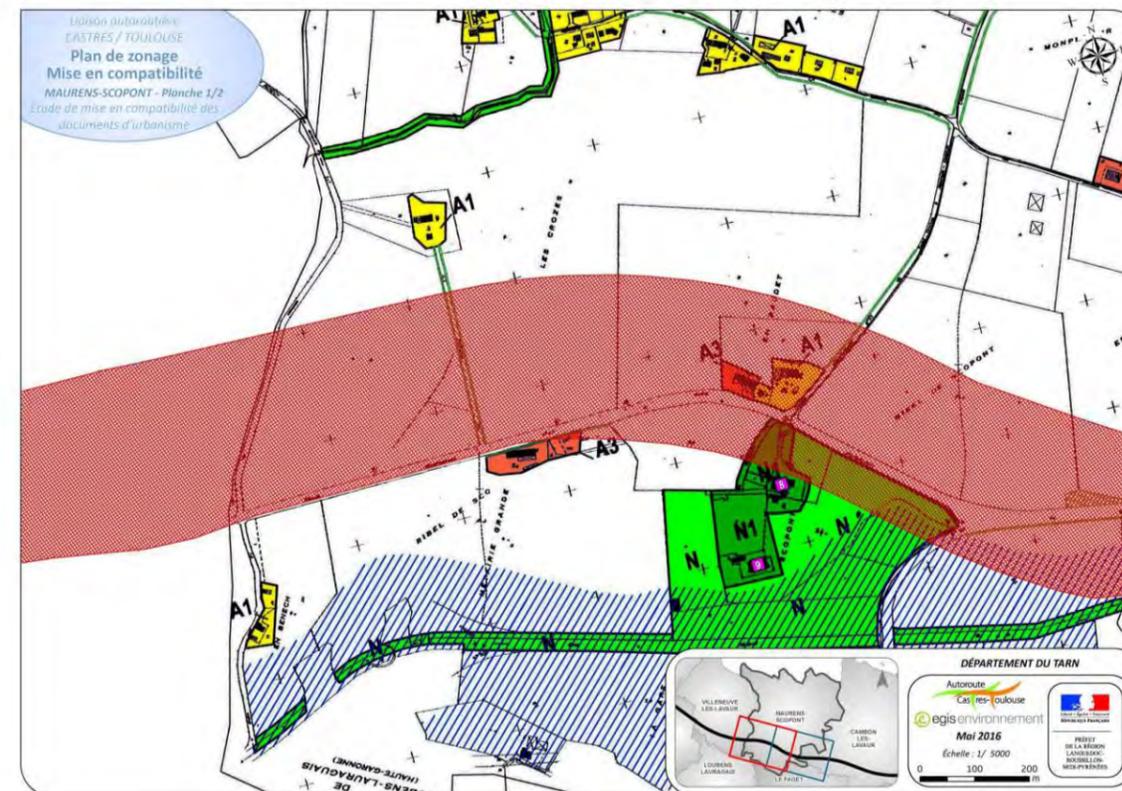
4 – Éléments détaillés de la mise en compatibilité

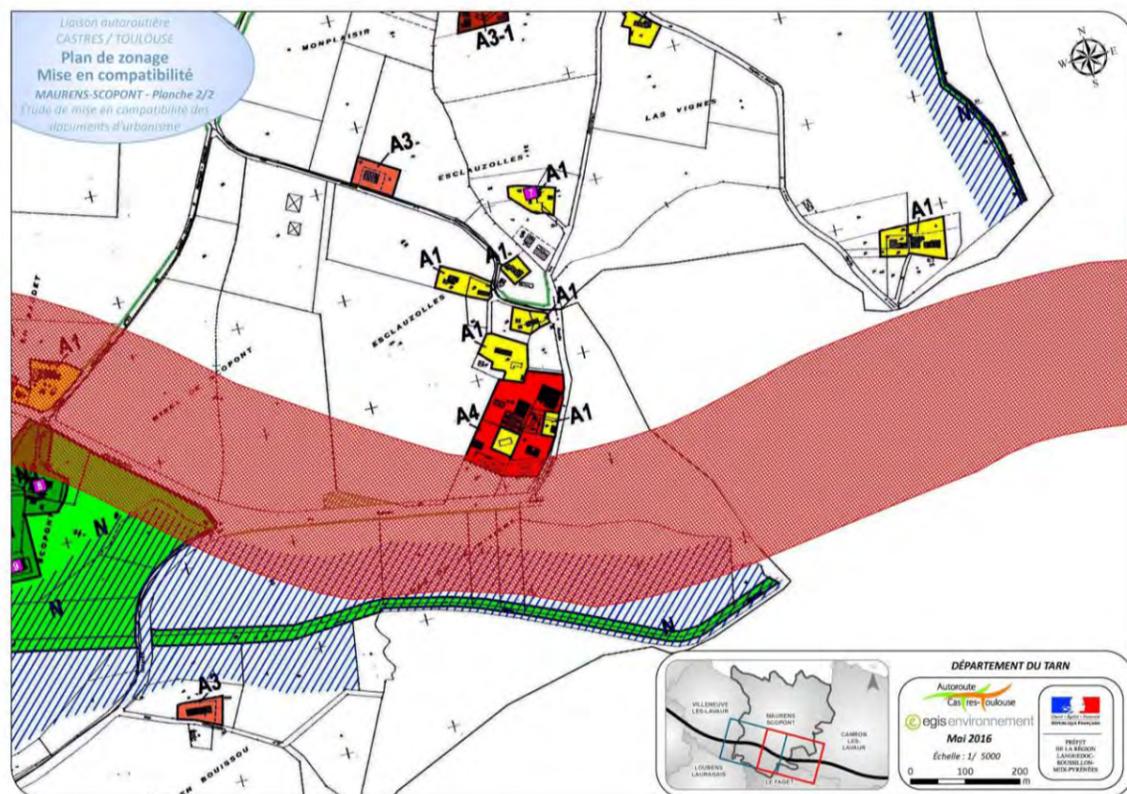
4.1 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Maurens-Scopont

✓ **Règlement graphique**



✓ **Règlement écrit**





ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

- Les constructions doivent être implantées :
- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
 - Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
 - Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
 - Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation peut se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

- Les constructions doivent être implantées :
- Avec un recul minimum de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 126,
 - Avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 826,
 - Avec un recul minimum de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 35, retrait porté à 20 mètres en présence d'arbres d'alignement,
 - Avec un recul de 10 mètres par rapport à l'axe des autres voies.

En cas de transformation, d'extension d'une construction existante et ne respectant pas les règles précédente, l'implantation peut se faire dans le prolongement de ladite construction à condition qu'elle ne diminue pas le retrait existant ni ne nuise à la sécurité ou à l'exécution de travaux publics.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

4.1 – Articles du règlement – Maurens-Scopont

ARTICLE A2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans les secteurs où des risques liés aux inondations sont connus, toute opération pourra être refusée ou soumise à des prescriptions relatives à la sécurité ou à la salubrité publique.

Sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions ci-après :

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et leurs bâtiments annexes (y compris les piscines) si elles sont implantées sur les terres de l'exploitation, à proximité des bâtiments agricoles existants et à condition que leur bonne intégration soit assurée (prise en compte du paysage, de la topographie, de la desserte, des vents dominants, ...).
- les nouvelles constructions à usage de commerces nécessaires à la vente de produits provenant directement de l'exploitation à condition qu'elles soient implantées à proximité du bâtiment agricole.
- les affouillements et exhaussements du sol si ils sont nécessaires à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans le secteur A1
[...]

Dans le secteur A3
[...]

Dans le secteur A3-1
[...]

Dans le secteur A4
[...]

ARTICLE A7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles d'implantations s'appliqueront par rapport aux limites des terrains issus des divisions.

Toute construction doit être implantée soit :

- en limite séparative, à condition que la hauteur de la nouvelle construction n'excède pas la hauteur de la construction voisine,
- soit en observant une marge de recul au moins égale à la moitié de la hauteur (prise à l'égout de toiture ou à l'acrotère pour les toitures terrasse), sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux installations de service public ou d'intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

ARTICLE A 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé sauf pour le secteur A1, A3, A3-1 et A4 où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé sauf pour les secteurs N1 et Nt où l'emprise au sol maximale, correspondant à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus, ne doit pas dépasser pas 60% de la surface du terrain en N1 et 30% de la surface du terrain en Nt.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE A11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales
[...]

Adaptation au terrain
[...]

Aspect des constructions agricoles et d'activités
[...]

Clôtures
[...]

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Aspect des constructions à usage d'habitation
[...]

Dispositions particulières
[...]

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Conditions générales
[...]

Adaptation au terrain
[...]

Aspect des constructions
[...]

Clôtures
[...]

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Aspect des constructions à usage d'habitation
[...]

Dispositions particulières
[...]

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux, jusqu'à l'égout de toiture (ou l'acrotère pour les toits-terrasse), ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Hauteur

La hauteur n'est pas réglementée pour les constructions à usage agricole ainsi que pour les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques. La hauteur des autres constructions est limitée à 7 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère.

Dans les secteurs A1, A3, A3-1 et A4 la hauteur maximale des constructions est de 10 mètres à l'égout de couverture ou à l'acrotère.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans toute la zone N (y compris les sous-secteurs Nt et N1) :

- les constructions et dispositifs techniques nécessaires aux activités forestières s'ils respectent l'équilibre du milieu.
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics si elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.
- les affouillements et les exhaussements du sol si ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ou ne portent pas atteinte au caractère du site.
- l'aménagement et la restauration des constructions existantes dans le respect de la volumétrie existante et dans le respect des paysages environnants.
- le changement de destination des constructions présentant un intérêt architectural et patrimonial repérées sur le plan de zonage du PLU et à condition de ne pas compromettre l'exploitation agricole ou la qualité paysagère du site.

[...]

Dans le secteur N1

[...]

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des extensions des constructions existantes est mesurée à partir du sol naturel initial de la propriété, avant les éventuels travaux de terrassement et d'exhaussement nécessaires à la réalisation des travaux.

La hauteur des constructions nouvelles autorisées dans la zone N ne pourra excéder 7 mètres à l'égout de toiture ou l'acrotère.

Dans les secteurs N1 et Nt la hauteur maximale des constructions est de 7 mètres à l'égout de toiture ou à l'acrotère ou identique à la construction principale.

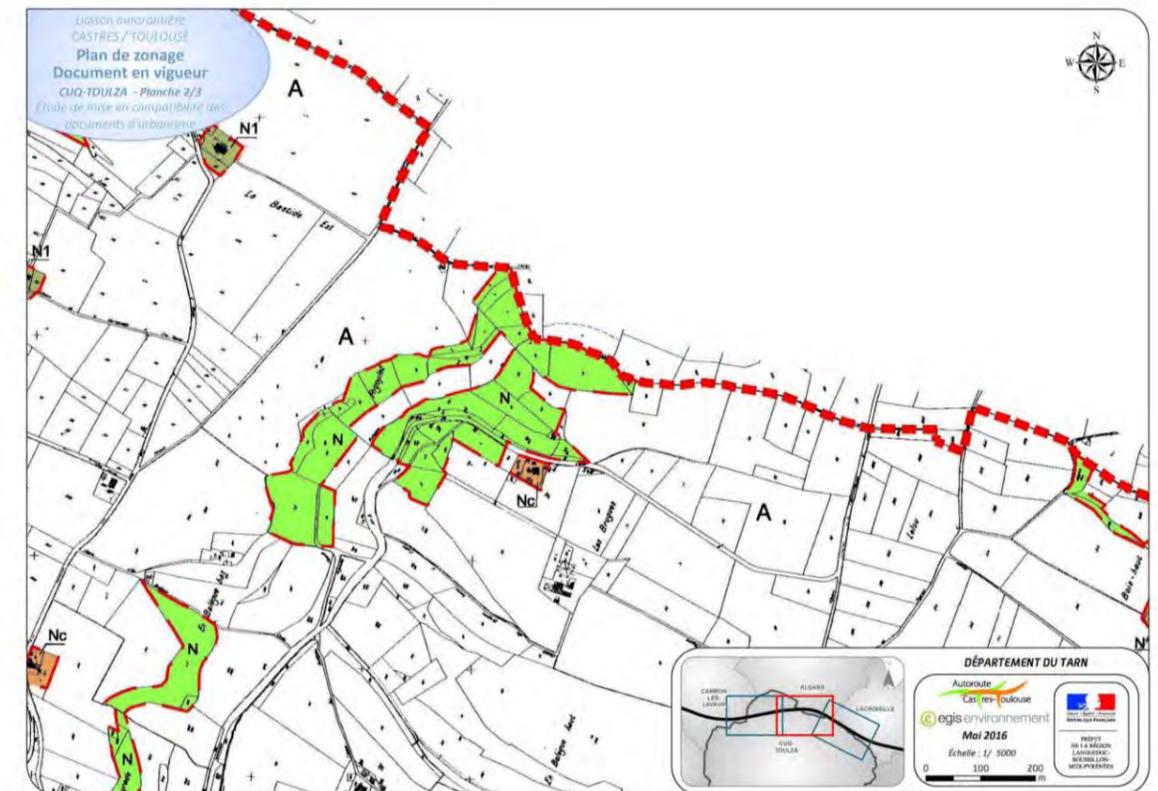
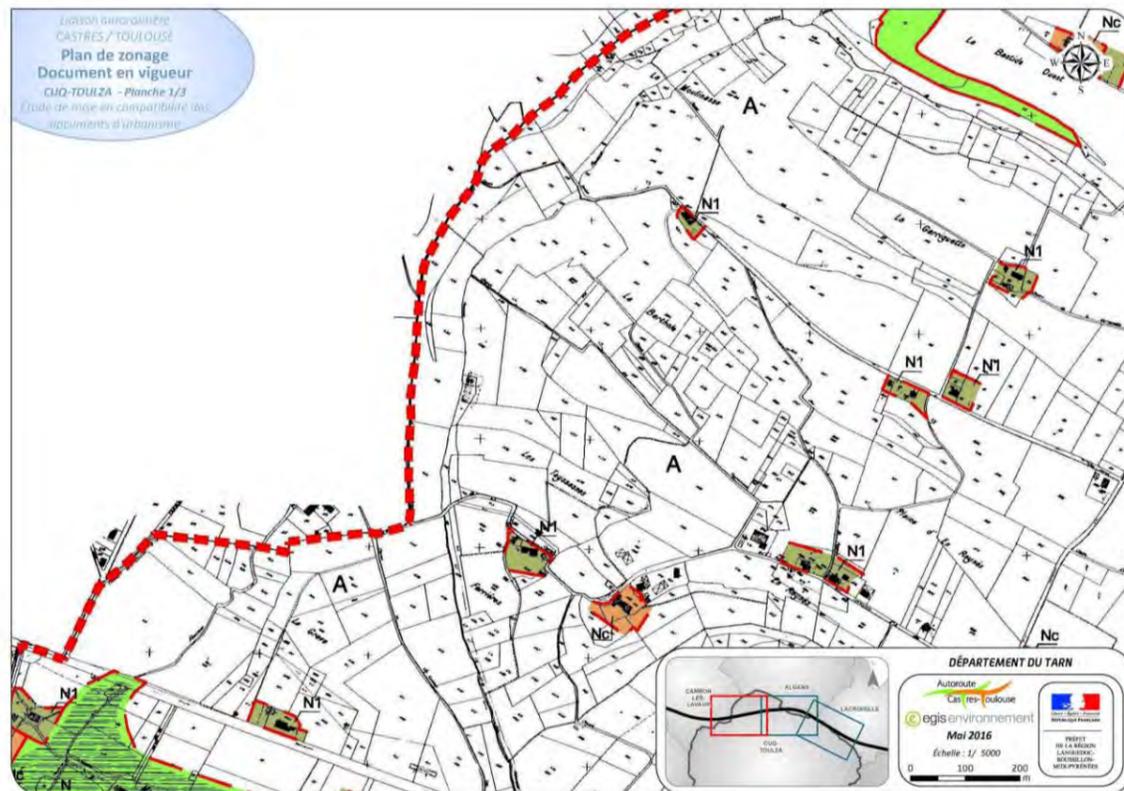
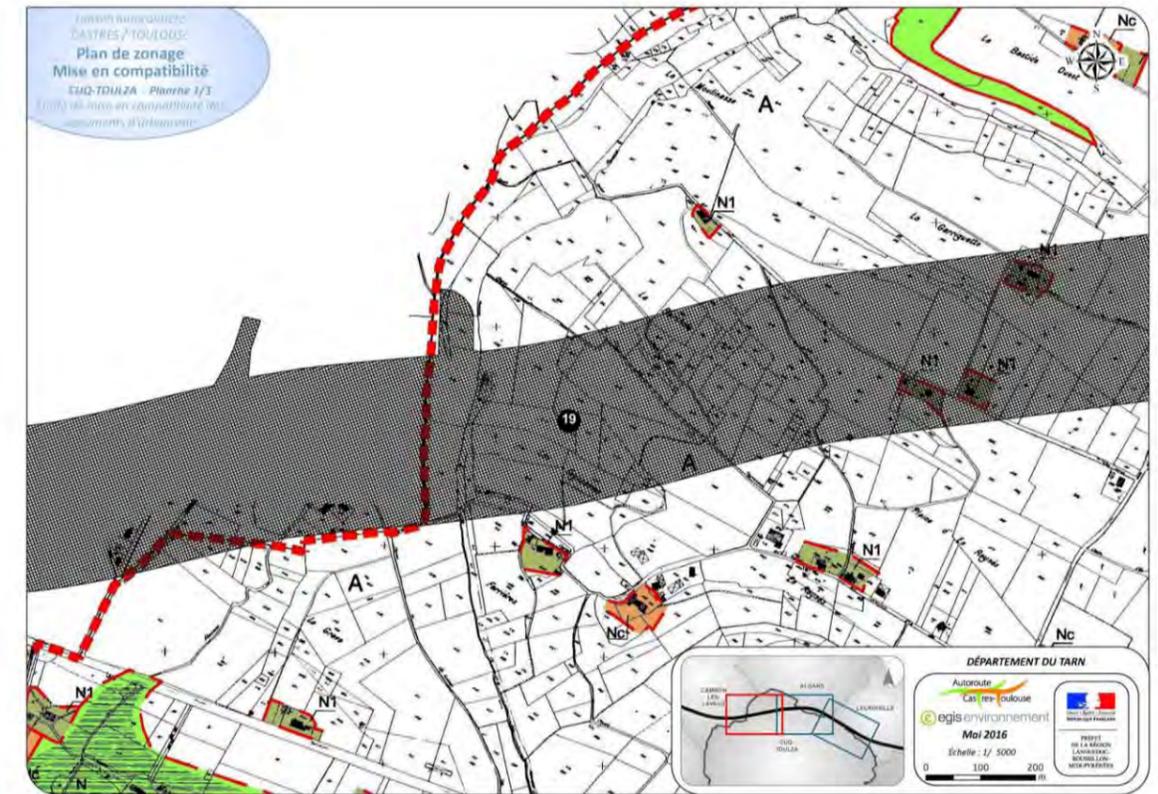
Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni aux constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs ou aux services publics à condition que cela soit justifié par des raisons techniques.

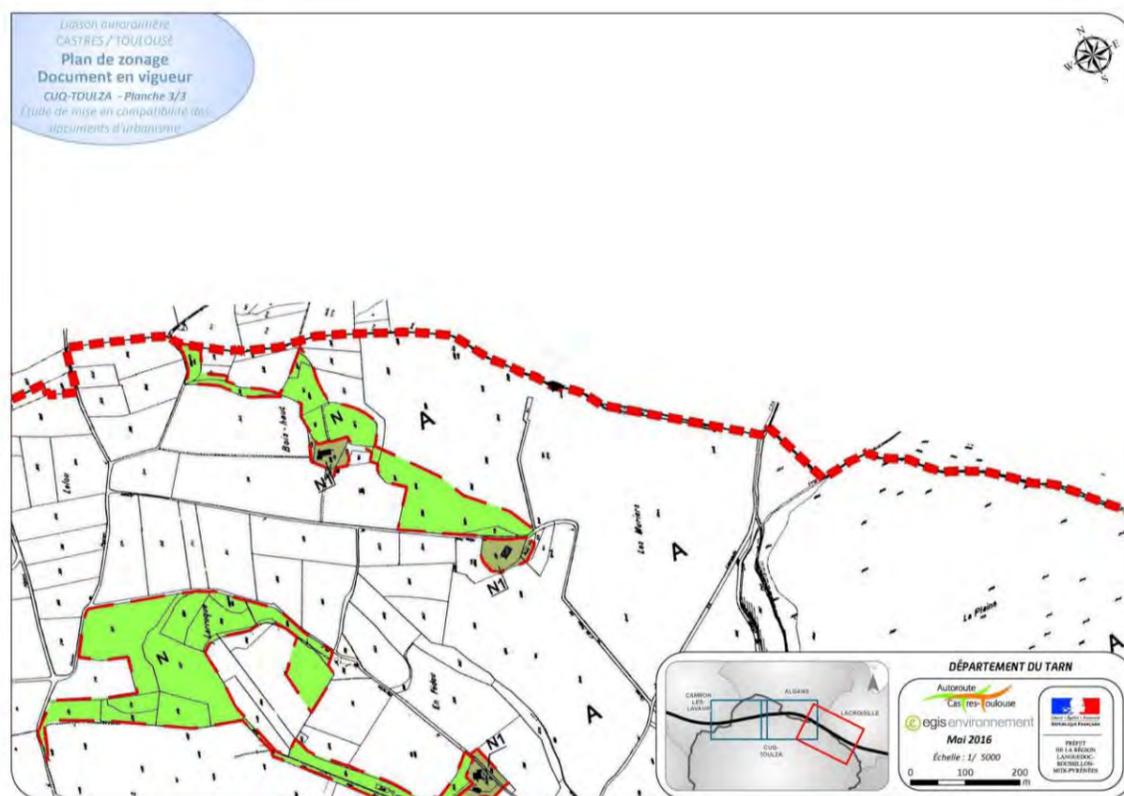
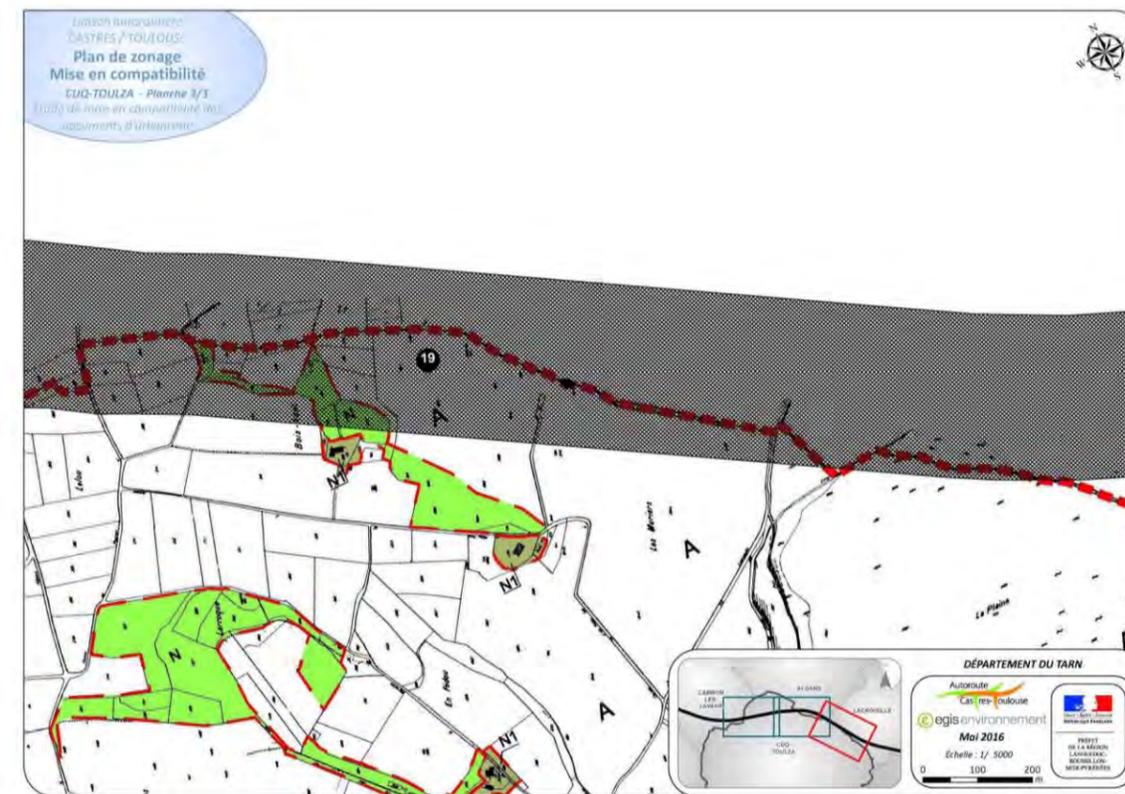
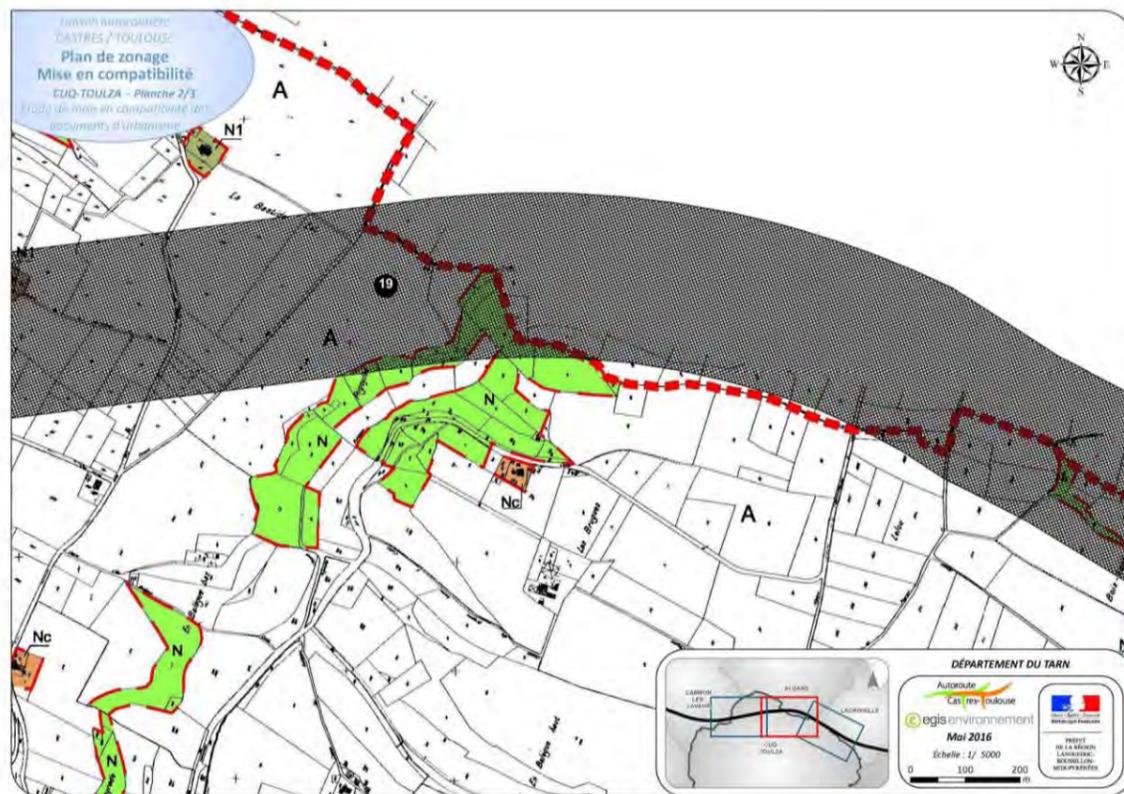
4.2 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Cuq-Toulza

✓ **Règlement graphique**



✓ **Règlement écrit**





4.2 – Articles du règlement – Cuq-Toulza

ARTICLE A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions à usage d'habitation nécessaires à l'exploitation agricole et sous réserve d'être implantées à proximité des bâtiments d'exploitation.
- les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126. Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement. Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies. L'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante. Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantée en limite de voies et d'emprises publiques.

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantée sur les limites séparatives.

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'épave du toit.

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas dépasser 7 mètres.

La hauteur d'une construction à usage agricole ne doit pas dépasser 12 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE A11 - ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect extérieur compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, en harmonie avec leur environnement architectural et paysager.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La végétation existante doit être maintenue ou remplacée par des plantations au moins équivalentes.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 2

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE N10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée entre le niveau du sol naturel et l'épave du toit.

La hauteur d'une construction ne doit pas dépasser 7 mètres, sauf en cas d'harmonisation avec la construction existante.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'équipement public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N11 : ASPECT EXTERIEUR

[...]

11.1 - COUVERTURES
[...]

11.2 - MATERIAUX ET TEINTE
[...]

11.3 - CLOTURES

La hauteur totale des clôtures ne doit pas dépasser 1,80 mètre.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 4

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
 - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.
 - sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans le secteur N1
[...]

Dans le secteur N2
[...]

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la RN126.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 15 m de l'axe des routes départementales, porté à 20 m en cas de plantations d'alignement.

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe des autres voies.

L'aménagement, le changement de destination et l'extension mesurée des constructions existantes peuvent être implantés avec le même recul que la construction existante.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantée en limite de voies et d'emprises publiques.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 3

Autoroute
Castres-toulouse

4.3 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Puylaurens

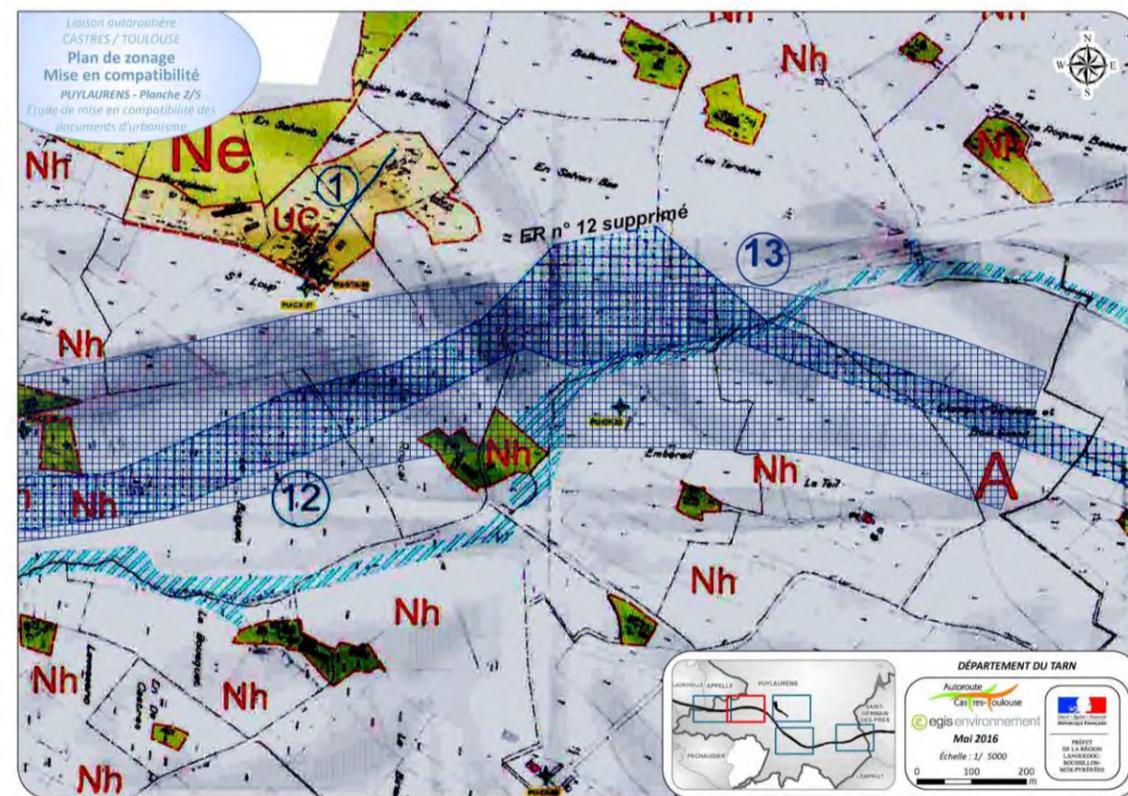
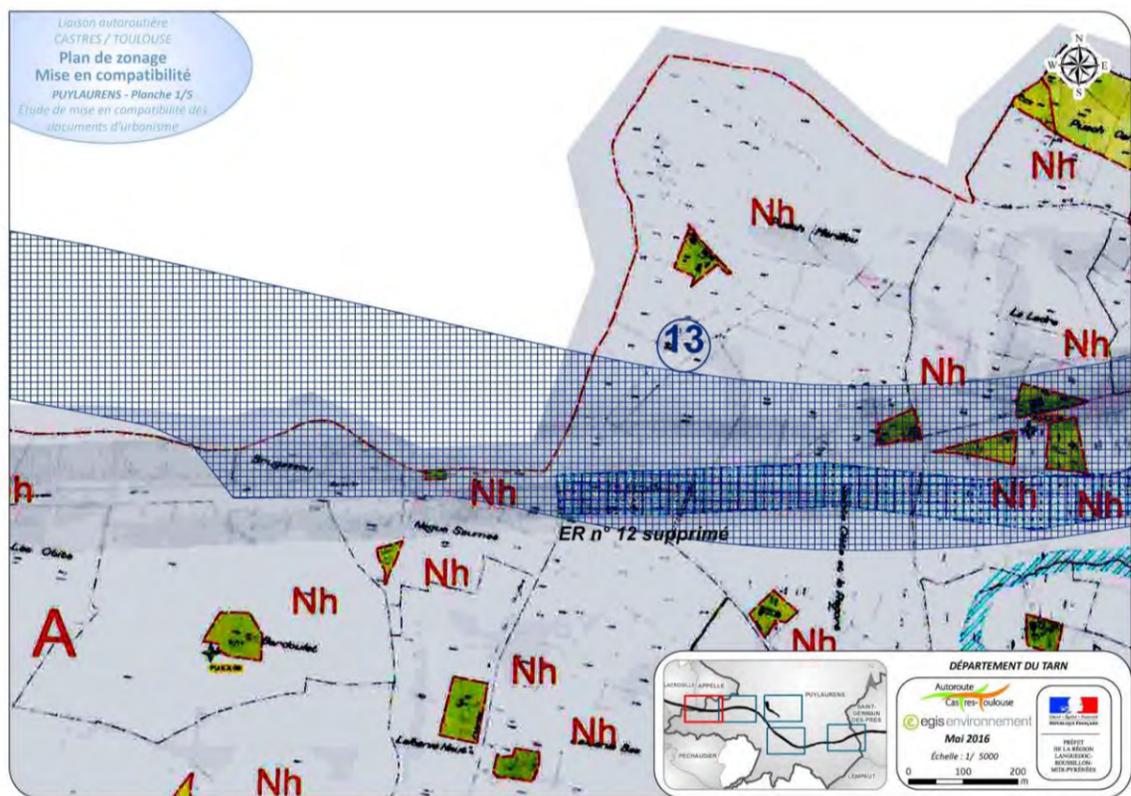
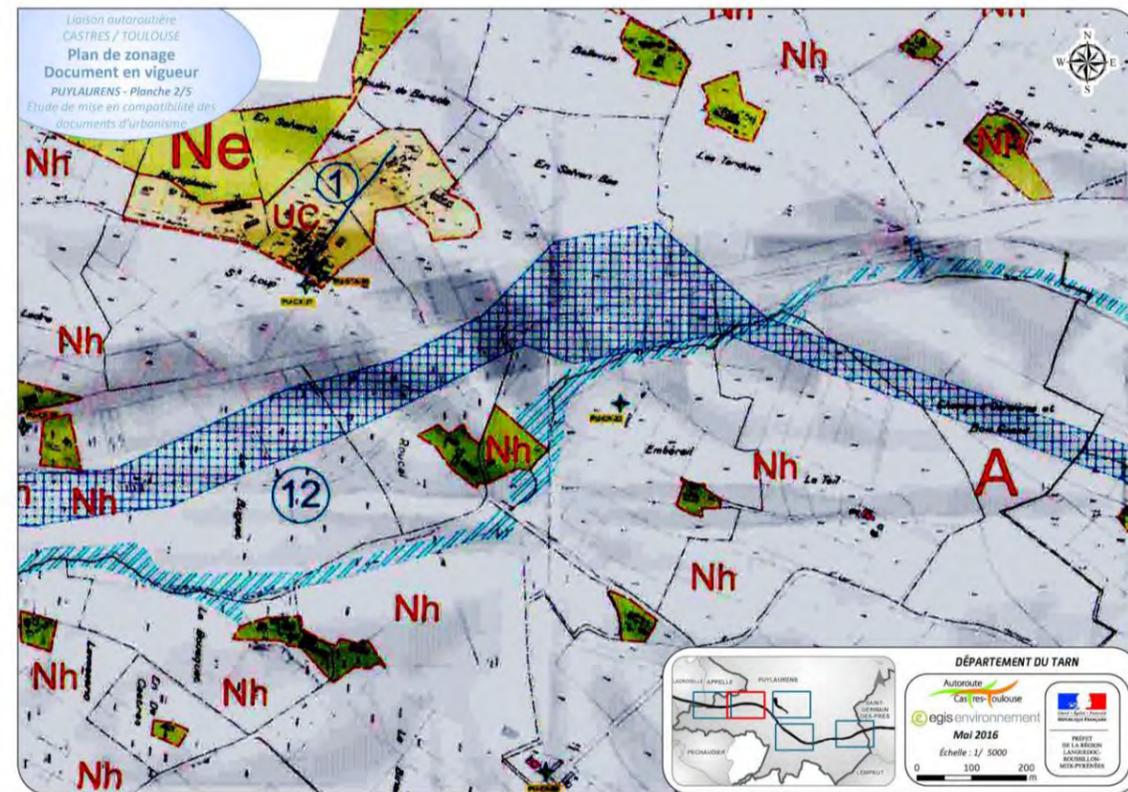
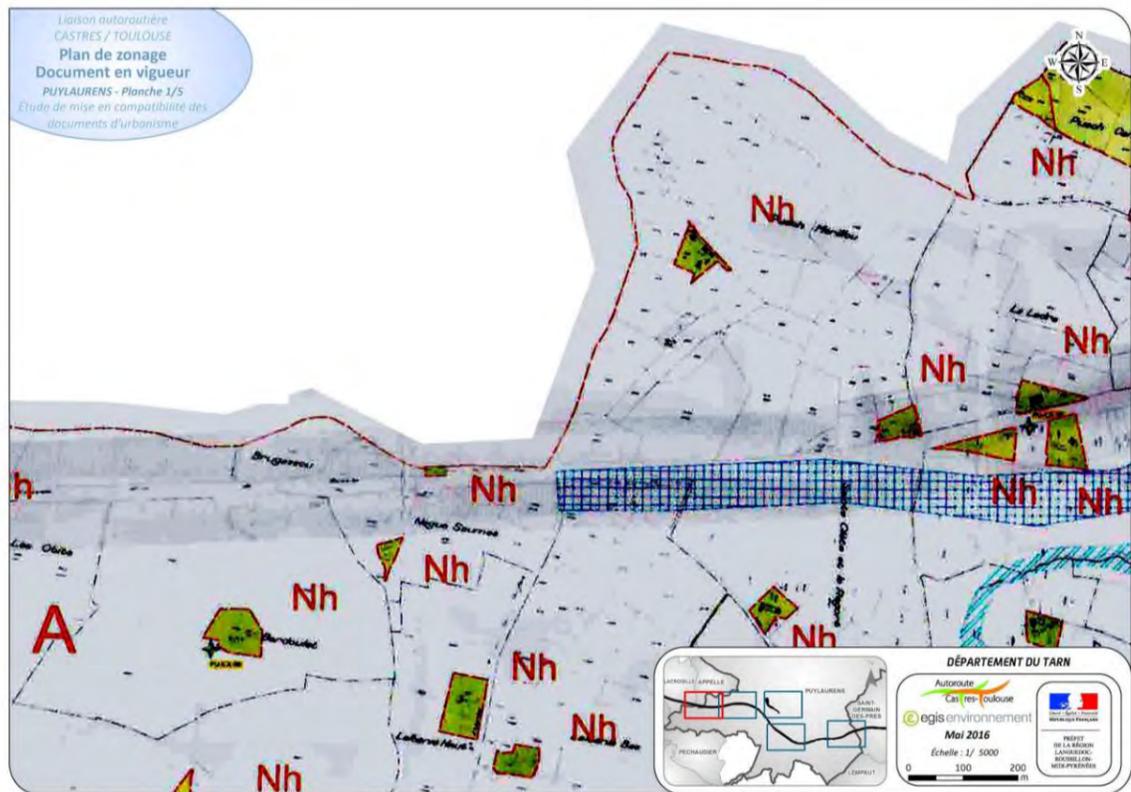
- ✓ **Règlement graphique**

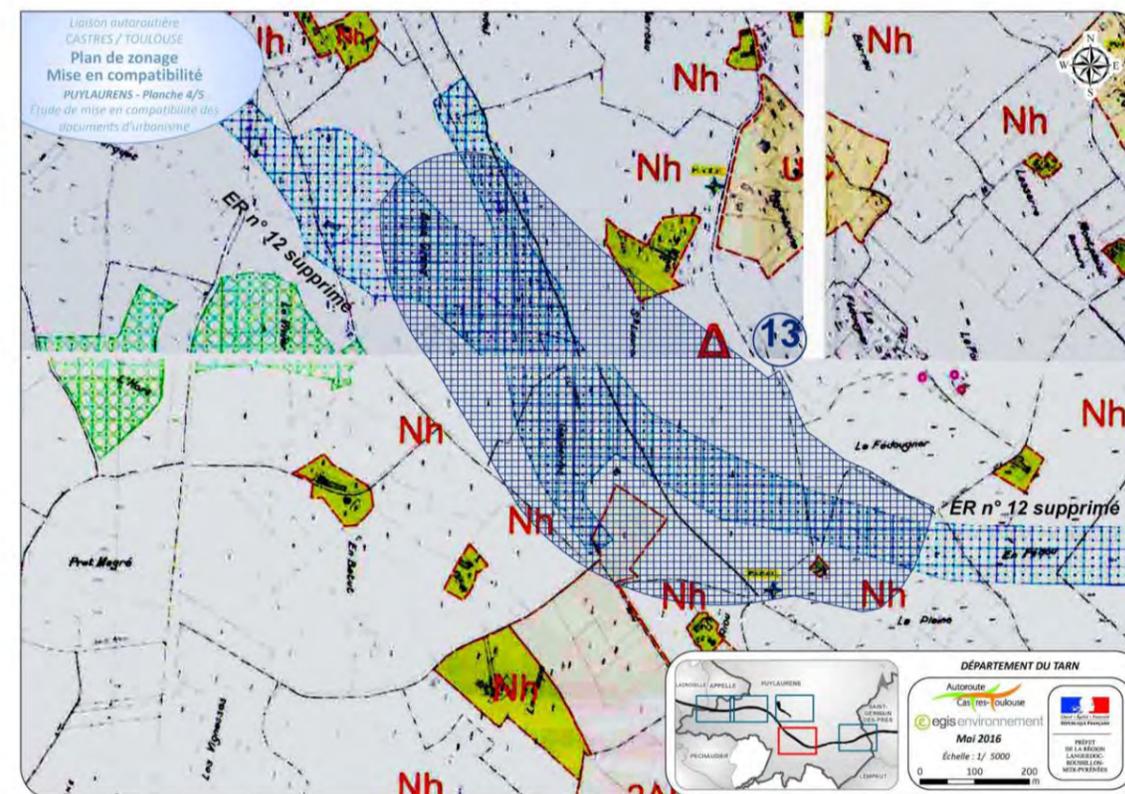
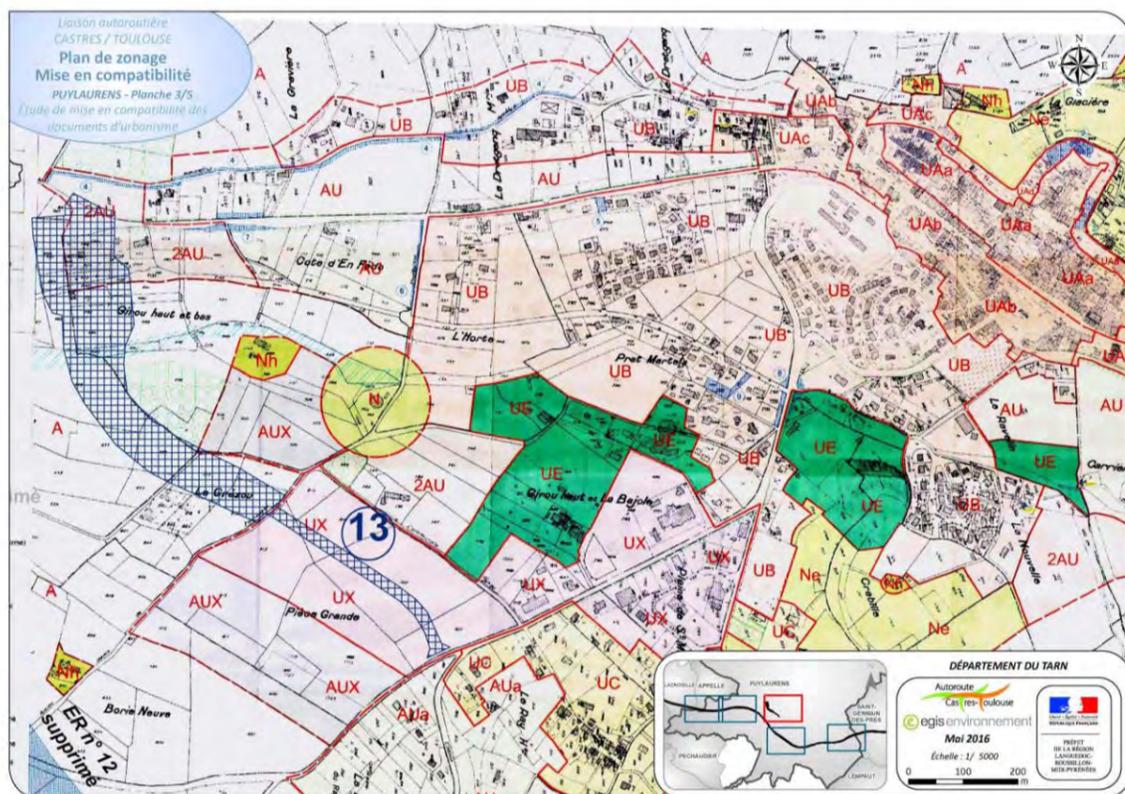
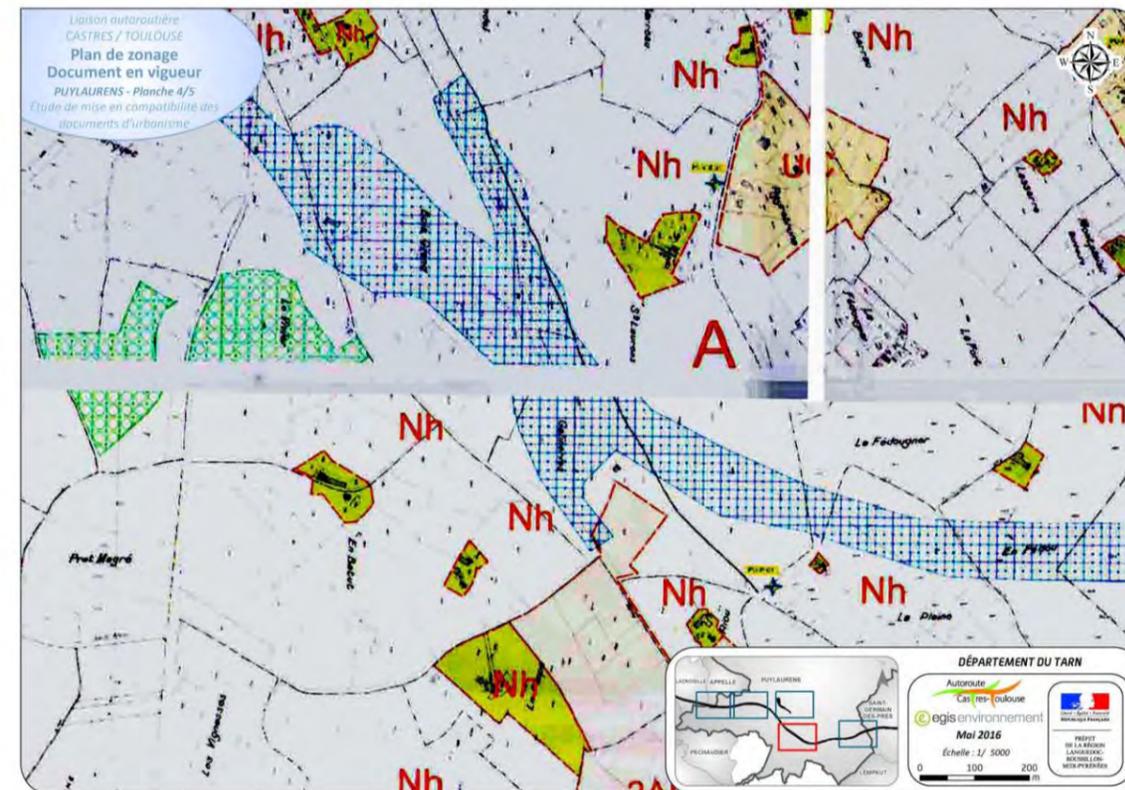
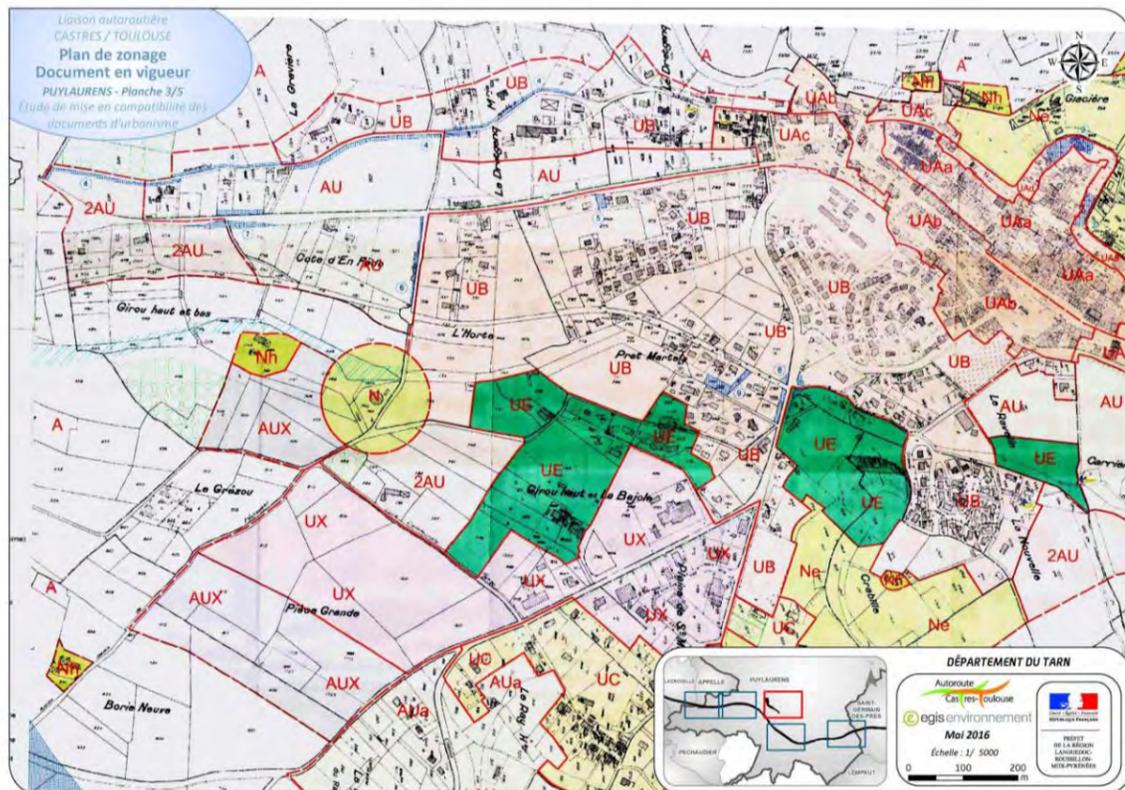


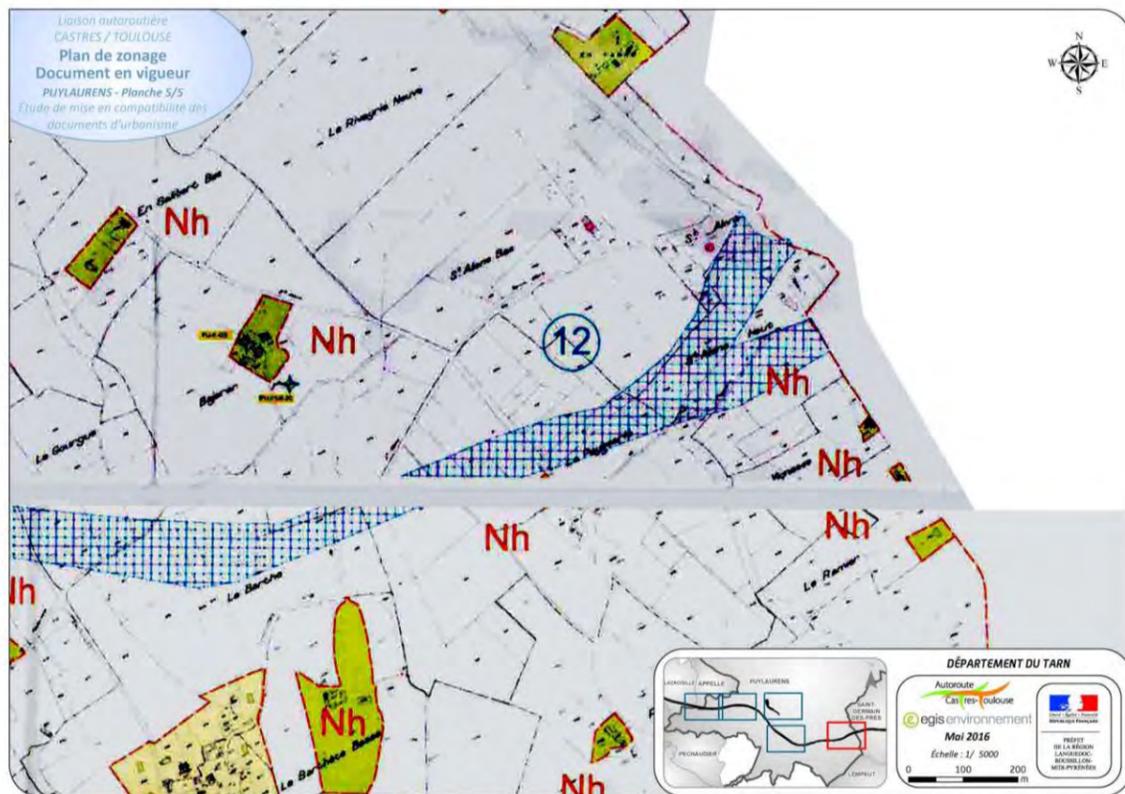
- ✓ **Règlement écrit**



Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 28 juin 2016 23







4.3 – Articles du règlement – Puylaurens

ARTICLE A2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- [...]
- sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

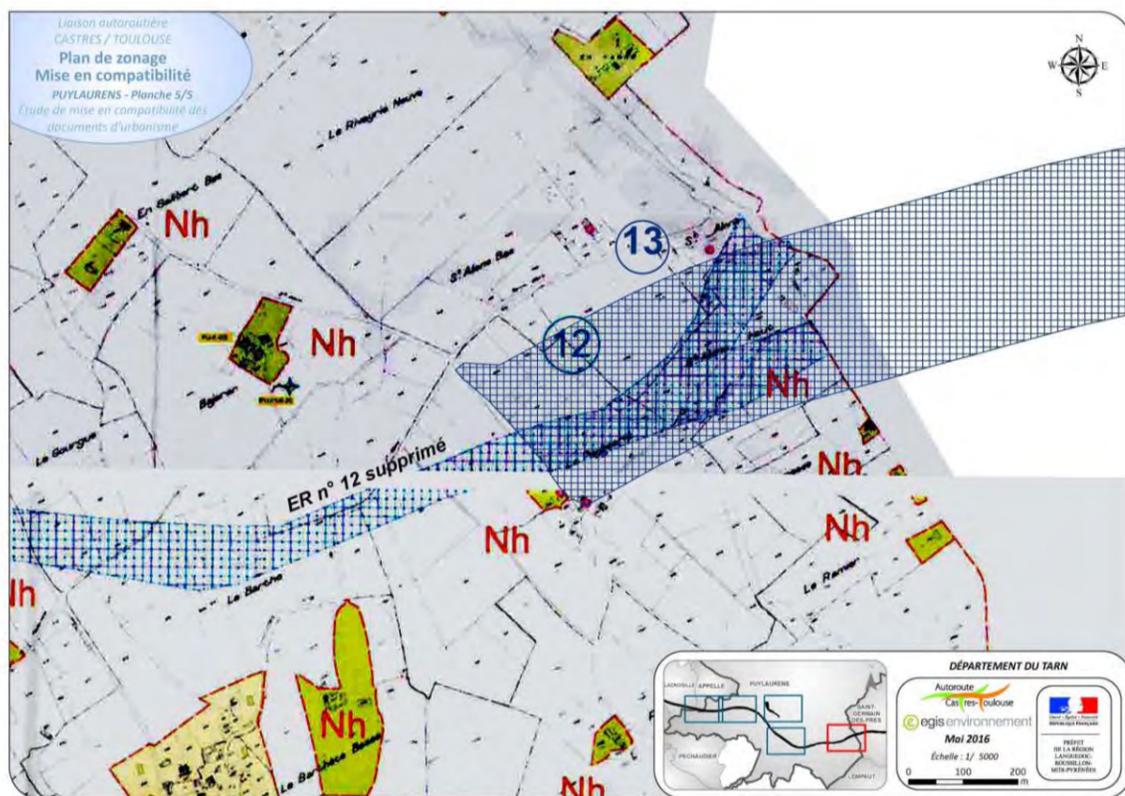
6.1 – CAS GENERAL

[...]

6.2 – EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.



ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 4 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

ARTICLE 2AU7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

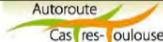
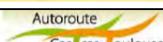
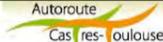
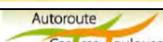
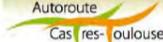
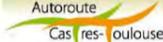
Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

ARTICLE N7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou à une distance au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées sur les limites séparatives.

<p style="text-align: right;"></p> <p>ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS</p> <p>La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas excéder 2 niveaux, soit R + 1.</p> <p>La hauteur des abris de jardin, mesurée au faîtage, ne doit pas excéder 3 m.</p> <p>La hauteur des constructions à usage d'activité agricole n'est pas réglementée.</p> <p>La hauteur des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, n'est pas réglementée.</p> <p style="text-align: right;"></p> <p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 3</p>	<p style="text-align: right;"></p> <p>ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES</p> <p>[...]</p> <p>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE AUX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES</p> <p>[...]</p> <p>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE UX13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES</p> <p>[...]</p> <p>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE N13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES</p> <p>[...]</p> <p>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p style="text-align: right;"></p> <p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 5</p>
<p style="text-align: right;"></p> <p>ARTICLE A11 - ASPECT EXTERIEUR</p> <p>[...]</p> <p>11.1 – ORIENTATION</p> <p>[...]</p> <p>11.2 – MATERIAUX</p> <p>[...]</p> <p>11.3 – COUVERTURES</p> <p>[...]</p> <p>11.4 – TERRASSEMENTS</p> <p>Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.</p> <p>L'ensemble de ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE N11 - ASPECT EXTÉRIEUR</p> <p>[...]</p> <p>11.1 – ORIENTATION</p> <p>[...]</p> <p>11.2 – MATERIAUX</p> <p>[...]</p> <p>11.3 – COUVERTURES</p> <p>[...]</p> <p>11.4 - TERRASSEMENTS</p> <p>Les buttes artificielles sont interdites. Le terrain naturel sera restitué après travaux.</p> <p>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse. =</p> <p style="text-align: right;"></p> <p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 4</p>	<p style="text-align: right;"></p> <p>ARTICLE AUX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <ul style="list-style-type: none"> • les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements. • sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits. <p>ARTICLE UX2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <ul style="list-style-type: none"> • les constructions à usage d'habitation si elles sont directement liées à l'activité de la zone, pour la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements. • Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits. <p style="text-align: right;"></p> <p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 6</p>

ARTICLE AUX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – CAS GENERAL
[...]

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes.
- pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse qui pourront être implantées en limite d'emprise.

ARTICLE UX6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – CAS GENERAL
[...]

6.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- pour les voies internes des lotissements d'activités ;
- pour l'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition de ne pas diminuer le retrait existant.
- pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse qui pourront être implantées en limite d'emprise.

ARTICLE AUX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 – CAS GENERAL
[...]

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.
- pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse qui pourront être implantées sur les limites séparatives.

ARTICLE UX7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 – CAS GENERAL
[...]

7.2 - EXCEPTIONS

Des implantations différentes pourront être autorisées :

- sur deux unités foncières contiguës, l'implantation d'une construction sur les limites séparatives pourra être autorisée à condition que des mesures indispensables soient prises en ce qui concerne la sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- des dispositions différentes pourront être autorisées dans le cadre de lotissements d'activités.
- pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse qui pourront être implantées en bordure de limite séparative.

ARTICLE AUX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faitage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

Toutefois, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

ARTICLE UX10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction ne doit pas excéder (par rapport au faitage) :

- 12 m pour les constructions à usage d'activités ;
- 9 m pour les autres.

Toutefois, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE AUX11 : ASPECT EXTERIEUR
[...]

11.1 - CLOTURES
Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.
Les grillages de protection seront autorisés.
Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.
Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

11.2 – AIRES DE STATIONNEMENT ET DE STOCKAGE
[...]

11.3 – PUBLICITE ET PANNEAUX PUBLICITAIRES
[...]

11.4 – ENSEIGNES
[...]

11.5 – ÉCLAIRAGE
[...]

11.6 – CAS PARTICULIER
[...]

ARTICLE UX11 : ASPECT EXTERIEUR
[...]

11.1 - CLOTURES
Elles seront composées pour l'ensemble des limites séparatives soit de haies vives soit de plantations d'arbres d'alignement.
Les grillages de protection seront autorisés.
Des clôtures pleines seront autorisées lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilité tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions.
Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 11

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE N2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Dans tous les secteurs :
 - les occupations et utilisations du sol ne seront admises que sous réserve de la prise en compte du risque d'inondation et notamment des dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation dont le périmètre est reporté sur le plan de zonage ;
 - les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement des services publics.
 - *sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.*

Dans le secteur Ne
[...]

Dans le secteur Nh
[...]

ARTICLE N6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – CAS GENERAL
[...]

6.2 - EXCEPTIONS
Des implantations différentes pourront être autorisées pour l'extension de construction sur une unité foncière déjà bâtie à condition de ne pas diminuer le retrait existant.
Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 13

Autoroute
Castres-toulouse

ARTICLE 2AU2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- l'aménagement et l'extension des constructions existantes à usage d'habitat ou d'activités à condition qu'ils soient mesurés dans la limite d'une augmentation de 50% de la surface hors œuvre brute ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.
- *sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.*

ARTICLE 2AU6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 75 m de l'axe de la Route Nationale N°126.
Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement des autres voies et emprises publiques existantes ou à créer au moins égale à 4 mètres.
Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantées en limite d'emprise.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 12

Autoroute
Castres-toulouse

4.4 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Saint-Germain-des-Près

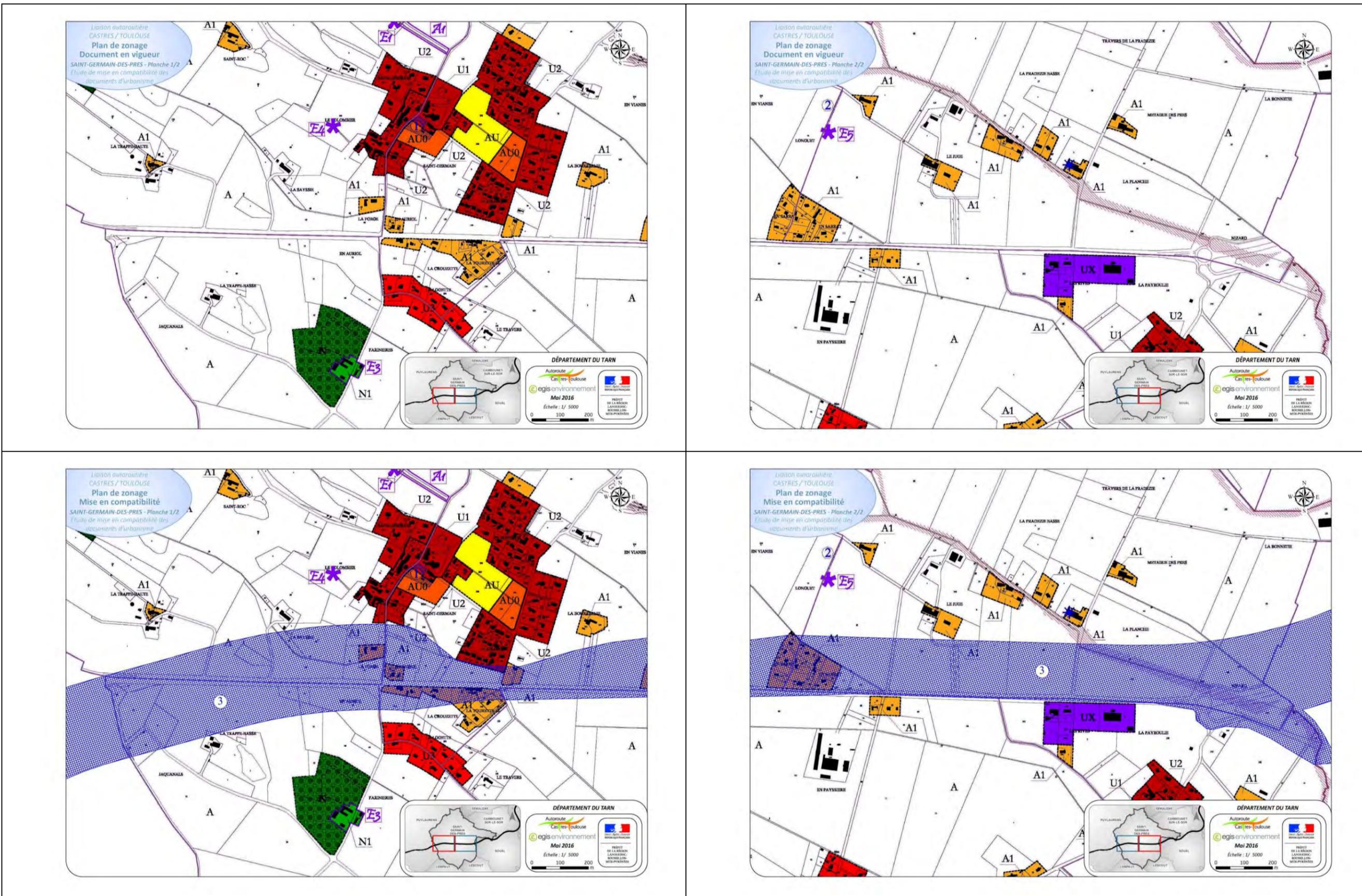
- ✓ **Règlement graphique**



- ✓ **Règlement écrit**



Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 28 juin 2016 24



4.4 – Articles du règlement – Saint-Germain-des-Près

ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans la zone A
[...]

Sont également admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans le secteur A1
[...]

Dans le secteur A2
[...]

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

[...]
Des implantations différentes pourront être autorisées pour les aménagements et les extensions de constructions existantes, à condition qu'elles ne diminuent pas le retrait existant ou ne nuisent pas à la sécurité ou à l'exécution des travaux publics.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif ou les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, peuvent être implantés dans les bandes de recul déterminées ci-dessus.

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent s'implanter en respectant un retrait au moins égal à la moitié de la hauteur au faîtage du bâtiment sans pouvoir être inférieure à 4 m.

Les constructions ne peuvent être édifiées à moins de 10 m des Espaces Boisés Classés identifiés au plan de zonage.

Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif ou les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, peuvent être implantés dans les bandes de recul déterminées ci-dessus.

ARTICLE U2 - 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

[...]

7. Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE U2-6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

[...]

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif à condition que cela soit justifié par des raisons techniques et aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse. Ces dispositions ne s'appliquent pas non plus aux reconstructions à l'identique.

ARTICLE U2 - 7 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

[...]

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peuvent être implantés librement par rapport aux limites séparatives.

ARTICLE U2 - 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

[...]

Les règles de hauteur maximale définies ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions et ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics et équipements publics (transformateurs, pylônes, etc.), ni aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique.

ARTICLE A 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant (terrain naturel avant travaux) et jusqu'à la sablière (ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus) pour les bâtiments agricoles et à la sablière pour les constructions à usage d'habitation.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur est mesurée à la partie médiane de la façade du bâtiment dans le sens de la pente.

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

L'extension d'une construction existante d'une hauteur supérieure peut être autorisée dans la continuité afin d'assurer une insertion architecturale et paysagère de qualité.

Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas de reconstruction à l'identique.

ARTICLE A - 11 - ASPECT EXTERIEUR

[...]

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres. Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, elles devront respecter les prescriptions édictées par le règlement du PPR inondation.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

[...]

ARTICLE A - 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

[...]

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE U2 - 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

[...]

1) Volumétrie, façade, épanelage

[...]

2) Toitures

[...]

3) Façades

[...]

4) Clôtures

[...]

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE U2 - 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

[...]

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

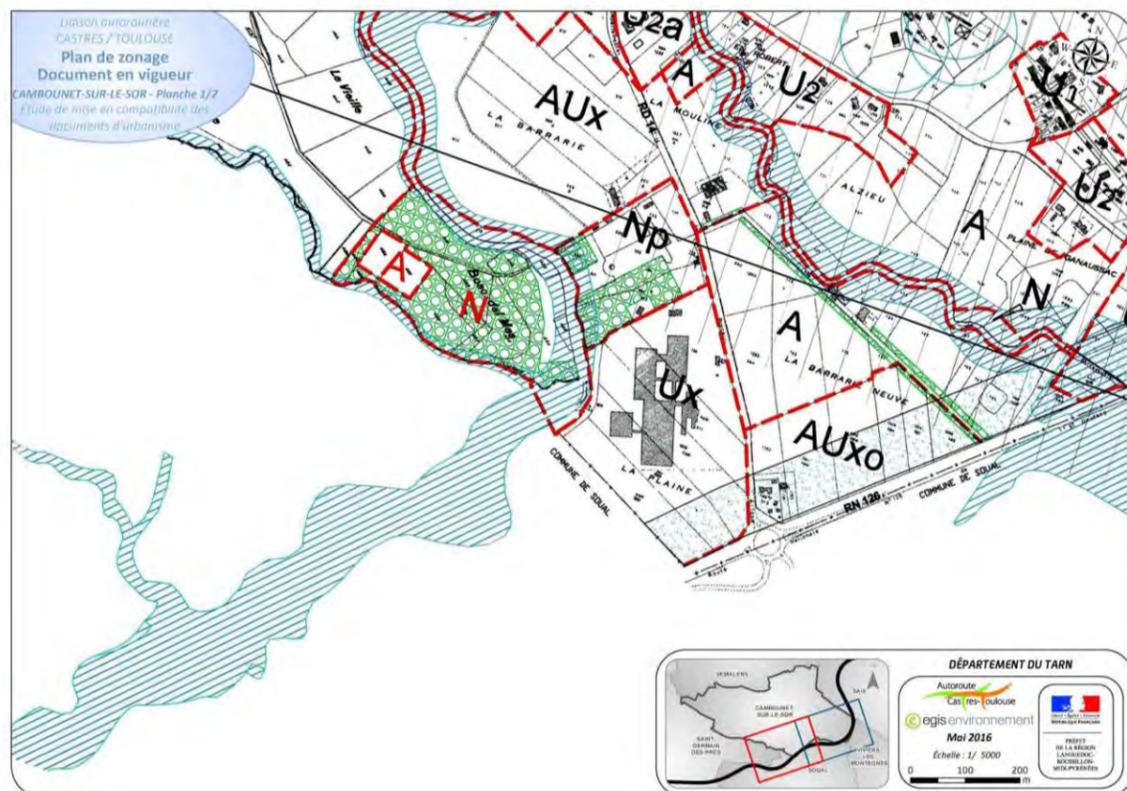
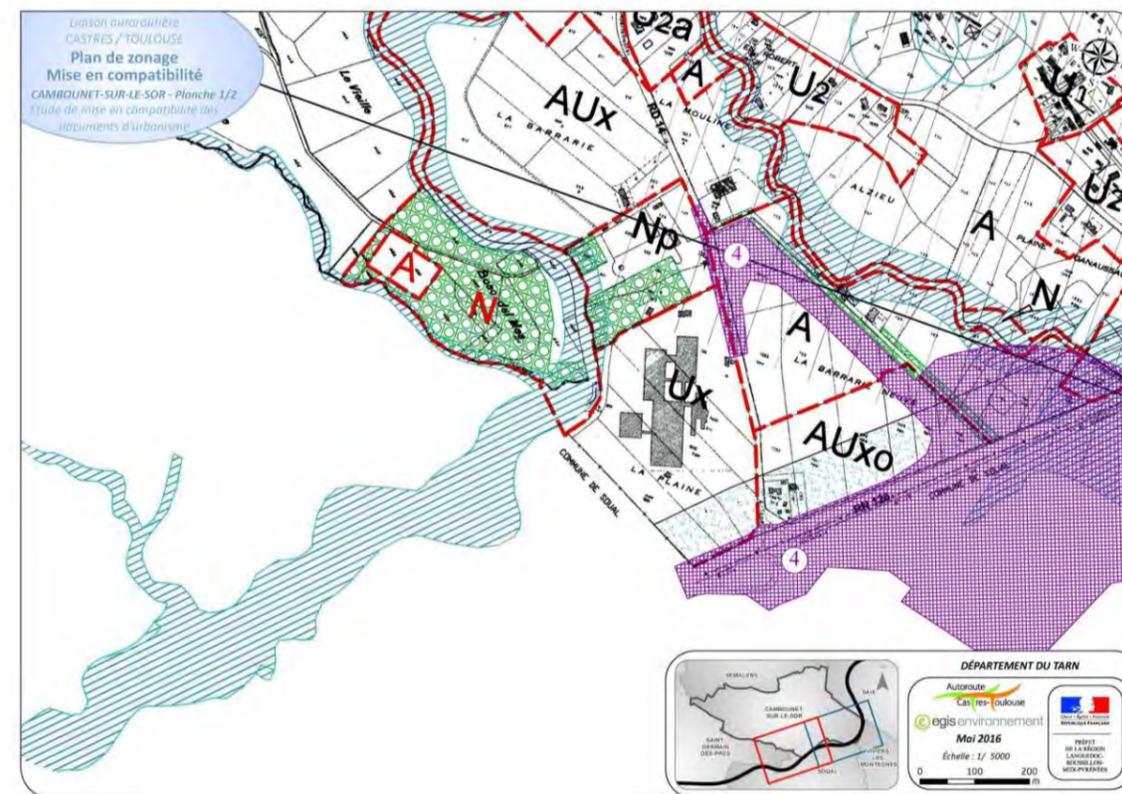
4.5 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - PLUi de Sor et Agout

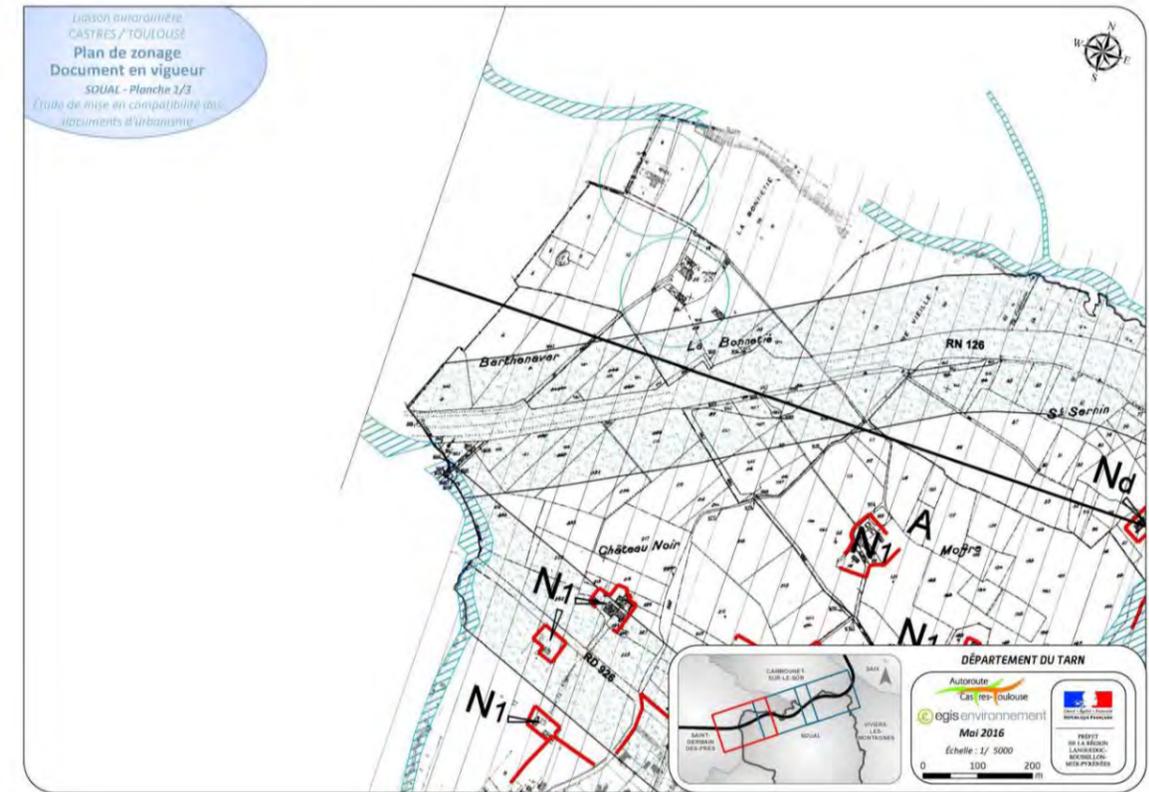
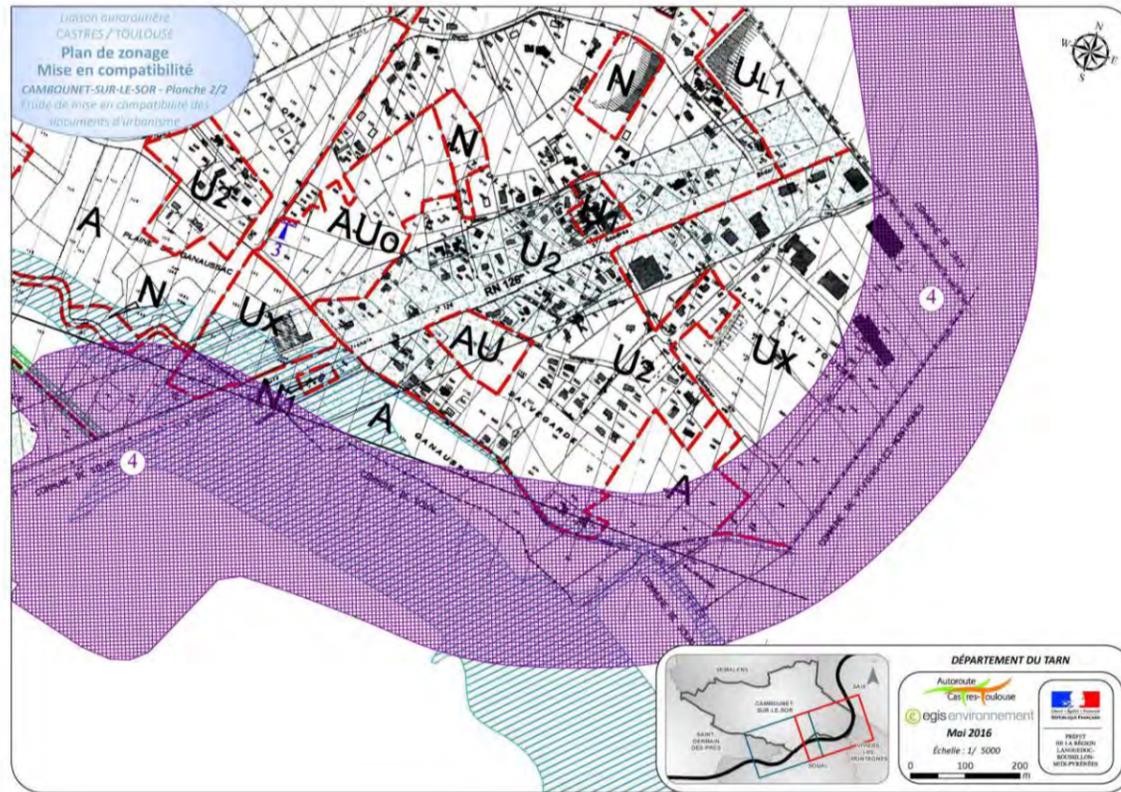
4.5.1 – Cambounet-sur-Sor

✓ Règlement graphique



✓ Règlement écrit groupé pour les 3 communes





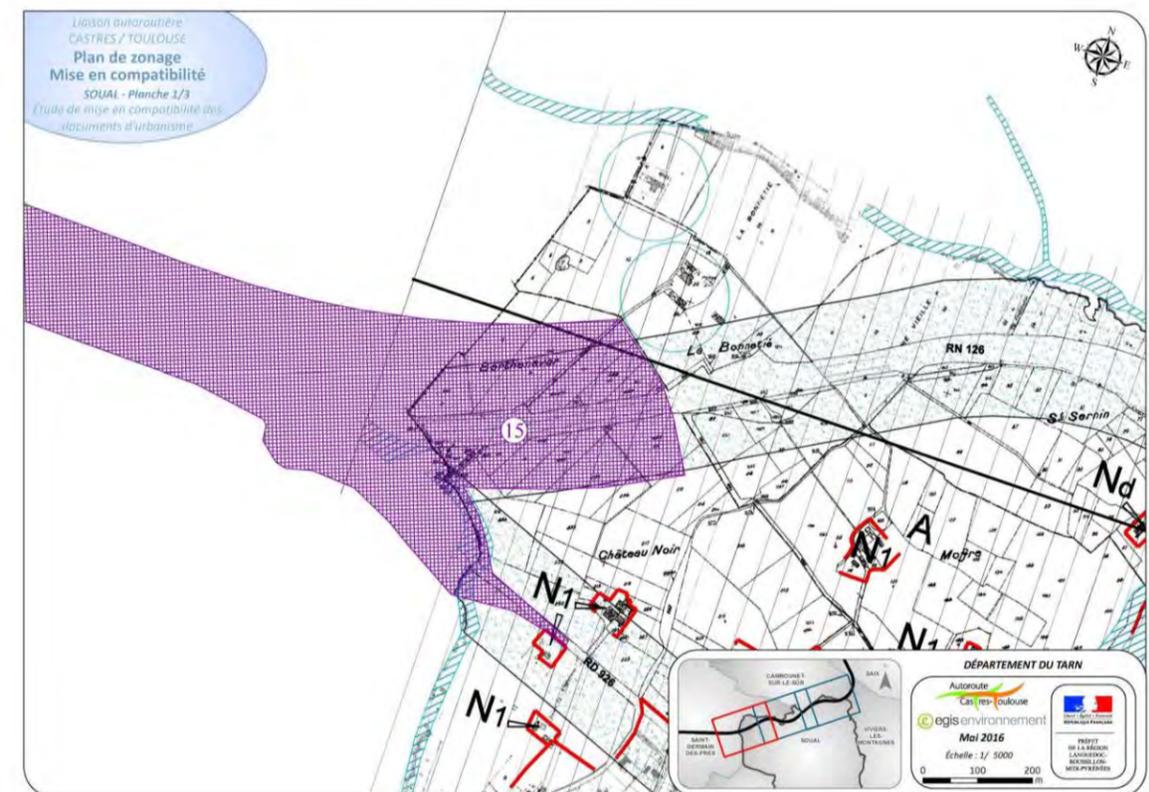
4.5 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - PLUi de Sor et Agout

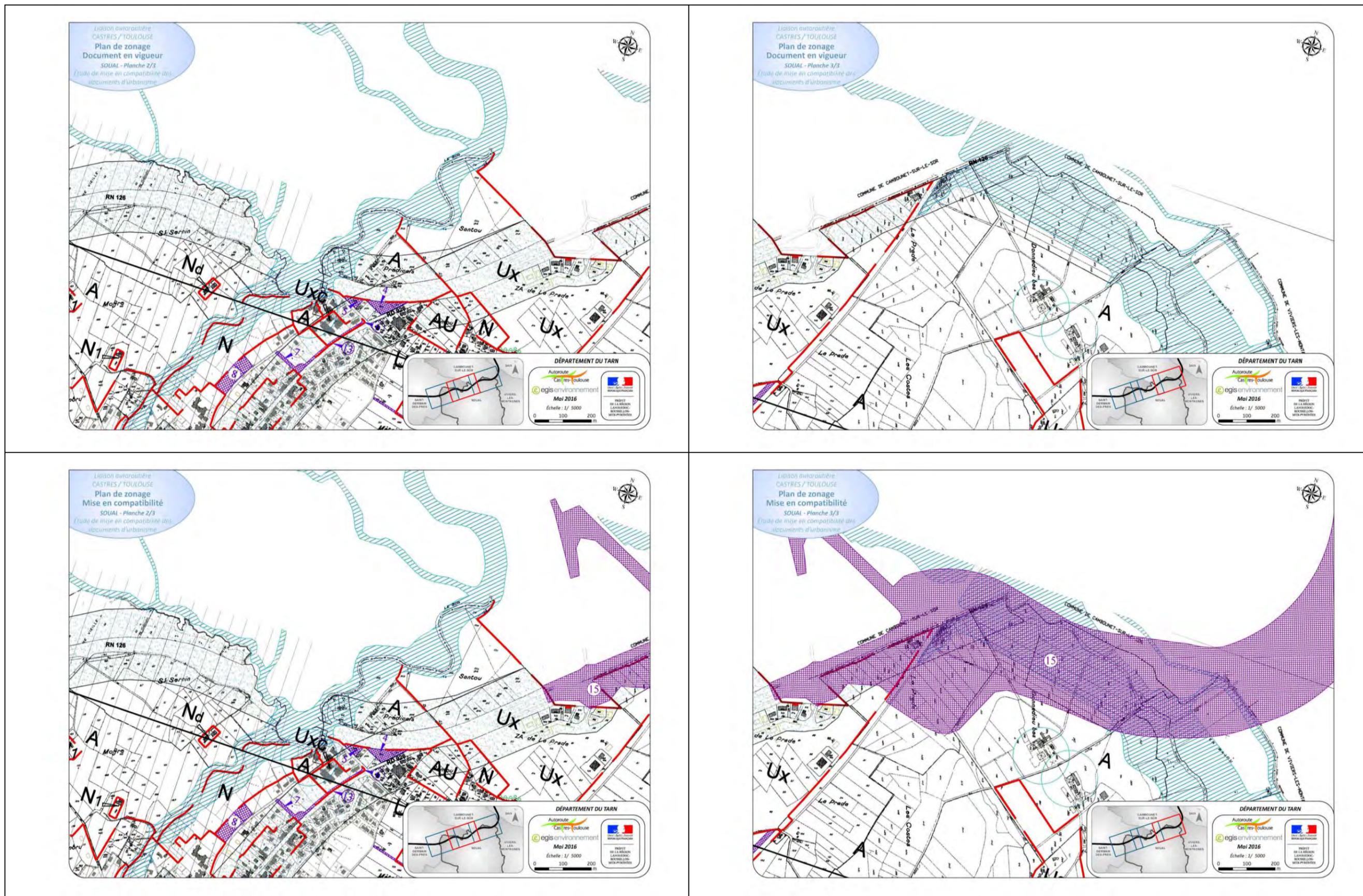
4.5.2 – Soual

- ✓ **Règlement graphique**



- ✓ **Règlement écrit groupé pour les 3 communes**





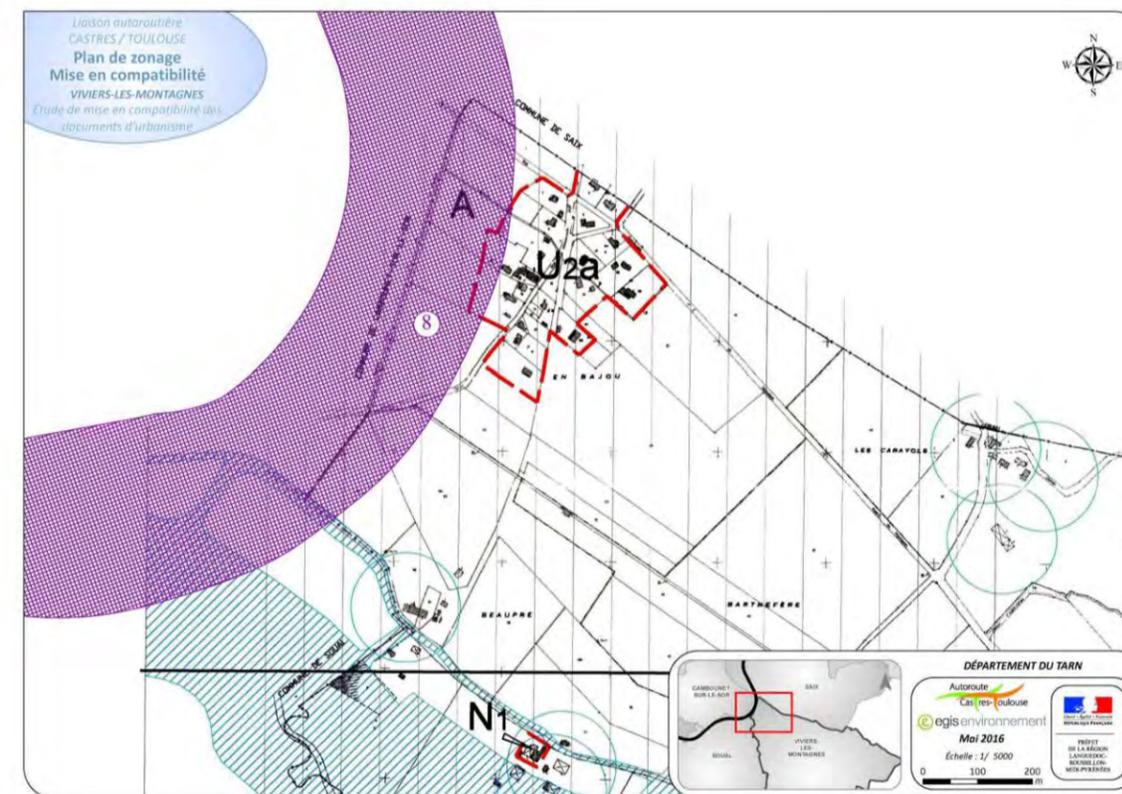
4.5 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - PLUi de Sor et Agout

4.5.3 – Viviers-lès-Montagnes

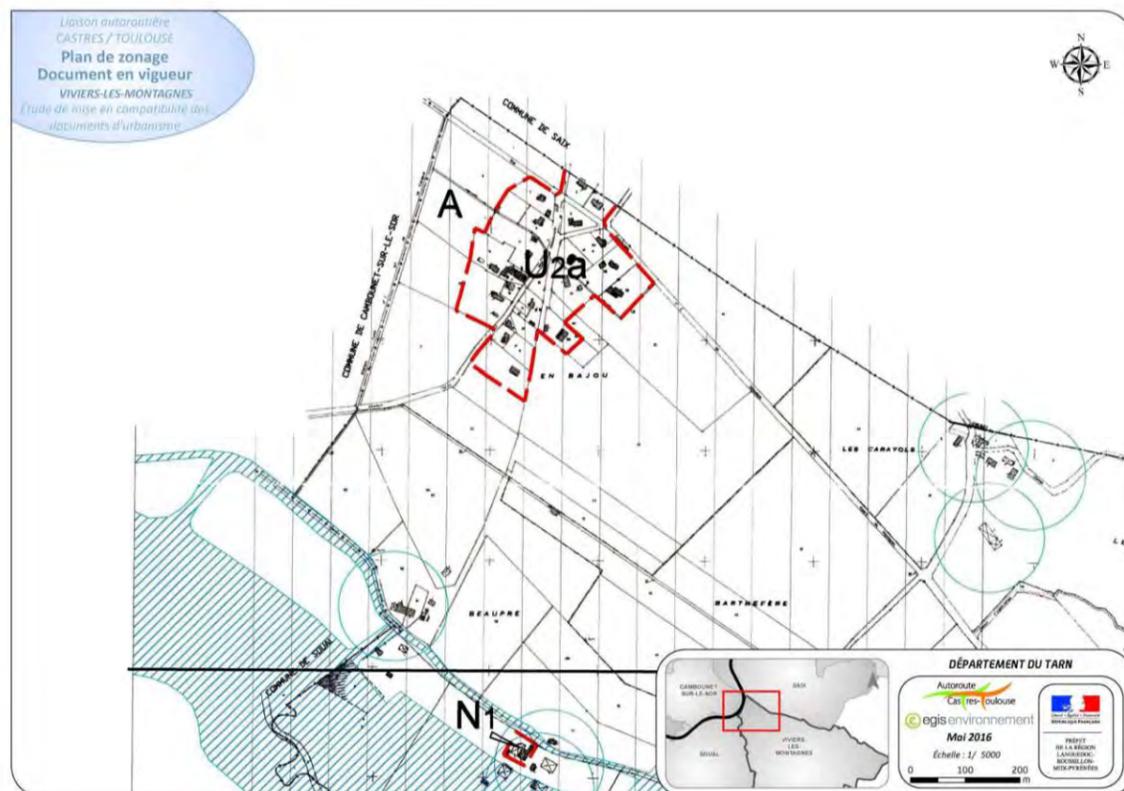
✓ Règlement graphique



✓ Règlement écrit groupé pour les 3 communes



4.5 – Articles du règlement – Cambounet-sur-Sor / Soual / Viviers-lès-Montagne



ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

[...]

5 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

6 - Les installations classées à condition qu'elles soient liées à l'activité agricole.

7 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

- 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126, RD 621 et RD 622, RD 926, et de l'axe de la RD85 sur la commune de Verdalle, pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,
- 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,
- 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

ARTICLE N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

- 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126, RD 621 et RD 622, RD 926, et de l'axe de la RD85 sur la commune de Verdalle, pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,
- 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,
- 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole.
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives, de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure, ni dans le cas des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre.

ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre, ni dans le cas des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

[...]

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres. Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

[...]

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

[...]

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres. Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

[...]

ARTICLE AUxo 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES
[...]

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

Elle ne s'applique pas non plus aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Les dispositions des alignés précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones contenues dans le plan local d'urbanisme ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

ARTICLE AUxo 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peuvent s'implanter sur les limites séparatives à condition de respecter les règles de sécurité.

ARTICLE AUxo 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES
[...]

2 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

3 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE U 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES
[...]

11- Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

12 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE Ux 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES
[...]

3 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans le secteur N1 :

L'aménagement et le changement de destination des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U.I. dès lors qu'elles présentent un caractère architectural avéré. L'extension est autorisée à condition de ne pas excéder 30% de la surface hors oeuvre nette.

Sont également admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Dans les secteurs N2 et N2p

[...]

18 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

19 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE N 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.

1 - Pour les constructions à usage d'habitation, la hauteur ne devra pas excéder 7 mètres.

2 - Toutefois, pour les ouvrages publics, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

ARTICLE U 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES
[...]

3 - Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes déjà implantées avec un recul moindre ; ainsi que pour les piscines et ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE U 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS
[...]

4 - Les constructions à usage d'équipement public ainsi que les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ne sont pas soumises à ces règles.

5 - La hauteur des annexes implantées en limites séparatives ne doit pas excéder 2,50 mètres à la sablière et 3,70 mètres sous faitage.

ARTICLE U 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

L'ensemble des dispositions de l'article 11 ne s'applique pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif, ni aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

[...]

ARTICLE AUxo 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES
Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.
Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE U 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS
[...]
4 - Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE Ux 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES
[...]
3 - Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4.6 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Saix

✓ **Règlement graphique**



✓ **Règlement écrit**

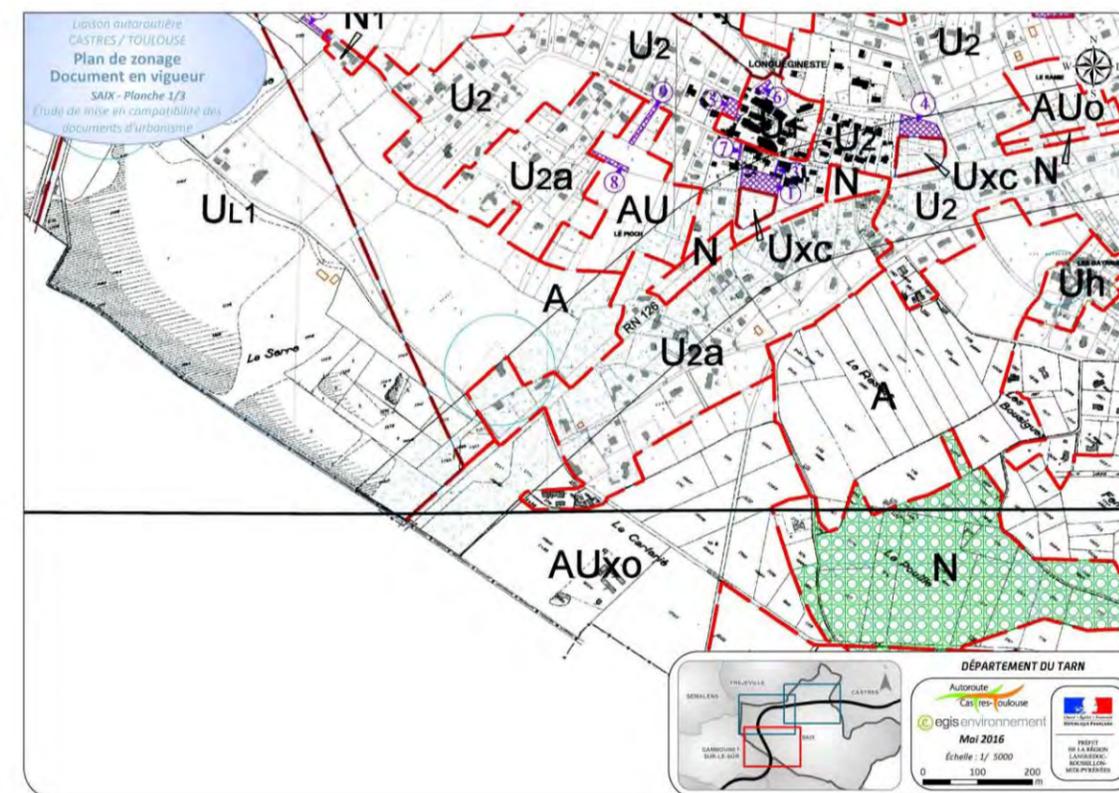


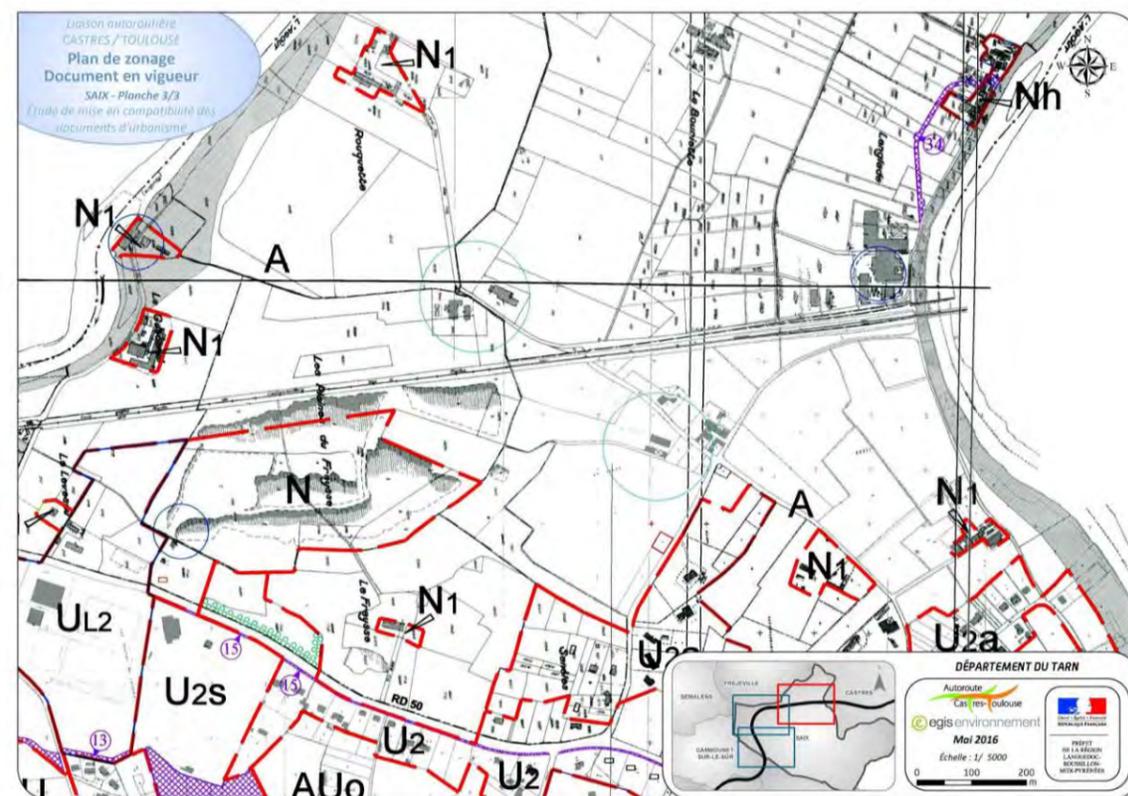
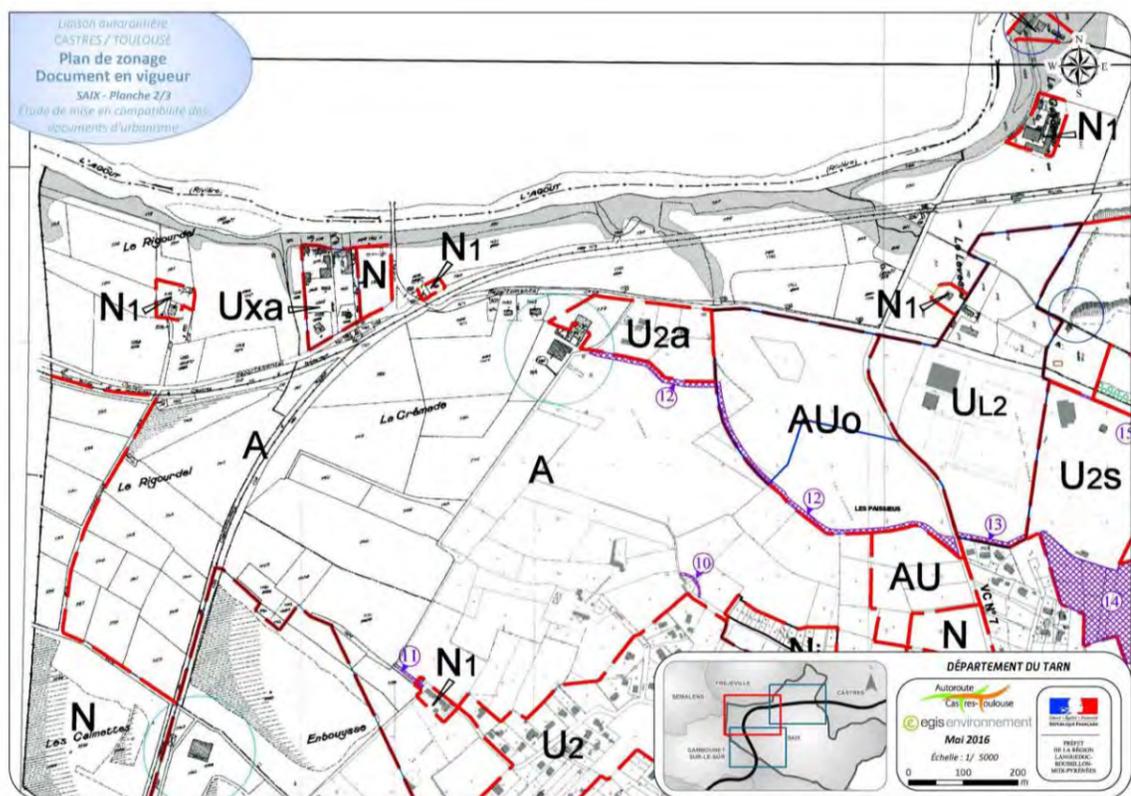
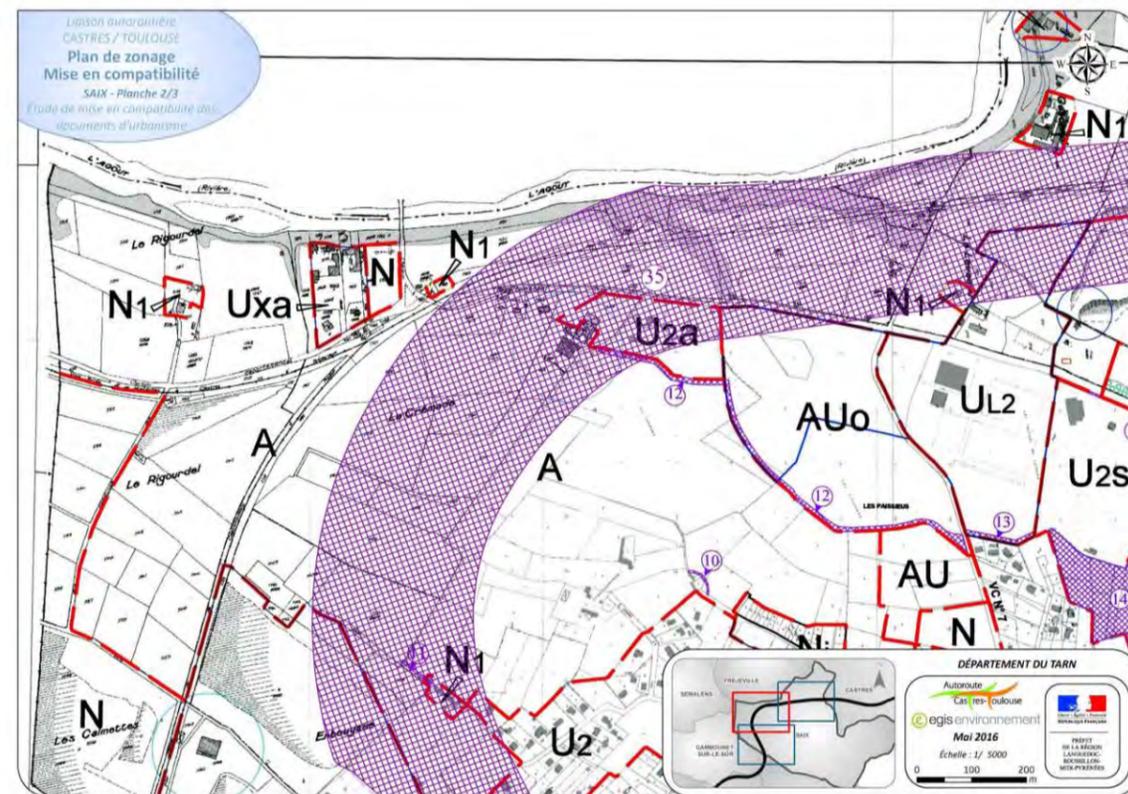
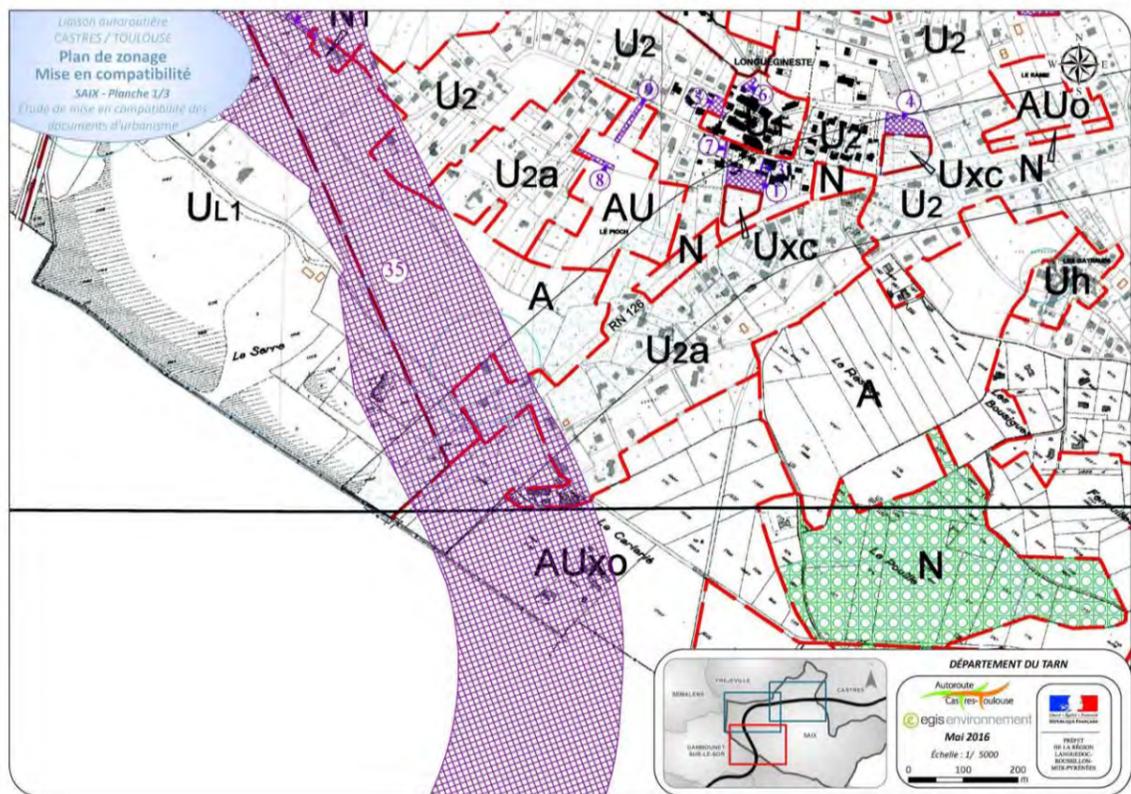
ARTICLE Ux 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES
[...]
2 - Des implantations différentes pourront être autorisées pour les aménagements et extensions de constructions existantes ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

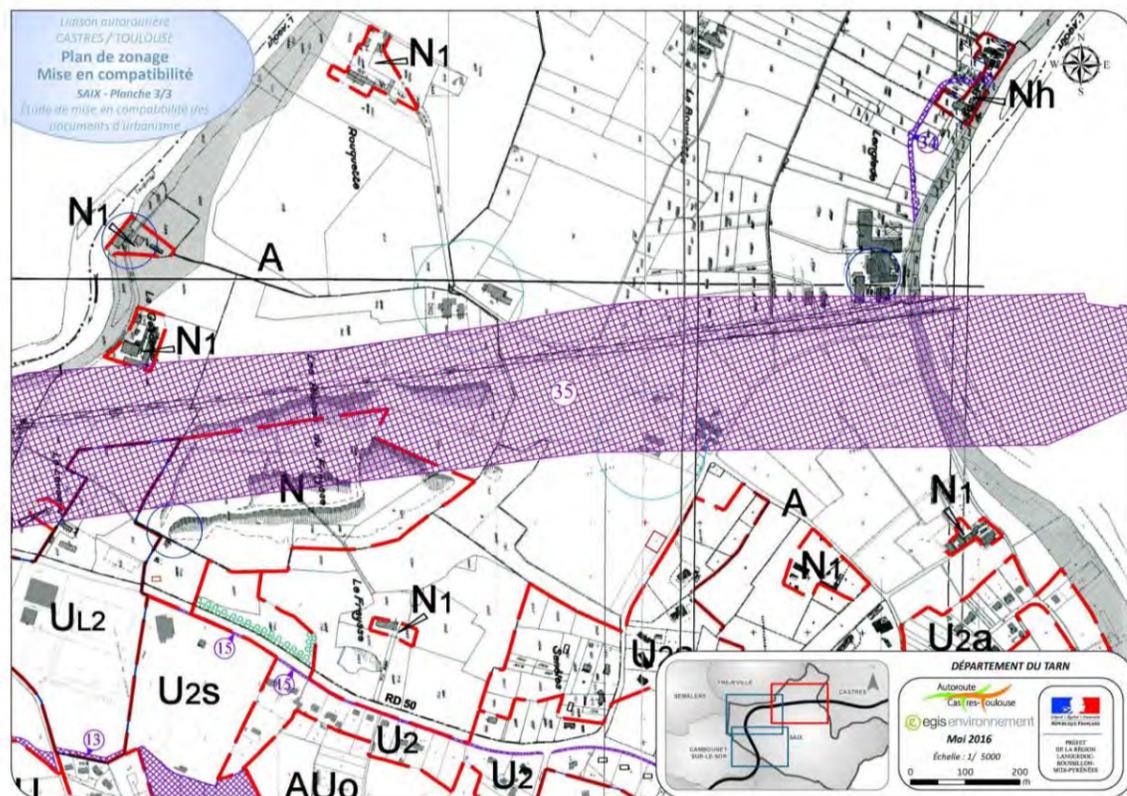
ARTICLE Ux 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES
1 - Les constructions doivent s'implanter à une distance des limites séparatives au moins égale à la demihauteur du bâtiment avec un minimum de 5 mètres.
2 - Toutefois, les constructions à usage d'activités ainsi que les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse peuvent s'implanter sur les limites séparatives à condition de respecter les règles de sécurité.

ARTICLE Ux 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS
La hauteur maximale des constructions, mesurée à partie du terrain naturel, ne pourra excéder 10 m à la sablière et 12,5 m au faîtage.
Toutefois pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

ARTICLE Ux 11 - ASPECT EXTERIEUR
[...]
3 - Les clôtures ne seront autorisées que sous forme de grillage, grilles, doublées ou non d'une haie végétale. Toutefois, l'accompagnement végétal ne doit pas limiter la visibilité aux sorties des établissements.
Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.
[...]







ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives, de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure, ni dans le cas des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre.

ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale ne pourra excéder :

- 10 mètres sous sablière pour les constructions à usage agricole.
- 7 mètres sous sablière pour les autres constructions.

Toutefois, pour les ouvrages publics, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

[...]

3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres. Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

[...]

4.6 – Articles du règlement – Saix

ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

[...]

6 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

7 - Les installations classées à condition qu'elles soient liées à l'activité agricole.

8 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

- 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitation et 25 m pour les autres constructions,
- 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,
- 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

ARTICLE AUxo 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1 - Dans le secteur AUxo, l'aménagement et l'extension mesurée des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U., sans changement de destination ; et à condition qu'il n'y ait pas de création de logement nouveau.

2 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE AUxo 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE AU 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés :
Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE AU 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction nouvelle devra être implantée avec un recul minimum de :
- 35 mètres de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation : RN 126 pour les constructions à usage d'habitations et 25 m pour les autres constructions,
- Pour les autres voies : 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie,
- En limite d'emprise pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE AU 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière. La hauteur maximale sous sablière des constructions ne pourra pas excéder 7 mètres.

Pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

ARTICLE AU 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

Les clôtures seront traitées par des haies végétales, doublées ou non d'un grillage ; une assise maçonnée de 0,20 mètre est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE AU 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

1 - Espaces boisés classés : Néant

2 - Plantations existantes :

Les plantations existantes seront maintenues ou remplacées par des plantations au moins équivalentes.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE AU 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction devra être implantée à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE AU 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance des limites séparatives du terrain au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.

Toutefois, une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Dans la zone identifiée N au document graphique :

Toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception des ouvrages nécessaires aux services publics et aux constructions ou installations d'intérêt collectif et à l'exception des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

2 - Dans les secteurs N1, Nh, Nj, Np

[...]

17

[...]

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1 - Dans le secteur N1 : L'aménagement et le changement de destination des constructions existantes à la date d'approbation du P.L.U des lors qu'elles présentent un intérêt architectural avéré. L'extension est autorisée à condition de ne pas excéder 30% de la surface hors œuvre nette.

Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

[...]

ARTICLE N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Toute construction devra être implantée à une distance minimale de :

- 15 mètres de part et d'autre de l'axe des autres chemins départementaux,

- 10 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies.

2 - Les travaux de surélévation ou d'extension pourront être effectués avec le même recul que celui du bâtiment existant.

3 - Toutefois, une implantation différente peut toutefois être acceptée pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.
 2 - Ces dispositions ne s'appliquent pas pour l'implantation d'équipements d'infrastructure ni dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes implantées avec un recul moindre, ni dans le cas des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur sera mesurée à partir du terrain naturel avant travaux, à la verticale de la sablière.
 1 - Pour les constructions à usage d'habitation, la hauteur ne devra pas excéder 7 mètres.
 2 - Toutefois, pour les ouvrages publics, pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ou certains éléments fonctionnels des installations agricoles, des dépassements de hauteur seront autorisés.

ARTICLE U 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

[...]
12 - Implantation par rapport aux berges des cours d'eau ou de fossés : Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres de part et d'autre de la crête des berges des cours d'eau et fossés. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.
13 - Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE U 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1 - Dans les secteurs U1, U1H et Uh
 [...]
 2 - Dans les secteurs U2, UL1H et Uh
 [...]
3 - Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes déjà implantées avec un recul moindre ; ainsi que pour les piscines, ainsi que pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE U 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

1 - Dans le secteur U1
 [...]
 2 - Dans les secteurs U1H, U2 et Uh
 [...]
 3 - Dans le secteur UL
 [...]
6 - Pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, des dépassements de hauteur peuvent être autorisés.

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

[...]
3 - Les clôtures seront constituées par des haies vives doublées ou non d'un grillage. Une assise maçonnée de 0,20 mètres de hauteur est autorisée. La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 mètres. Dans la zone inondable repérée au document graphique selon la légende, si des clôtures sont réalisées, celles-ci devront être constituées de clôtures fusibles, ou de clôtures sans soubassement d'un grillage à grosse maille.
 Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.
 [...]

ARTICLE U 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

1 - Dans les secteurs U1 et Uh
 [...]
 2 - Dans les secteurs U2, U3 et UL
 [...]
2.5 - Quand ils existent, les murs de clôture en appareillage de pierres, seront maintenus et mis en valeur. Si des clôtures sont réalisées, celles-ci doivent présenter un aspect en harmonie avec la construction et les matériaux et avec le caractère de la rue ou de la place.
 Concernant les clôtures, seuls sont admis sur les voies ou emprises publiques ou privées communes :
 - Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,30 mètre de hauteur maximum,
 - Les murs bahut de 0,60 mètre maximum surmontés d'une grille ou d'un clair-voie, et doublés ou non d'une végétation. Dans ce cas, la hauteur totale de la clôture (mur et clair-voie) ne peut dépasser 1,4 m. En fonction de la topographie du terrain, des adaptations mais ne devront cependant pas dépasser 0,2 m.
 Concernant les limites de propriétés, seules sont admises les clôtures suivantes :
 - Les grilles, les grillages ainsi que les haies végétales
 - Les murs bahuts de 0,60 mètre maximum surmontés d'un grillage (doublé ou non de haies)
 - Les murs pleins traités à l'identique du bâtiment d'habitation de 1,3 m de hauteur maximum
 Cette disposition ne s'applique pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.
 [...]

ARTICLE U 13 - ESPACES BOISES CLASSES - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

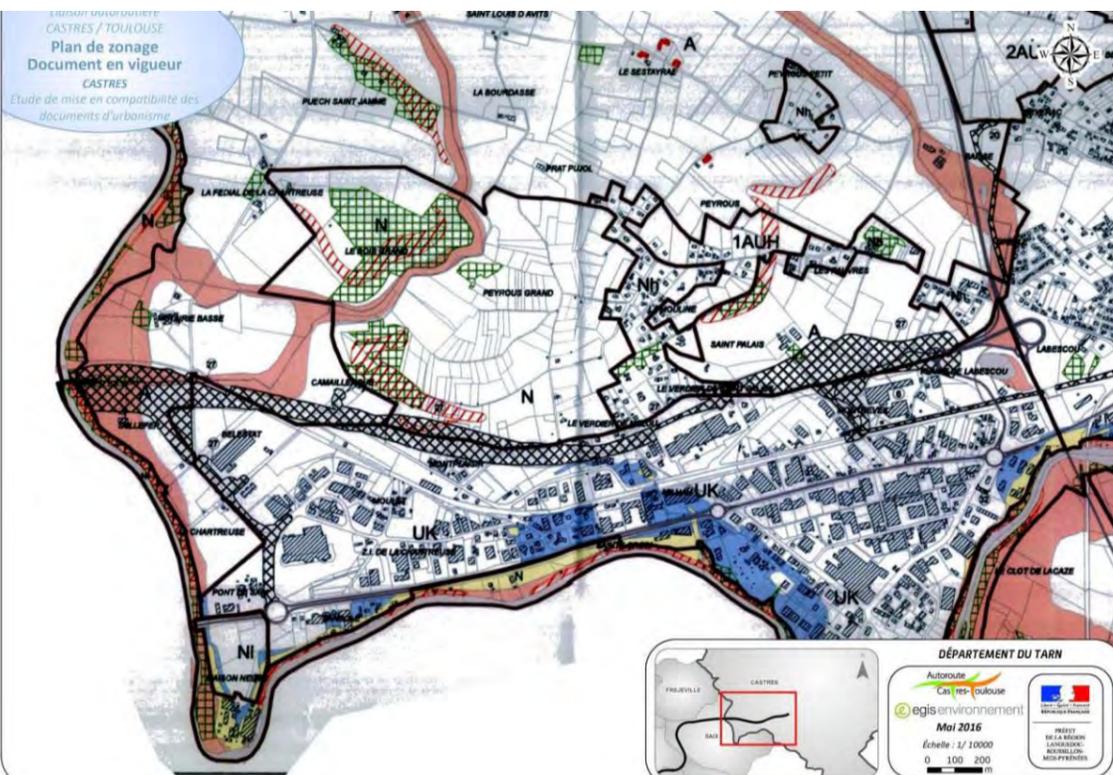
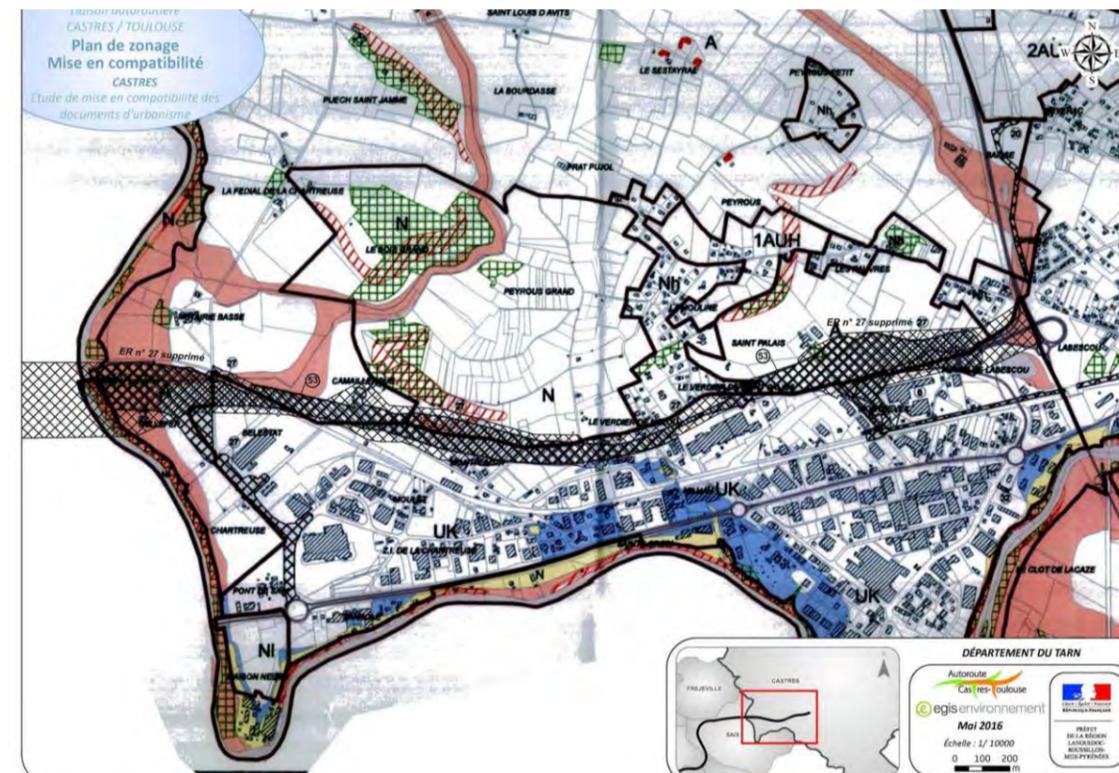
1 - Espaces boisés classés
 [...]
 2 - Espaces libres - Plantations
 [...]
 3 - Espaces collectifs à créer dans les opérations d'ensemble
 [...]
4 - Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

4.7 - Éléments détaillés de la mise en compatibilité - Castres

✓ **Règlement graphique**



✓ **Règlement écrit**



4.7 – Articles du règlement – Castres

ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

[...]
 - Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE UC 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

[...]
 3 - Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

ARTICLE UK 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

[...]
 • Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

 <p>ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES [...] Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés en limite d'emprise.</p> <p>ARTICLE N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES [...] Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés en limite d'emprise.</p> <p>ARTICLE UC 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES (PRIVEES ET PUBLIQUES) ET EMPRISES PUBLIQUES [...] Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés en limite d'emprise.</p> <p>ARTICLE UK 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES (PRIVEES ET PUBLIQUES) ET EMPRISES PUBLIQUES [...] Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés en limite d'emprise.</p> <p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 2</p>	 <p>ARTICLE A 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS [...] Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS [...] Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE UK 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS [...] Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 4</p>
 <p>ARTICLE A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES [...] Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés sur les limites séparatives.</p> <p>ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES [...] Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés sur les limites séparatives.</p> <p>ARTICLE UC 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES [...] Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés sur les limites séparatives.</p> <p>ARTICLE UK 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES [...] Les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse pourront être implantés sur les limites séparatives.</p> <p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 3</p>	 <p>ARTICLE A 11 - ASPECT EXTERIEUR [...] Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR [...] Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE UC 11 - ASPECT EXTERIEUR [...] Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>ARTICLE UK 11 - ASPECTS EXTERIEURS [...] Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.</p> <p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Examen conjoint - 24 juin 2016 5</p>

ARTICLE A 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

[...]

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE N 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

[...]

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE UC 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

[...]

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE UK 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

[...]

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

ARTICLE UC 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

[...]

Ces règles de hauteur ne s'appliquent pas pour les constructions et les ouvrages publics, ni pour les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, ainsi que pour les installations et ouvrages techniques telles que cheminées, réservoirs, machineries, chaufferies, capteurs solaires et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations.

**ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES
CONDITIONS PARTICULIERES**

[...]

4 - Sont également admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.



PREFET DU TARN

DIRECTION DE LA COORDINATION
DES MOYENS ET DE LA LOGISTIQUE
Bureau de l'environnement et des affaires foncières
Affaire suivie par : Michel Vanin
Tél. : 05 63 45 62 95 / Courriel : michel.vanin@tarn.gouv.fr

Albi, le 5 JUIL. 2016

Le préfet

à

Liste destinataires in fine

Envoi recommandé avec accusé de réception

OBJET : Liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT) / mise en compatibilité des documents d'urbanisme : demande d'avis concernant l'affectation de l'espace agricole et forestier.

REF. : Article L.112-3 du code rural et de la pêche maritime.

PJ : - 1 dossier sous format CD.

Par décision ministérielle du 22 avril 2014, le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche a donné son accord pour poursuivre l'aménagement de la liaison entre Castres et Toulouse sous forme de concession autoroutière et a demandé la reprise des études préalables aux déclarations d'utilité publique de l'opération. Lors du comité de pilotage présidé le 11 février 2016 par le préfet de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, l'État a réaffirmé son engagement sur ce projet prioritaire dont le lancement de l'enquête publique, coordonnée par le préfet du Tarn, est prévu en fin d'année.

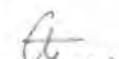
Ce projet de liaison autoroutière, dont la bande de déclaration d'utilité publique traverse 24 communes dont 7 en Haute-Garonne et 17 dans le Tarn, se divise en deux opérations :

- l'élargissement à 2X2 voies de l'autoroute A680 entre Gragnague et Verfeil, conduit sous maîtrise d'ouvrage des Autoroutes du Sud de la France,
- la création, entre Verfeil et Castres, d'un tracé neuf, réempruntant les déviations de Soual et de Puylaurens, conduite sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat et devant faire l'objet d'un appel d'offres de concession.

Dans le cadre des procédures administratives préalables à l'examen des déclarations d'utilité publique, il est nécessaire de recourir à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, prévoyant, pour certaines, une réduction des espaces agricoles et forestiers.

A ce titre, en application des dispositions prévues à l'article L.112-3 du code rural et de la pêche maritime, je vous remercie de bien vouloir me communiquer votre avis sur ce projet. Je vous précise qu'en l'absence de réponse dans un délai de trois mois à compter de la présente saisine, votre avis sera réputé favorable.

Vous trouverez, ci-joint, le projet de dossier qui sera soumis à enquête publique.


Thierry GENTILHOMME

Copie à : Préfecture 31
Sous-préfecture de Castres
DREAL LRMP

Place de la préfecture 81013 ALBI CEDEX 09 – Standard : 05 63 45 61 61 – Fax : 05 63 45 60 20
les horaires d'ouverture de nos services sont consultables sur www.tarn.gouv.fr



PREFET DU TARN

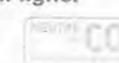
Liaison autoroutière Castres-Toulouse

Consultation au titre de l'article L.112-3 du code rural et de la pêche maritime - affectation de l'espace agricole et forestier.

Liste des destinataires :

- ⇒ M. le président de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne
61, Allée de Brienne
BP 7044
31069 TOULOUSE Cedex 7
- ⇒ M. le président de la Chambre d'Agriculture du Tarn
96, rue des agriculteurs
BP 89
81003 ALBI Cedex
- ⇒ M. le directeur du Centre régional de la Propriété Forestière Midi-Pyrénées
Maison de la Forêt
7, chemin de la Lacade
31320 AUZEVILLE-TOLOSANE
- ⇒ M. le directeur de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité
Délégation territoriale Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées
Centre technique du Vin
52, place Jean Moulin
81600 GAILLAC

Place de la préfecture 81013 ALBI CEDEX 09 – Standard : 05 63 45 61 61 – Fax : 05 63 45 60 20
les horaires d'ouverture de nos services sont consultables sur www.tarn.gouv.fr

<p>LA POSTE</p> <p>Chambre d'agriculture du Tarn Identité (Nom et Prénom) ou raison sociale</p> <p>96 rue des agriculteurs BP 89 81003 Albi Cedex Code postal Commune</p> <p>Présenté / Avisé le : / / Distribué le : / /</p> <p>Je soussigné déclare être <input type="checkbox"/> Le destinataire <input type="checkbox"/> Le mandataire <input type="checkbox"/> CNI/Permis de conduire <input type="checkbox"/> Autre :</p> <p>Date : Prix : CRBT :</p> <p>Niveau de garantie (valeur au dos) : R1 <input checked="" type="checkbox"/> R2 <input type="checkbox"/> R3 <input type="checkbox"/></p> <p><small>* Le facteur atteste par sa signature que l'identité du destinataire ou de son mandataire a été vérifiée précédemment.</small></p>	<p>RECOMMANDÉ AVEC AVIS DE RÉCEPTION</p> <p>Numéro de l'envoi : 1A 128 777 9998 7</p> <p></p> <p>Expéditeur DILORN - ACT - 2470</p> <p>DREAL LRAP (Toulouse) / DILORN Identité (Nom et Prénom) ou raison sociale</p> <p>CS 80002</p> <p>N°: 1 rue de la Cité administrative Libellé de la voie</p> <p>31 074 Toulouse Cedex 9 Code postal COMMUNE</p> <p>Utiliser uniquement un STYLO À BILLE en appuyant fortement.</p> <p>Pensez également à la Lettre recommandée en ligne.</p> <p>Consultez www.laposte.fr/boutiqueducourrier</p> <p><small>La Poste S.A. au Capital de 3 800 000 000 € - RCS Paris 356 000 000 Siège Social : 44 boulevard de Vaugirard - 75757 Paris CEDEX 15</small></p> <p></p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PREUVE DE DISTRIBUTION</p>	<p>LA POSTE</p> <p>Chambre d'agriculture Haute Garonne Identité (Nom et Prénom) ou raison sociale</p> <p>61 allée de Brienne BP 7044 31069 Toulouse cedex 7 Code postal Commune</p> <p>Présenté / Avisé le : / / Distribué le : / /</p> <p>Je soussigné déclare être <input type="checkbox"/> Le destinataire <input type="checkbox"/> Le mandataire <input type="checkbox"/> CNI/Permis de conduire <input type="checkbox"/> Autre :</p> <p>Date : Prix : CRBT :</p> <p>Niveau de garantie (valeur au dos) : R1 <input checked="" type="checkbox"/> R2 <input type="checkbox"/> R3 <input type="checkbox"/></p> <p><small>* Le facteur atteste par sa signature que l'identité du destinataire ou de son mandataire a été vérifiée précédemment.</small></p>	<p>RECOMMANDÉ AVEC AVIS DE RÉCEPTION</p> <p>Numéro de l'envoi : 1A 128 777 9997 0</p> <p></p> <p>Expéditeur DILORN - ACT - 2470</p> <p>DREAL LRAP (Toulouse) / DILORN Identité (Nom et Prénom) ou raison sociale</p> <p>CS 80002</p> <p>N°: 1 rue de la Cité administrative Libellé de la voie</p> <p>31 074 Toulouse cedex 9 Code postal COMMUNE</p> <p>Utiliser uniquement un STYLO À BILLE en appuyant fortement.</p> <p>Pensez également à la Lettre recommandée en ligne.</p> <p>Consultez www.laposte.fr/boutiqueducourrier</p> <p><small>La Poste S.A. au Capital de 3 800 000 000 € - RCS Paris 356 000 000 Siège Social : 44 boulevard de Vaugirard - 75757 Paris CEDEX 15</small></p> <p></p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PREUVE DE DISTRIBUTION</p>
<p>LA POSTE</p> <p>Centre régional de la première fraîcheur Identité (Nom et Prénom) ou raison sociale</p> <p>Midi Pyrénées Maison de la forêt 7 chemin de la cascade 31320 Auzeville-Toulousaine Code postal Commune</p> <p>Présenté / Avisé le : / / Distribué le : / /</p> <p>Je soussigné déclare être <input type="checkbox"/> Le destinataire <input type="checkbox"/> Le mandataire <input type="checkbox"/> CNI/Permis de conduire <input type="checkbox"/> Autre :</p> <p>Date : Prix : CRBT :</p> <p>Niveau de garantie (valeur au dos) : R1 <input checked="" type="checkbox"/> R2 <input type="checkbox"/> R3 <input type="checkbox"/></p> <p><small>* Le facteur atteste par sa signature que l'identité du destinataire ou de son mandataire a été vérifiée précédemment.</small></p>	<p>RECOMMANDÉ AVEC AVIS DE RÉCEPTION</p> <p>Numéro de l'envoi : 1A 128 777 9999 4</p> <p></p> <p>Expéditeur DILORN - ACT - 2470</p> <p>DREAL LRAP (Toulouse) / DILORN Identité (Nom et Prénom) ou raison sociale</p> <p>CS 80002</p> <p>N°: 1 rue de la Cité administrative Libellé de la voie</p> <p>31 074 Toulouse Cedex 9 Code postal COMMUNE</p> <p>Utiliser uniquement un STYLO À BILLE en appuyant fortement.</p> <p>Pensez également à la Lettre recommandée en ligne.</p> <p>Consultez www.laposte.fr/boutiqueducourrier</p> <p><small>La Poste S.A. au Capital de 3 800 000 000 € - RCS Paris 356 000 000 Siège Social : 44 boulevard de Vaugirard - 75757 Paris CEDEX 15</small></p> <p></p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PREUVE DE DISTRIBUTION</p>	<p>LA POSTE</p> <p>Institut national de l'air et de la qualité Identité (Nom et Prénom) ou raison sociale</p> <p>Centre technique de l'air 52 place Jean Moulin 81610 Gaillac Code postal Commune</p> <p>Présenté / Avisé le : / / Distribué le : / /</p> <p>Je soussigné déclare être <input type="checkbox"/> Le destinataire <input type="checkbox"/> Le mandataire <input type="checkbox"/> CNI/Permis de conduire <input type="checkbox"/> Autre :</p> <p>Date : Prix : CRBT :</p> <p>Niveau de garantie (valeur au dos) : R1 <input checked="" type="checkbox"/> R2 <input type="checkbox"/> R3 <input type="checkbox"/></p> <p><small>* Le facteur atteste par sa signature que l'identité du destinataire ou de son mandataire a été vérifiée précédemment.</small></p>	<p>RECOMMANDÉ AVEC AVIS DE RÉCEPTION</p> <p>Numéro de l'envoi : 1A 128 778 0000 3</p> <p></p> <p>Expéditeur DILORN - ACT - 2470</p> <p>DREAL LRAP (Toulouse) / DILORN Identité (Nom et Prénom) ou raison sociale</p> <p>CS 80002</p> <p>N°: 1 rue de la Cité administrative Libellé de la voie</p> <p>31 074 Toulouse Cedex 9 Code postal COMMUNE</p> <p>Utiliser uniquement un STYLO À BILLE en appuyant fortement.</p> <p>Pensez également à la Lettre recommandée en ligne.</p> <p>Consultez www.laposte.fr/boutiqueducourrier</p> <p><small>La Poste S.A. au Capital de 3 800 000 000 € - RCS Paris 356 000 000 Siège Social : 44 boulevard de Vaugirard - 75757 Paris CEDEX 15</small></p> <p></p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PREUVE DE DISTRIBUTION</p>



Réf : YP.CT.SD.2016_252
Pôle Territoire
Dossier suivi par : Charles TAPIE
Tél : 05 61 10 43 01

Siège social

61 allée de Brienne BP 7044
31069 Toulouse cedex 7
Tél. : 05.61.10.42.50
Fax : 05.61.23.45.98

Nord / Lauragais / Vallées

Maison des Vins
140 allée du château
31620 Fronton
Tél. : 05.61.82.13.28
Fax : 05.61.82.51.88

1 av. Flandres Dunkerque
31460 Caraman
Tél. : 05.61.27.83.37
Fax : 05.61.81.74.92

28 route d'Éaunes
31605 Muret cedex
Tél. : 05.34.46.08.50
Fax : 05.61.51.34.69

Comminges / Vestevre

6 Espace Pégot
31800 St-Gaudens
Tél. : 05.61.94.81.60
Fax : 05.61.94.81.65

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
loi du 31/01/1924
Siret 18310004900018
APE 9411 Z
www.haute-garonne.chambagri.fr



MONSIEUR LE PREFET DU TARN
DIRECTION DE LA COORDINATION
DES MOYENS ET DE LA LOGISTIQUE
BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES AFFAIRES FONCIERES
PLACE DE LA PREFECTURE
81013 ALBI CEDEX 09

Toulouse, le 03 octobre 2016

**Objet : Liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT) -
Consultation dans le cadre de l'article L 112-3 du code rural et de
la pêche maritime**

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 5 juillet 2016, reçu à la Chambre d'Agriculture le 11 juillet 2016, vous nous avez transmis le dossier sur le projet mentionné en objet, pour avis concernant l'affectation de l'espace agricole et forestier.

Vous trouverez ci-après nos observations et avis sur ce dossier.

Observations :

Le projet autoroutier comprend deux opérations portées par deux maîtres d'ouvrages distincts, qui feront l'objet d'une enquête publique commune :

- L'opération A 680 qui porte sur l'élargissement à 2x2 voies de la section routière A 68 entre Gragnague et Verfeil, portée par ASF,
- L'opération Verfeil-Castres qui porte sur la création d'une voie autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres qui empruntera les déviations de Soual et Puylaurens, portée par l'Etat.

La Déclaration d'Utilité Publique, si elle est prononcée, entraînera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet.

La Chambre d'agriculture de Haute-Garonne a participé au débat public et aux différentes phases de concertation qui ont été menées au fur et à mesure du déroulement des études.

Elle a fait part de son opposition à la création d'une voie autoroutière concédée au motif qu'un tel projet générerait plus d'impact sur l'agriculture qu'un doublement de la liaison actuelle entre la jonction avec l'A68, au niveau de Gragnague, et la ville de Castres, et que cette voie traversait un



territoire essentiellement agricole, dont les terres sont de très bonne valeur agronomique, notamment en vallée du Girou.

Le tracé de référence dit "de moindre impact", retenu en 2011, au terme de la concertation, résulte du croisement des différents enjeux (milieu humain, environnement, agriculture, et coût de l'opération).

L'impact de ce tracé sur l'agriculture reste considérable, sur l'ensemble du linéaire, il représente :

- 105 exploitations concernées, dont 17 pour lesquelles la viabilité économique est remise en cause.
- 1 759 ha de SAU impactés, dont 316 ha de production agricole qui disparaîtront.

Depuis la décision du Ministre des transports, en 2007, d'accélérer la réalisation de la liaison par une mise en concession, les phases d'avancement du projet ont fait l'objet d'allongement et de rebondissements, qui créent des incertitudes sur l'avenir et pénalisent le bon fonctionnement des exploitations concernées (gel des projets de développement ou d'investissements).

L'opération A 680 : il s'agit de porter à 2x2 voies la bretelle autoroutière, qui lors de sa réalisation a été construite en 2x1 voie, mais le foncier nécessaire au doublement de la voie a été acquis par ASF et les exploitations agricoles ont déjà fait l'objet d'un aménagement foncier. Cette opération a déjà été intégrée dans la DUP du 28 décembre 1993 qui a permis la réalisation de la bretelle d'autoroute à 2 voies et a déjà fait l'objet d'une enquête publique. Aujourd'hui, l'opération A 680 consiste à achever le projet initié en 1996. En conséquence, **l'impact de cette opération sur l'agriculture est faible, seulement 0.1 ha de SAU touchés et 3 exploitations concernées.**

L'opération Verfeil-Castres consiste à créer une voie nouvelle avec zones d'échanges, gares de péage et aire de repos. Elle traverse un territoire essentiellement agricole et **a pour conséquences la suppression de 316 ha** (emprise définitive du projet) **de terres agricoles à très bonne valeur agronomique et de perturber les structures foncières et le fonctionnement de 102 exploitations agricoles.** S'ajoutent les surfaces qui seront perturbées par les occupations temporaires : 95 ha. **Cette opération représente un impact majeur sur l'agriculture : perte de surfaces de production et conséquences sur les exploitations**

Analyse du dossier :

Concernant les effets et mesures du projet (pièce E5) : L'ensemble des effets et mesures sur l'agriculture sont décrits et détaillés par secteur. Il est précisé que la mise en place de l'aménagement foncier, qui ne pourra être mis en place qu'ultérieurement, pourra permettre de réduire une partie des impacts identifiés.

CHAMBRE D'AGRICULTURE HAUTE-GARONNE

61 allée de Brienne- BP 7044 - 31069 TOULOUSE cedex 7 - TEL : 05 61 10 42 50 FAX : 05 61 23 45 98



Même si elles ne peuvent être chiffrées à ce stade du projet, le coût des mesures liées à l'agriculture viendra s'ajouter au coût des autres mesures et en conséquence au coût global, du projet.

La consommation de 316 ha d'espaces agricoles, le déséquilibre économique et la remise en cause de la viabilité de 17 exploitations constituent un impact considérable.

L'étude montre que l'impact des compensations environnementales sur l'agriculture est limité. Les impacts portent sur des habitats naturels : zones de prairies ou pelouses rares et les zones humides qui devront être compensés par l'acquisition de terrains ou par un conventionnement avec les exploitants destinés à reconstituer les milieux détruits.

Ces mesures, non quantifiées ni précisées dans le dossier, pourront avoir des impacts conséquents sur l'agriculture compte tenu des coefficients de compensation qui peuvent aller jusqu'à 1 pour 5 (cas des zones humides).

La Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt d'octobre 2014 a instauré le principe "Eviter Réduire Compenser" : ERC en agriculture, en prévoyant la mise en oeuvre de **compensations agricoles collectives** (article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime). Le décret du 31 août 2016 prévoit les conditions d'application de cette mesure en soumettant à étude préalable les projets d'aménagements qui sont soumis à étude d'impact au titre du Code de l'Environnement (article L 122-1) et qui prélèvent une surface affectée à l'activité agricole supérieure à 5 ha. L'étude préalable étant destinée à évaluer les effets du projet sur l'économie agricole du territoire concerné et à prévoir des mesures de compensations collectives visant à consolider l'économie agricole du territoire.

Le présent dossier doit être transmis à l'autorité administrative de l'Etat avant le 1^{er} décembre 2016, date d'application du décret, il n'est pas soumis à l'étude préalable. Cependant le maître d'ouvrage, compte tenu de l'importance des impacts du projet sur l'agriculture, a assuré, lors du dernier groupe de travail "Agriculture et Aménagement" du 16 septembre 2016, qu'il s'engageait à réaliser une étude préalable telle que prévue par le décret du 31 août 2016 et à mettre en oeuvre des mesures de compensations collectives.

Les compensations collectives sont mentionnées dans la pièce G du dossier (p.94). **Nous demandons que ce chapitre soit complété dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique, afin de mentionner le décret d'application et l'engagement du maître d'ouvrage de réaliser une étude préalable dans les prochains mois.**

Remarques sur la forme :

Les Chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne ont réalisé les études agricoles qui ont été intégrées dans le présent dossier d'étude d'impact.

CHAMBRE D'AGRICULTURE HAUTE-GARONNE

61 allée de Brienne- BP 7044 – 31069 TOULOUSE cedex 7 – TEL : 05 61 10 42 50 FAX : 05 61 23 45 98

3



Par courrier en date du 14 mars 2016, les services de la DREAL ont sollicité les deux organisations consulaires pour recueillir leurs remarques sur le volet agricole de l'étude d'impact. Des erreurs et omissions dans la retranscription du contenu de ces études ont été relevées et communiquées à la DREAL, pour correction et complément dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique (courrier du 5 avril 2016). Nous constatons que quelques erreurs apparaissent encore dans le présent dossier qui devront être rectifiées dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Avis :

- **Nous ne sommes pas opposés au doublement de la bretelle routière entre Gragnague et Verfeil, dite "opération A 680"**, pour laquelle les emprises foncières (inscrites dans la DUP de 1993) ont d'ores et déjà été acquises par ASF en vue de cet élargissement, et qui n'a pas de conséquence majeure sur l'activité agricole.
- **Nous sommes opposés à la création de la voie autoroutière nouvelle concédée entre Verfeil et Castres, dite "opération Verfeil-Castres"** en raison des impacts considérables qu'elle génère sur la consommation d'espaces et le fonctionnement de l'activité agricole locale.

En conséquence, nous formulons un **avis défavorable** au projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de nos respectueuses salutations.

Yvon PARAYRE,
Président

CHAMBRE D'AGRICULTURE HAUTE-GARONNE

61 allée de Brienne- BP 7044 – 31069 TOULOUSE cedex 7 – TEL : 05 61 10 42 50 FAX : 05 61 23 45 98

4



**AGRICULTURES
& TERRITOIRES**
CHAMBRE D'AGRICULTURE
TARN

Monsieur Le Préfet du Tarn
Direction de la coordination des moyens et
de la logistique
Bureau de l'environnement et des affaires
foncières
Place de la Préfecture
81013 ALBI CEDEX 09

N/Réf : JCH/LD
V/Réf : Projet LACT – consultation au titre de l'article
L.112-3 du code rural et de la pêche maritime

Albi, le 6 octobre 2016

Monsieur le Préfet,

En application de l'article L.112-3 du code rural et de la pêche maritime, par courrier du 5 juillet 2016, reçu le 11 juillet 2016, vous sollicitez notre avis concernant l'affectation de l'espace agricole et forestier, dans le cadre du projet de Liaison autoroutière Castres-Toulouse.

La Chambre d'agriculture constate que les études concernant le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse sont en cours depuis de nombreuses années.

Les incertitudes nées de la durée et des délais qui se sont rajoutés dans l'avancement du projet ont déjà un impact sur l'économie agricole du secteur concerné, réduisant la visibilité à long terme sur le devenir des exploitations du territoire. A ce jour, aucune réserve foncière n'a été constituée par le maître d'ouvrage, malgré notre demande réitérée tout au long de la concertation sur le projet.

La Chambre d'agriculture du Tarn réitère sa demande pour que, d'ores et déjà, le stockage du foncier soit anticipé par l'Etat. Nous ne pouvons nous satisfaire d'un stockage du foncier, qui ne débutera qu'après la Déclaration d'Utilité Publique, qui ignore l'inertie des mouvements du foncier agricole.

Le fuseau, puis le tracé de référence ont fait l'objet d'une concertation. La Chambre d'agriculture du Tarn, par lettre du 24 février 2012, s'est prononcée pour que l'option choisie par les Pouvoirs Publics soit celle qui minimise les impacts du projet tant en terme de prélèvements que d'effets de coupures et d'effets connexes, en ayant une attention toute particulière sur les délaisés et les réseaux publics et privés d'irrigation. La proposition de tracé choisie par la Chambre d'agriculture du Tarn n'a pas été retenue pour le choix du tracé de référence.

Siège Social
96 rue des agriculteurs
BP 89
81003 ALBI Cedex
Tél : 05 63 48 83 83
Fax : 05 63 48 83 09
Email : accueil@tarn.chambagri.fr

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
loi du 31/01/1924
Siret 188 100 044 00018
APE 9411Z
www.tarn.chambagri.fr

T:\p4-environnement\19A_foncier\infrastructures\LACT\20160711_consult_mise_compatibilite_doc_urba\COU_consult\112-3_LACT_20161004_Prefet_Tarn.odt
1/3



La Chambre d'agriculture demande à ce que la réalisation de l'ouvrage limite au maximum la consommation d'espaces agricoles, y compris pour les rétablissements, et que l'aménagement foncier soit favorisé. Nous veillerons à ce que les exploitations impactées par le projet conservent ou retrouvent un parcellaire exploitable et fonctionnel, offrant des potentialités agricoles au moins équivalentes. Les surfaces de terres irrigables devront absolument être maintenues pour les exploitations impactées par le projet d'autoroute.

La Chambre d'agriculture constate que projet entraîne une consommation de foncier agricole importante (316 ha) sur l'emprise du projet, pouvant engendrer jusqu'à 1386 ha de terres inexploitable. Cette perte de surfaces de production devra être compensée à l'échelle de l'ensemble du territoire agricole concerné par le projet. Il ressort de l'étude d'impact agricole que les parcelles impactées sont situées essentiellement sur des sols à forte potentialité agronomique. Dans le cadre de la concertation, le maître d'ouvrage nous a assuré de la mise en place d'une compensation collective lors du groupe de travail « Agriculture et Environnement » du 16 septembre 2016. La compensation collective vise à maintenir, sur un territoire, le potentiel de production agricole. Cette compensation collective doit permettre d'avoir une production équivalente, sur une surface agricole moindre, réduite par l'implantation de l'infrastructure.

La Chambre d'agriculture demande que l'avenir du territoire agricole soit pris en considération. Il est impératif de commencer à travailler à la recherche de solutions pour préserver le potentiel agricole de ce territoire, afin de pérenniser l'agriculture, acteur économique central de notre département et des territoires traversés par le projet autoroutier.

La Chambre d'agriculture demande que la liaison autoroutière Castres-Toulouse fasse l'objet d'une compensation collective pour le territoire agricole impacté et que la réalisation de l'engagement pris par le maître d'ouvrage soit garantie dans la procédure.

La Chambre d'agriculture constate que le dossier d'étude ne présente pas les enjeux agricoles et les impacts potentiels liés à la mise en place de compensations environnementales. La mise en œuvre des compensations environnementales peut avoir pour conséquence une réduction des espaces agricoles bien supérieure à celle engendrée par la construction de l'infrastructure elle-même.

La Chambre d'agriculture demande que les compensations environnementales se fassent en priorité hors des surfaces agricoles. Certaines mesures de compensations environnementales permettent un usage agricole des surfaces, notamment sur les délaisés. Dans ce cas, les modifications des conditions d'exploitation et contraintes, induites par la mise en œuvre des compensations environnementales doivent être prises en compte et systématiquement compensées.

T:\p4-environnement\19A_foncier\infrastructures\LACT\20160711_consult_mise_compatibilite_doc_urba\COU_consult\112-3_LACT_20161004_Prefet_Tarn.odt
2/3

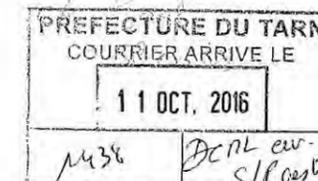
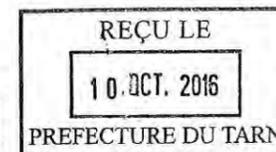


Enfin, la préservation du foncier agricole implique de tout mettre en œuvre pour que les politiques urbaines sur l'ensemble du tracé de l'autoroute évitent les effets d'aubaines, la spéculation foncière et un mitage de l'espace agricole par le développement d'une urbanisation non maîtrisée.

Nous restons à votre disposition, et vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, nos salutations distinguées.

Le Président,

Jean-Claude HUC



La Déléguée Territoriale

Dossier suivi par : Christine VEYRAC

Tél. : 05 63 57 14 82

Mail : inao-gaillac@inao.gouv.fr

Le Directeur de l'INAO

à

Monsieur le Préfet

Direction de la coordination des moyens et de la logistique

Bureau de l'environnement et des affaires foncières

Place de la Préfecture

81013 ALBI Cedex 09

A l'attention de Monsieur Michel VANIN

Objet : Projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT)
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : demande d'avis concernant l'affectation de l'espace agricole et forestier.

Gaillac, le 5 octobre 2016

Par courrier en date du 5 juillet 2016, vous avez bien voulu me faire parvenir, pour examen et avis, le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse.

Parmi les communes concernées par le projet, les communes de Castres, Puylaurens, Soual et Viviers-les-Montagnes sont incluses dans l'aire géographique de l'AOP « Roquefort ».

Par ailleurs, la zone d'étude concerne également l'aire de production des IGP suivantes : « Comté Toisan », « Canard à Foie Gras du Sud-Ouest », « Jambon de Bayonne », « Veau d'Aveyron et du Ségala », « Ail Rose de Lautrec », « Volailles du Lauragais » et « Volailles du Languedoc ».

Après étude du dossier, je vous informe que l'INAO n'a pas de remarque particulière à formuler sur ce projet dans la mesure où celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les AOP et IGP concernées. Néanmoins, le futur tracé au sein de la bande de 300 mètres devra limiter au maximum la consommation des surfaces agricoles.

Pour le Directeur et par délégation,
La Déléguée Territoriale,
Catherine RICHER

Copie : INAO Aurillac

INAO - Délégation Territoriale Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

SITE DE GAILLAC
52 PLACE JEAN MOULIN
81600 GAILLAC
TEL : 05 63 57 14 82 / TELECOPIE : 05 63 57 51 40
www.inao.gouv.fr

