



Autoroute Castres-Toulouse

Dossier de concertation





Conception : Campardou Communication

Publication : DREAL Midi-Pyrénées

Rédaction : FRANCOM/DREAL/EGIS

Crédits photos : Fotolia / Unclesam, Guetty Images / Fairless Unclesam, DREMP, Egis, Jean Robert Loquillard.

JANVIER 2011



Introduction

Suite au débat public qui s'est déroulé entre octobre 2009 et janvier 2010, le ministre d'État, de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a décidé le 25 juin 2010, l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière.

Une nouvelle étape : les études préalables à la déclaration d'utilité publique

Le projet d'autoroute concédée entre Castres et Toulouse entre dans une nouvelle étape, conduisant à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Une nouvelle phase d'études et de concertation s'engage donc maintenant.

Les études menées par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées, sous l'autorité du préfet de région, permettront de construire le dossier d'enquête publique et de concevoir une autoroute s'insérant au mieux dans le territoire, au service de celui-ci, et prenant en compte les enjeux humains, agricoles, fonciers et environnementaux.

Une concertation en continu

Le Grenelle de l'environnement a renforcé l'importance de la concertation lors de la définition des politiques publiques ou des grands projets d'aménagement avec la prise en compte de la pluralité des points de vue, reposant sur la participation de cinq collèges : État, élus, représentants du monde économique et des entreprises, syndicats de salariés et associations.

La loi n°2010 - 788 du 12 juillet 2010, dite loi Grenelle 2, incite à la déclinaison de ce mode de gouvernance pour la définition des grands projets d'aménagement. L'État s'inscrit dans cette approche de la concertation pour le projet d'autoroute concédée entre Castres et Toulouse. Ainsi le préfet de la région Midi-Pyrénées, maître d'ouvrage local de l'opération, à la demande du ministre en charge des transports, a institué un comité de suivi, dont la

composition collégiale s'inspire de celle du Grenelle de l'environnement. Il a aussi sollicité la Commission nationale du débat public afin de nommer un garant de la concertation, neutre et indépendant.

La concertation se déroulera tout au long des études ; elle comporte deux temps forts : l'un début 2011 avec le choix du fuseau de passage de l'autoroute, l'autre début 2012 avec le choix du tracé de référence.

La première phase de la concertation de janvier à avril 2011 : le choix du fuseau

Cette première étape de concertation avec les acteurs institutionnels, les membres du comité de suivi, les élus et la population débute en janvier 2011. Elle doit permettre de déboucher sur le choix d'un fuseau en avril 2011.

A ce stade, la concertation porte sur :

- les fuseaux de passage notamment pour les sections où existent plusieurs options ; le fuseau pressenti issu des précédentes consultations et concertations est rappelé ;
- le positionnement potentiel des échangeurs au sein des zones d'échanges et les fonctionnalités (c'est-à-dire les échanges) qui doivent être assurées ;
- les principes du système de péage (péage ouvert, péage fermé).

Plusieurs rencontres regroupant les élus à une échelle intercommunale se dérouleront dans les premières semaines de l'année 2011. Des permanences de proximité permettent des échanges directs avec le public. Le maître d'ouvrage y présente notamment les différents fuseaux de passage de l'autoroute sur le territoire et recense les avis et expressions de tous les intervenants sur les différents points portés à la concertation.

Le présent dossier de concertation a l'ambition de présenter l'ensemble des éléments permettant de nourrir ces échanges.

> Dossier de concertation et site Internet : deux vecteurs de la concertation.

La concertation repose avant tout sur la mise à disposition d'une information accessible, actualisée et intelligible par tous. Elle s'appuie sur deux principaux vecteurs d'information : le présent dossier et le site Internet.

Le dossier de concertation :

Le dossier de concertation est le socle de départ d'une information partagée entre les acteurs de la concertation et le grand public. Il est composé de différentes parties :

• *Partie générale*

Celle-ci expose le cadre général des études et de la concertation et leurs finalités, les différentes obligations qui s'imposent au maître d'ouvrage, l'organisation que celui-ci a mise en place.

• *Une analyse précise par secteur géographique*

Pour chaque secteur géographique, le dossier présente :

- > une analyse précise et thématique des enjeux du territoire,
- > les différentes options de fuseaux de passage de la future autoroute et l'analyse des enjeux et contraintes,

> une analyse multi-critères de chaque fuseau au regard de l'environnement humain (agriculture, urbanisation et cadre de vie, réseaux et servitudes, organisation et desserte des territoires), du patrimoine culturel et du paysage, de l'environnement naturel (notamment faune et flore), de l'environnement physique et des contraintes techniques.

Le dossier de concertation permet de mettre à disposition du public et des acteurs du territoire une base de connaissances partagée pour dialoguer avec le maître d'ouvrage lors de la concertation.

Conçu en forme de classeur, le dossier de la concertation pourra être facilement actualisé au cours de la concertation.

Le site Internet :

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

Le site Internet est la vitrine permanente de la concertation. Il permet à chacun d'accéder à l'information et à la documentation en temps réel. Il contient aussi un système perfectionné de consultation à distance des cartes détaillées, où l'on peut zoomer à sa guise sur n'importe quel point du territoire.

Il possède des possibilités étendues de téléchargements, notamment en ce qui concerne les études. Il permet par ailleurs de consulter et même d'imprimer les cartes avec le niveau de détail que chacun souhaitera.

Enfin, c'est le moyen le plus simple pour donner son avis ou exprimer ses préoccupations.

Autoroute Castres-Toulouse

DOSSIER DE CONCERTATION

Janvier 2011

Partie générale

Secteur 1 *de A 68 à Verfeil*

Secteur 2 *de Verfeil à Maurens Scopont*

Secteur 3 *de Maurens Scopont à Puylaurens*

Secteur 4 *de Puylaurens à Soual*

Secteur 5 *de Soual à Castres*



Le projet : une autoroute concédée à 2x2 voies entre Castres et Toulouse

Le bassin industriel de Castres-Mazamet, qui fut longtemps le deuxième pôle industriel de Midi-Pyrénées, s'est engagé depuis 20 ans dans une profonde mutation. Cette démarche doit beaucoup à l'impulsion de tous les acteurs politiques et socio-économiques locaux, convaincus des synergies nécessaires avec l'agglomération toulousaine.

En effet, le dynamisme de la métropole toulousaine engendre un développement qui s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes des départements environnants. Ce phénomène de métropolisation,

s'articulant en étoile vers Montauban, Albi, Foix, Saint-Gaudens ou Carcassonne, profite de dessertes de transport performantes.

A l'échelle de la région Midi-Pyrénées, les liaisons entre Toulouse et Auch et Albi et Rodez étant inscrites au programme de modernisation des itinéraires 2009-2014, l'agglomération de Castres – Mazamet reste la seule ville moyenne notablement éloignée d'un axe de communication structurant. Aussi l'achèvement de l'autoroute entre Castres et Toulouse constitue-t-il autant un enjeu de développement local que d'équilibre d'aménagement du territoire régional.



► De la mise à 2x2 voies ...

Dès le début des années 90, l'État, responsable des grandes liaisons d'aménagement du territoire, étudia la mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse via la route nationale 126 et sa connexion à l'autoroute A 68.

L'aménagement de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine en route à 2x2 voies avec échangeurs dénivelés fit ainsi l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 publiée au Journal Officiel du 17 août 1996.

Cette décision fut confirmée à plusieurs reprises, notamment lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, qui classa la liaison Castres - Toulouse via l'A 68 parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire, puis lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) d'octobre 2005.

De plus, l'autoroute Castres-Toulouse est actuellement inscrite à l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport.

La mise à 2x2 voies s'est engagée progressivement depuis la décision ministérielle de 1994. En 1996, les Autoroutes du Sud de la France ont construit la bretelle autoroutière A 680, ainsi que la bifurcation autoroutière entre l'A 68 et l'A 680 et le demi-échangeur de Gragnague : il s'agit d'une portion d'autoroute à 2 voies. Le projet déclaré d'utilité publique a été conçu afin d'être compatible avec la réalisation d'une 2x2 voies entre Castres et Toulouse le long de l'itinéraire de la RN 126.

Deux sections à 2x2 voies ont déjà en service : les déviations de Soual (3 kilomètres) depuis 2000 et de Puylaurens (7 kilomètres) depuis 2008.

La section entre Castres et Soual, pour sa partie dite urbaine, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2004, prorogée par arrêté préfectoral en juin 2009.

L'autre partie de la section Castres-Soual, dite « rase campagne », a fait l'objet d'une enquête publique en mars 2007 avec avis favorable de la commission d'enquête mais la procédure a été interrompue dans la perspective du débat public.

► ... à l'autoroute concédée : la décision ministérielle du 25 juin 2010

Après consultation et accord des collectivités concernées, le ministre en charge des transports a décidé en janvier 2007 d'accélérer la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession.

Une première concertation avec les élus et le public a été conduite en 2007 et 2008. Comme il s'y était engagé lors de cette concertation, le ministre en charge des transports a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 23 décembre 2008.

Le 4 février 2009, la CNDP a décidé que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive devait faire l'objet d'un débat public.

A la suite du débat public qui s'est déroulé d'octobre 2009 à janvier 2010, le ministre en charge des transports a décidé, le 25 juin 2010, le principe de l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126, par mise en concession autoroutière ; il a demandé de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique.

La décision ministérielle indique que ces études doivent préciser les caractéristiques de la concession et notamment les modalités de tarification à l'usage de la voie (hypothèse tarifaires, types de péage ou localisation des barrières de péage). Elles doivent intégrer les apports du projet à la cohérence des différentes politiques mises en œuvre localement, que ce soit en termes de développement économique ou de maîtrise et de structuration de la croissance de l'aire métropolitaine toulousaine.

Elles doivent être conduites dans une perspective multimodale, en intégrant notamment les projets de développement du transport ferroviaire.

Ces études devront aussi permettre de justifier et de préciser les caractéristiques du projet au regard de son intérêt pour les territoires concernés et de ses effets potentiels, et notamment :

- la localisation des échangeurs et diffuseurs ;
- les modalités de traitement des parties du réseau destinées à servir d'itinéraires de substitution, en particulier en termes de sécurité ;
- les modalités de préservation des activités agricoles visant à minimiser les impacts du projet ;
- les modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment, les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques ;
- les modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;
- les modalités de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique...) ;
- les modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;
- l'évaluation du bilan du projet en termes de gaz à effet de serre.

Le ministre demande la création d'un comité de suivi du projet associant les services de l'État, des représentants des collectivités territoriales concernées, des représentants du milieu économique, y compris des agriculteurs, des représentants syndicaux et des associations, notamment des associations de protection de l'environnement.

Enfin, le ministre prévoit que la concertation et l'information du public soient poursuivies sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public.



La concertation et les études

La phase d'étude et de définition du projet qui s'enclenche maintenant doit permettre d'établir le dossier d'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet d'autoroute Castres-Toulouse. La concertation fait partie intégrante du processus de construction du projet. Elle joue dans les deux sens : l'information et l'écoute.

Le maître d'ouvrage explique sa démarche, présente ses études et expose les contraintes déjà identifiées ; les élus, les acteurs et les habitants enrichissent les études de leurs propres connaissances du territoire tout en exprimant leurs avis et leurs préoccupations.

► La concertation antérieure et le débat public

La concertation 2007-2008

Le projet de liaison autoroutière Castres – Toulouse a déjà fait l'objet d'une consultation locale des élus et d'une concertation publique.

La consultation locale des élus et des acteurs du territoire s'est déroulée en avril et décembre 2007 sur les différents fuseaux envisagés.

Une première concertation publique s'est tenue entre octobre 2007 et janvier 2008. Elle portait sur les différents fuseaux possibles, d'environ 300 mètres de large, où pourrait s'inscrire ultérieurement le tracé de référence, ainsi que sur les zones d'échange.

Une plaquette a été distribuée dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées et les cartes détaillées pouvaient être consultées et téléchargées depuis le site Internet de la direction régionale de l'équipement de Midi-Pyrénées. Le dossier de concertation était consultable dans les mairies concernées, lors des réunions publiques et sur le site Internet.

Trois réunions publiques de concertation ont été organisées à Puylaurens (Tarn), à Verfeil (Haute-Garonne) et à Castres (Tarn). Près de 2 500 personnes y ont participé. Des permanences organisées avant et après les réunions ont permis aux personnes qui le souhaitaient de s'entretenir en vis-à-vis avec le maître d'ouvrage et le bureau d'études. Plus de 360 courriers, lettres T ou courriels ont été adressés au maître d'ouvrage.

La consultation locale et la concertation ont ainsi fait ressortir un fuseau préférentiel parmi les différentes options possibles. Le bilan de cette concertation a été mis à disposition de tous lors du débat public de 2009-2010 : il n'a fait l'objet d'aucune remarque.

A l'issue de la concertation, et comme il s'y était engagé, le ministre en charge des transports a saisi la CNDP le 23 décembre 2008.

Le débat public de 2009-2010

Le projet « d'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à deux fois deux voies progressive » a fait l'objet d'un débat public organisé du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010 par la Commission nationale du débat public.

Les 11 réunions publiques ont rassemblé près de 4 500 participants et 350 intervenants ont pu s'exprimer publiquement. Une large médiatisation accompagna le débat (près de 200 articles parurent dans la presse) ; le site Internet de la commission enregistrant pendant cette période plus de 18 000 visites avec plus de 100 000 pages consultées. Le maître d'ouvrage a répondu aux 310 questions qui ont été posées par le public et 48 cahiers d'acteurs ont été rédigés.

À la suite du débat public, la commission particulière et la commission nationale ont respectivement fait le compte-rendu et dressé le bilan du débat. Ces documents ont été rendus publics le 24 mars 2010 et sont toujours disponibles sur le site www.debatpublic-castrestoulouse.org.

Ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue et confirmé la nécessité de renforcer le niveau de desserte du bassin d'emploi Castres – Mazamet afin d'en conforter le développement, des investissements importants ayant déjà été consentis dans ce sens par les acteurs publics et privés.

Le débat a aussi montré que la modernisation des lignes ferroviaires inscrite au Plan Rail Midi-Pyrénées ne pourra pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN 126. Il a également fait apparaître que les partisans d'une amélioration du niveau de service de la RN 126 sont largement favorables à l'accélération du projet et pour cela au recours à la concession.



► La concertation actuelle en vue de l'enquête publique

Le périmètre et l'aire d'études

Le ministre ayant décidé d'achever la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse selon l'itinéraire de la route nationale 126, il est nécessaire de réaliser les études et une concertation sur un périmètre allant de la bifurcation autoroutière entre l'A 68 et l'A 680 jusqu'à la rocade de Castres. Celui-ci inclut donc la bretelle A 680, la bifurcation autoroutière et le demi-échangeur de Gagnague, appartenant au réseau des Autoroutes du Sud de la France, qui seront les maîtres d'ouvrage des travaux décidés sur cette section. Le périmètre de la future autoroute concédée s'étend quant à lui de Verfeil (après la bretelle A 680) à Castres.

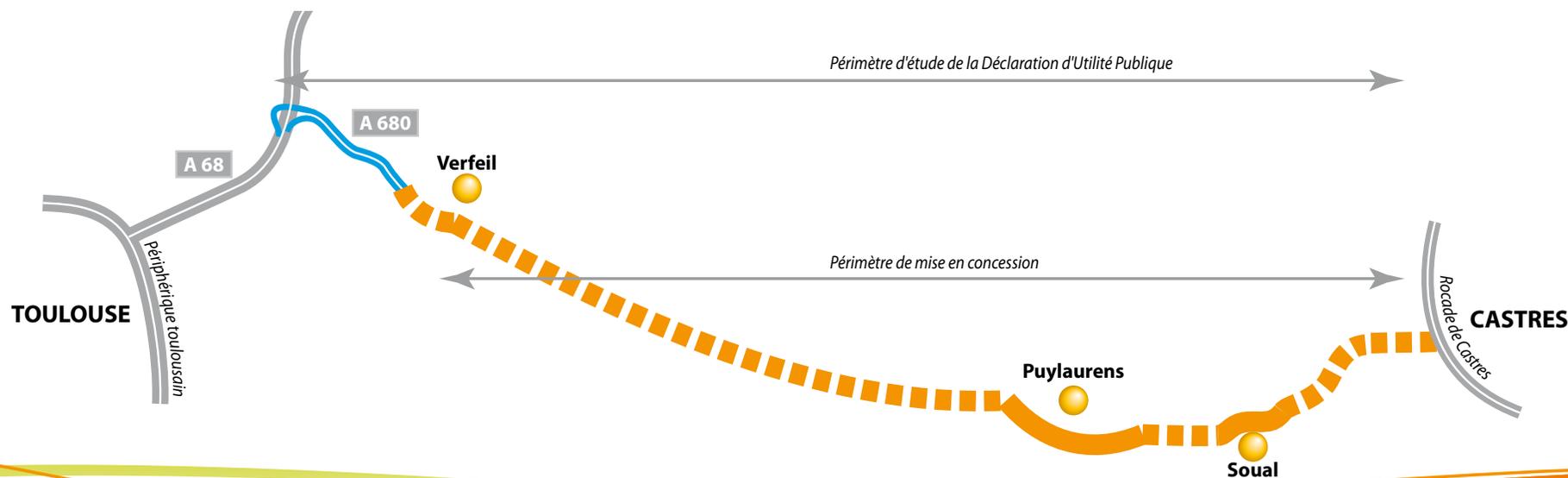
L'aire d'études et de concertation (cf. p14), construite autour de l'itinéraire de la RN 126, englobe les différents fuseaux possibles et s'inscrit dans la continuité des échanges tenus lors de la concertation de 2007 – 2008. La largeur de cette aire d'études est variable afin de tenir compte des particularités de l'itinéraire :

- **au niveau de la bretelle A 680 et de la jonction avec l'autoroute A 68** : le doublement de l'autoroute se fera sur place de sorte que le fuseau est connu et l'aire d'études est donc restreinte à cet endroit. Par contre, il est nécessaire d'étudier l'opportunité du complément de la bifurcation autoroutière et la zone d'échanges de Gagnague : l'aire d'études s'élargit à ce niveau ;

- **au niveau de Verfeil** : l'aire d'études est resserrée autour de la déviation actuelle qui est susceptible d'être doublée sur place. Toutefois, elle est suffisamment large pour permettre d'étudier une nouvelle 2x2 voies à côté de la déviation de Verfeil ;

- **entre Verfeil et Puylaurens** : l'aire d'études s'élargit (jusqu'à atteindre 4 km environ dans le secteur de Cuq-Toulza) afin d'envisager différents fuseaux de passage au niveau de Cuq-Toulza et le positionnement de l'échangeur au niveau de Maurens-Scopont ;

- **entre Puylaurens et Soual** : les deux déviations déjà à 2x2 voies de Puylaurens et Soual, appartenant au réseau routier national, seront intégrées à la concession





autoroutière ; le tracé est donc connu et l'aire d'études volontairement réduite à leur niveau ; par contre, le raccordement de ces deux déviations, concernant principalement la commune de Saint-Germain-des-Prés, n'est pas encore défini et plusieurs fuseaux sont présentés à la concertation à cet endroit ;

- entre Soual et Castres :

– *la section dite « rase campagne »* a fait l'objet d'une enquête publique en 2007, sans que la déclaration d'utilité publique ne soit prononcée. L'aire d'étude comporte les fuseaux présentés alors ; cependant, le fuseau ayant recueilli un avis favorable de la commission d'enquête constitue la base de la concertation ;

– *la section dite « urbaine »* : le projet de route express à 2x2 voies a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2004, prorogée en 2009. Il est nécessaire de l'inclure dans le périmètre de la future déclaration d'utilité publique de l'autoroute concédée entre Castres et Verfeil afin de prendre en compte le statut autoroutier. Cependant, le tracé étant défini et compatible avec les caractéristiques techniques

autoroutières, l'aire d'études est volontairement restreinte à ce niveau à la bande arrêtée lors de la déclaration d'utilité publique de 2004.

Dans les secteurs où plusieurs options de fuseaux sont présentées, le fuseau pressenti à l'issue de la concertation de 2007 – 2008, qui avait fait l'objet d'un large consensus, est clairement identifié. A certains endroits, il reprend l'un des fuseaux présentés lors de la concertation de 2007 – 2008 tandis qu'à d'autres, où les échanges ont fait émerger des adaptations nécessaires, il correspond à un nouveau fuseau, comme au niveau de Cuq – Toulza.

Comme le maître d'ouvrage l'avait annoncé lors du débat public, ce fuseau pressenti est proposé à la concertation avec un même niveau d'analyse et d'études que tous les autres. Il s'agit, en toute transparence vis-à-vis du public et des élus, de rappeler les préférences qui s'étaient dégagées en 2007-2008. Les échanges permettront de confirmer ou d'adapter les choix qui s'étaient exprimés alors.

La concertation : un processus continu jusque l'enquête publique

La concertation fait partie intégrante du processus d'études. Elle est donc continue et doit permettre d'associer les différents acteurs à l'élaboration du projet.

L'organisation générale de la concertation

Un dispositif de concertation encadré par des instances collégiales a été mis en place par le maître d'ouvrage.

Une charte de la concertation (cf. annexe) en fixe les principes. Elle décrit les instances et règles de concertation que la DREAL Midi-Pyrénées, sous l'autorité du préfet, s'engage à mettre en place et à respecter. Elle s'adresse aux partenaires de la DREAL Midi-Pyrénées et aux acteurs de la société civile désireux de contribuer aux réflexions conduites pour l'élaboration de ce projet.

Deux instances veilleront au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation de tous :

- **un garant** de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public,
- **un comité de suivi**, ainsi que l'indique la décision ministérielle.

Par ailleurs, les élus et acteurs du territoire seront associés à la recherche de synergies entre l'autoroute et les grands projets du territoire concerné :

- **des groupes de travail techniques** associeront les représentants des collectivités et des services de l'État ainsi que des experts pour partager leurs connaissances et émettre des avis notamment sur les volets « aménagement du territoire et agriculture » et « environnement »,

- **des ateliers thématiques** du développement durable seront organisés en 2011 pour produire un livre blanc qui exposera les différents défis à relever par l'autoroute en matière de développement durable. Leur objectif est de montrer que la création de l'autoroute n'est pas contradictoire mais peut contribuer au contraire au développement durable des territoires concernés.

> Un garant a été désigné

Une garante de la concertation a été désignée par la Commission nationale du débat public sur sollicitation du préfet de région. Il s'agit de Madame Nerte DAUTIER, qui avait été membre de la commission particulière du débat public. Elle a contribué à la définition de la charte de la concertation et veille jusqu'à l'enquête publique au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation du public.



Garant de la concertation Castres-Toulouse

Ad. : DREAL Midi-Pyrénées Cité administrative
2 bd Armand Duportal - BP80002
31074 Toulouse cedex 9
+
mentionner «NE PAS OUVRIR»
tél. : 06 07 30 89 87
e-mail : garant.castrestoulouse@gmail.com

► Deux phases d'études et de concertation

1^{ère} phase : choix du fuseau d'études

Cette première phase va permettre de proposer au comité de pilotage un fuseau d'études de 300 mètres de large dans lequel s'inscrira ultérieurement le tracé de l'autoroute. Ce fuseau sera déterminé comme le plus favorable après comparaison entre plusieurs hypothèses.

Les études

Pour cela, plusieurs hypothèses de fuseaux ont été établies en tenant compte des études spécifiques déjà réalisées tant sur le plan environnemental que sur le plan du foncier agricole ou de l'urbanisme.

Les études spécifiques ont été réalisées afin de définir les différents fuseaux de passage. Elles portent sur différentes thématiques permettant d'avoir une connaissance globale des différents enjeux du territoire :

- une étude d'impact sur le milieu agricole apporte une connaissance précise des exploitations agricoles et permet de mesurer les effets de l'autoroute sur celles-ci ;
- une étude hydraulique a permis d'analyser la possibilité d'un tracé au sein de la zone inondable du Girou ;
- une étude de reconnaissances géologique, géotechnique et hydrogéologique renseigne sur la possibilité de réaliser une autoroute à 2x2 voies suivant les milieux rencontrés ;
- des études sur les milieux naturels et la biodiversité ont permis de recenser les principaux enjeux en la matière ;
- des études sur la qualité de l'air, le bruit et les continuités écologiques apportent un éclairage sur les enjeux que le maître d'ouvrage devra prendre en compte.

Une analyse thématique et multicritères des différents fuseaux a été conduite sur la base de ces études, secteur par secteur, hormis pour le secteur 1 où il n'existe qu'un seul fuseau permettant le doublement sur place de l'A 680.

Les études sont intégralement mises à disposition du public sur le site Internet. On y retrouve aussi celles ayant alimenté le dossier de débat public, permettant de relativiser les enjeux de l'aire d'études à l'aune d'un territoire bien plus vaste.

Des études plus détaillées sur chaque thématique seront entreprises dans la seconde phase permettant la définition du tracé de référence au sein du fuseau d'études retenu.

La concertation

L'État a décidé de conduire la concertation dans l'esprit de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme. Ainsi, dans un premier temps, le préfet a sollicité en décembre 2010 l'avis des communes et des intercommunalités concernées sur les modalités de cette concertation. La concertation proprement dite se déroule pendant les mois de janvier et février et se terminera en avril 2011 par le choix du fuseau lors du comité de pilotage réuni à cet effet.

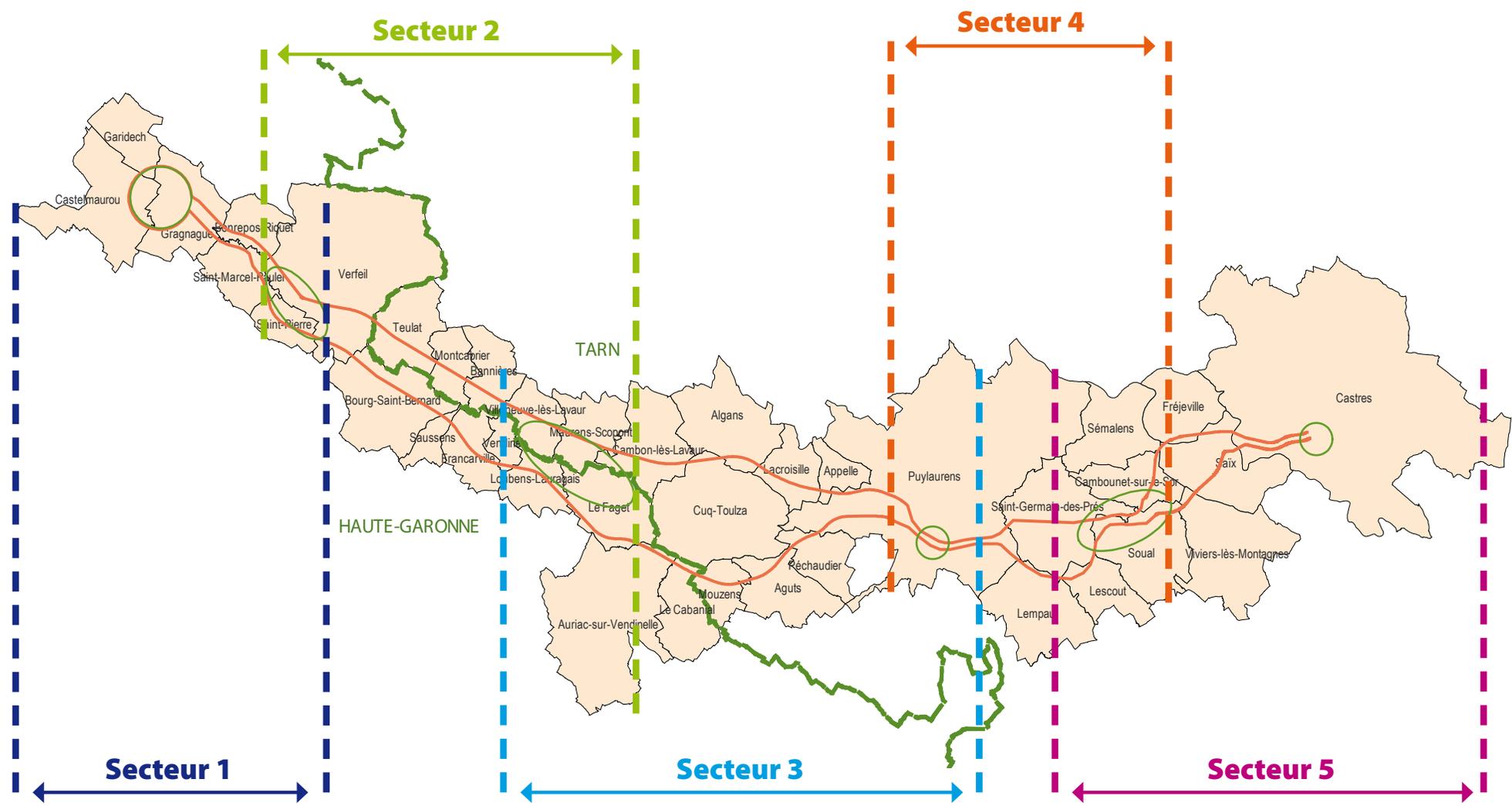
Lors de la première phase d'études, la concertation est fondée sur :

- **Des rencontres avec les élus** dans un esprit intercommunal afin de pouvoir concerter sur des secteurs* cohérents. L'objectif de ces réunions est d'obtenir les avis sur les fuseaux, mais aussi de compléter la collecte des informations sur les contraintes des territoires concernés ;
- **Des permanences de proximité** avec le public afin d'instaurer un dialogue direct avec les particuliers sur les questions d'ordre personnel liées au projet de tracé ; les lieux de ces permanences seront choisis de telle façon qu'un habitant ne soit jamais éloigné de plus de 5 kilomètres environ d'une permanence ;
- Des **échanges approfondis** avec les acteurs du territoire dans le cadre du comité de suivi.

◆ La concertation par secteur avec les élus

○ = Zone d'échange

***Qu'est ce qu'un « secteur » ?**
 Un secteur est l'intervalle entre deux zones d'échanges entre l'autoroute et la voirie locale : chaque zone d'échanges est susceptible d'accueillir un échangeur.



Sont également mis à la disposition des communes concernées :

- **une affiche** avec une impression en grand format de la carte des hypothèses de fuseaux dans le secteur concerné ;
- et **des registres en mairie**, où chacun pourra librement faire part de ses observations.

Le calendrier des permanences sera porté à la connaissance du public par un communiqué dans la presse locale, mais aussi sous forme d'un **dépliant d'information** faisant office d'invitation, distribué, **par les services de La Poste**, dans **toutes les boîtes aux lettres des communes concernées**.



2^{ème} phase : les études détaillées du tracé de référence

L'objectif de cette seconde phase de la concertation est de proposer au comité de pilotage un tracé de référence qui constituera l'axe de la bande de 300 mètres soumise à l'enquête publique. Ce tracé sera défini comme le plus favorable après comparaison de plusieurs variantes. Les mesures d'accompagnement de l'infrastructure, notamment celles prenant en compte l'environnement, seront aussi proposées à cette étape.

Les études

La validation du fuseau d'études permettra d'engager les études d'investigations et de terrain sur une aire d'études plus restreinte, portant essentiellement sur le fuseau de 300 mètres retenu au printemps 2011.

Chaque étude comprendra un inventaire de l'existant, complétant les études déjà réalisées et constituant l'état initial. Cet inventaire sera réalisé par des investigations de terrain sur une aire d'études un peu plus large que le fuseau retenu et permettra d'engager les études de tracé (dont l'emprise est environ d'une largeur de 40 à 50 mètres) au sein de ce fuseau.

Selon les secteurs et les contraintes et enjeux locaux, une ou plusieurs variantes de tracé pourront être étudiées et présentées à la concertation.

Les inventaires écologiques seront réalisés sur un cycle biologique, c'est-à-dire a minima printemps – été – automne et début de l'hiver. Ces inventaires permettront, sur la base des études déjà réalisées, de délimiter de manière plus fine les zones écologiques sensibles : le recensement des espèces végétales et animales sera ainsi complété afin de déterminer les enjeux écologiques liés aux milieux et aux espèces. Ces enjeux seront évalués au regard du statut de protection des espèces, de leur rareté, de l'état de conservation ou de la taille de la population, de la diversité biologique et de leur rôle fonctionnel. Ces études de terrain serviront de base à la définition du tracé et à la prise en compte des enjeux concernant les milieux naturels.

D'autres études de terrain, tout aussi importantes, seront menées :

- l'étude agricole permettra d'optimiser la définition du tracé et de définir les mesures à mettre en place au regard de l'impact de l'infrastructure : bâtiments agricoles situés dans l'emprise, perte de surface d'exploitation ou morcellement de l'exploitation. Des solutions seront étudiées pour réduire ces impacts notamment au travers de l'aménagement foncier ou par les rétablissements agricoles et les rétablissements de drains... ;
- les études sur la santé, le cas échéant particulièrement, en termes de bruit et de pollution de l'air permettront de comparer différentes variantes et montreront les évolutions de ces paramètres pour les habitants du territoire ; et elles permettront d'évaluer les mesures d'atténuation éventuellement nécessaires (buttes anti-bruit, écrans acoustiques...);
- les études sur le paysage et le patrimoine seront réalisées en concertation avec l'architecte des bâtiments de France (en ce qui concerne les monuments historiques ou les monuments classés ou inscrits) ;
- les études géotechniques permettront, sur la base de sondages, de définir la qualité des sols pour déterminer les conditions de réemploi des matériaux et élaborer le plan de mouvement des terres ;
- les études hydrauliques et hydrogéologiques permettront de réaliser une modélisation des crues du Girou notamment et de définir les niveaux des nappes d'eaux souterraines ;
- les études techniques routières porteront sur le tracé, les ouvrages d'art et rétablissements, le système d'assainissement, la chaussée et les équipements (aire de repos, signalisation...), l'itinéraire de substitution ;
- les études de péage et socio-économiques.



> L'itinéraire de substitution

L'itinéraire de substitution est un itinéraire utilisable par tous les usagers ne souhaitant ou ne pouvant emprunter l'autoroute (certaines circulations sont interdites sur ce type de voirie) ; en outre, il permet de rétablir les dessertes locales existantes. Il est constitué par un réseau routier existant ou, en cas d'insuffisance, par la création d'une voie nouvelle.

Dans le cadre de l'autoroute entre Castres et Toulouse, l'itinéraire de substitution serait constitué par l'ancienne RN 126 (en grande partie) et par une nouvelle voie à aménager. Son coût et sa réalisation seraient à la charge du maître d'ouvrage.

L'itinéraire de substitution sera étudié dans la seconde phase et inclus dans l'étude d'impact afin d'être présenté à l'enquête publique.

La concertation pendant la seconde phase

Cette phase de concertation se déroulera entre début 2011 et l'été 2012 et se traduira *a minima* par :

- des réunions du comité de suivi sur l'évolution des études et de la concertation ;
- des rencontres avec les élus (maires, présidents d'EPIC, conseillers généraux) concernés par le fuseau d'études retenu ;
- des groupes de travail techniques associant les représentants des collectivités et des services de l'État ainsi que des experts pour partager leurs connaissances et émettre des avis notamment sur les volets « aménagement du territoire et agriculture » et « environnement ».

Pour cette phase de la concertation, les modalités pourront être adaptées en fonction des enseignements de la concertation sur les fuseaux. Elles seront alors précisées en accord avec le garant et au regard des avis du comité de suivi.

La concertation permettra de dégager sur la base des études le tracé qui concilie au mieux les différents enjeux et contraintes.

La bande de 300 mètres qui sera présentée au final à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sera centrée sur le tracé de référence et ne coïncidera donc pas exactement avec le fuseau d'étude retenu début 2011.

Le tracé définitif de l'autoroute sera défini après la déclaration d'utilité publique, lors des études de projet menées par le concessionnaire. Il pourra être adapté par rapport au tracé de référence et devra s'inscrire dans la bande de 300 mètres arrêtée lors de la déclaration d'utilité publique.

> L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La finalité du processus global des études et de la concertation est de proposer à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique un dossier présentant le projet et la prise en compte de ses multiples effets sur le territoire.

Ce dossier comprend entre autres pièces :

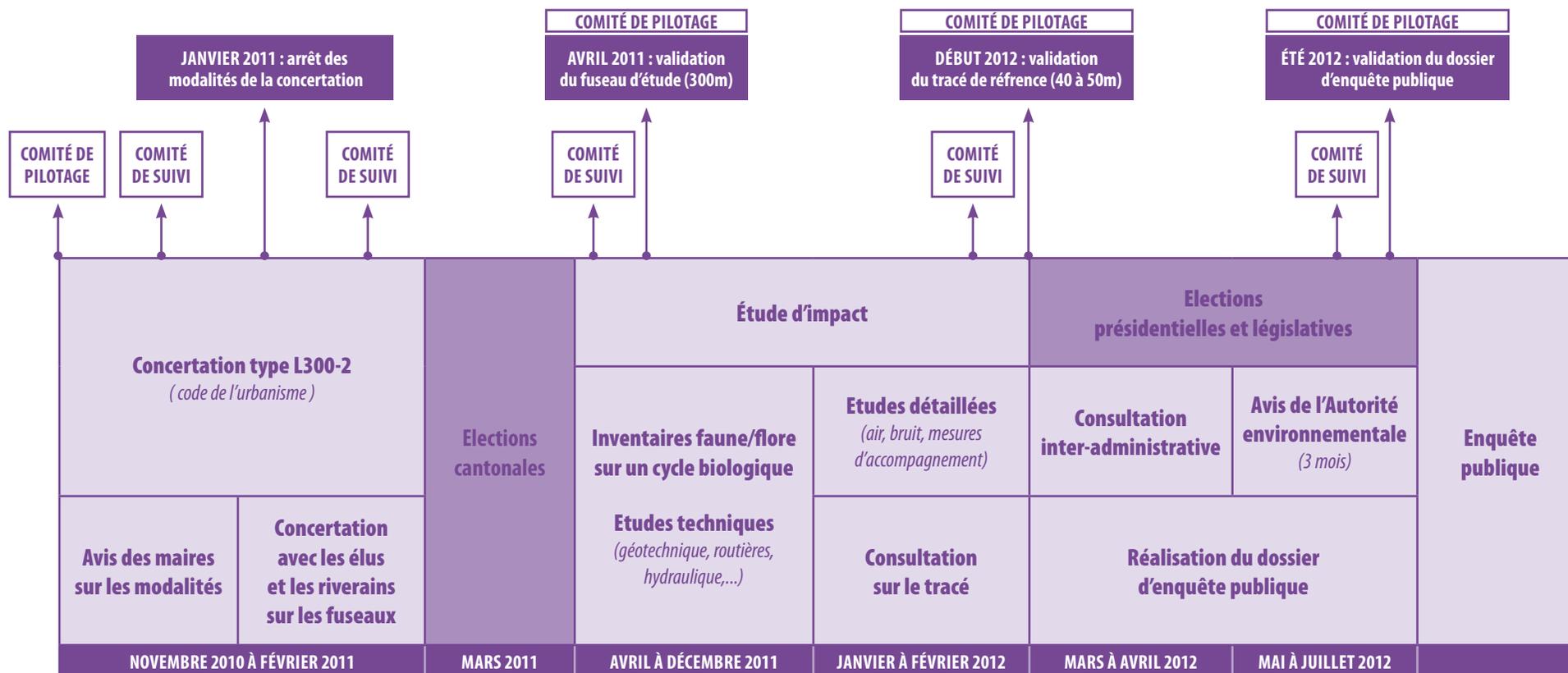
- une notice explicative précisant l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération ;
- un plan général des travaux ;
- les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses ;
- l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale ;
- l'évaluation économique et sociale prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs ;
- la mise en compatibilité des documents locaux d'urbanisme.

Suite à l'enquête publique et à l'avis du commissaire enquêteur, le projet doit faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat, afin notamment d'arrêter la bande de 300 mètres permettant au maître d'ouvrage d'acquiescer, le cas échéant, par voie contentieuse, les emprises nécessaires à l'autoroute.

► Les instances du pilotage et de la concertation

<p>L'État</p>	<p><i>L'État, ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, est maître d'ouvrage.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Le préfet de région représente localement le ministre ; il préside le comité de pilotage et le comité de suivi.</i> - <i>La D.R.E.A.L. (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) assure localement la maîtrise d'ouvrage sous l'autorité du préfet de région; elle est responsable de la conduite des études, de l'organisation et de l'animation de la concertation.</i>
<p>Le comité de pilotage</p>	<p><i>C'est l'instance de validation des études, d'arbitrage et de préparation des décisions à prendre. Il est composé du préfet de région, préfet de la Haute-Garonne, du préfet du Tarn, du Conseil régional, des Conseils généraux du Tarn et de la Haute-Garonne et de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. Il définit les grandes orientations à retenir, arrête les choix et valide les propositions en vue de solliciter leur approbation par le ministre. La DREAL en assure le secrétariat.</i></p>
<p>Le comité technique</p>	<p><i>Il réunit les représentants des services techniques de chacun des organismes présents dans le comité de pilotage.</i></p>
<p>Le garant</p>	<p><i>Le garant est Madame Nerte DAUTIER et a été nommé par la Commission nationale du débat public sur proposition du préfet de région. Il veille au bon déroulement de la concertation territoriale et au respect de la participation du public, facilite les échanges entre participants et veille au respect de l'information du public. Il s'assure notamment de la transparence des informations du maître d'ouvrage envers le comité de suivi. Il assiste aux réunions du comité de suivi et en valide les comptes-rendus. Le garant est invité aux réunions des instances de concertation et y participe s'il le souhaite. Il est destinataire des comptes-rendus des réunions de toutes les instances. Il dresse un bilan de son action à chaque fin d'étape des études, accompagné de ses éventuelles remarques ou suggestions qu'il adresse au préfet, à la DREAL Midi-Pyrénées et au président de la CNDP.</i></p>
<p>Le comité de suivi</p>	<p><i>Il est constitué selon le principe de la gouvernance à cinq prônée lors du Grenelle de l'environnement. Cette instance :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>a été consultée pour la validation du projet de la charte de la concertation ;</i> - <i>est informée de tous les éléments relatifs à l'organisation et au déroulement de la concertation et sera notamment destinataire des comptes-rendus correspondants ;</i> - <i>peut soumettre au préfet et à la DREAL Midi-Pyrénées (maître d'ouvrage), et proposer au comité de pilotage, des points nécessitant une évolution de la charte ou des actions complémentaires pour contribuer à la cohérence de la démarche de concertation ;</i> - <i>est un lieu d'échanges sur les études préalables à la déclaration d'utilité publique.</i> <p><i>La DREAL en assure le secrétariat.</i></p>

► Le calendrier



La concertation sur les fuseaux se déroule avant les élections cantonales. Elle se traduit par des réunions avec les élus locaux et les permanences de proximité avec le public. Elle s'achèvera par le choix d'un fuseau lors du comité de pilotage en avril 2011.

Les études détaillées de tracé seront ponctuées par une validation du tracé de référence par le comité de pilotage début 2012 puis par la validation du dossier d'enquête publique en juillet 2012 suite à la consultation inter-administrative et à l'avis de l'autorité environnementale.

La phase d'études détaillées est relativement longue, notamment en raison de la réalisation des inventaires écologiques qui doivent s'étendre sur un cycle biologique complet, d'une durée comprise entre 9 mois et un an.

Une saisine du Conseil national de protection de la nature peut s'avérer nécessaire avant l'enquête publique.

Concevoir une autoroute concédée à 2x2 voies

La conception d'une autoroute concédée doit répondre à plusieurs enjeux :

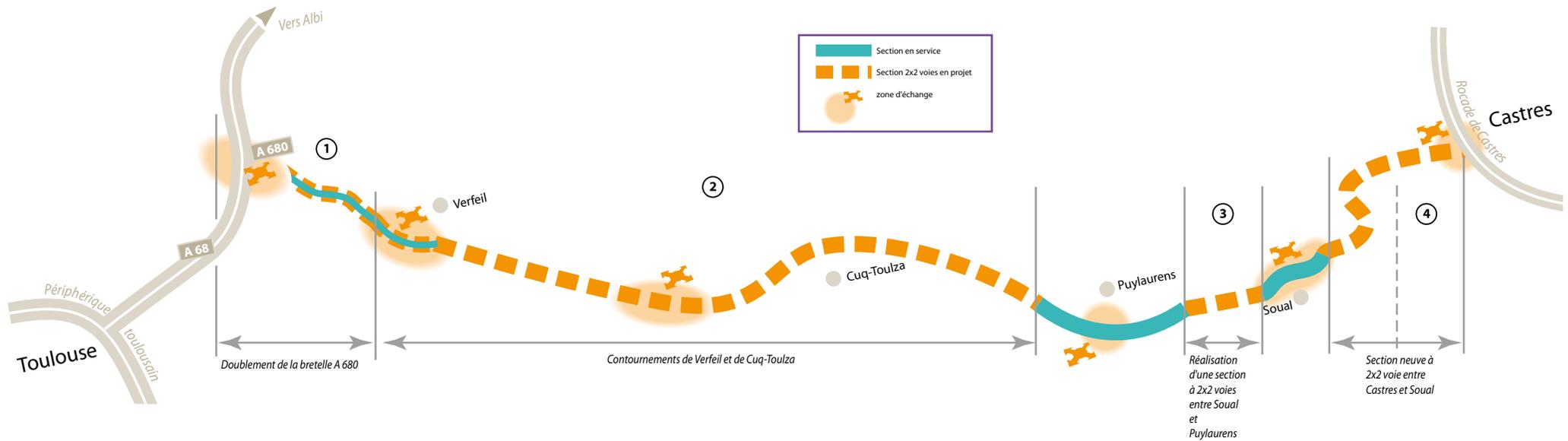
- relier des pôles structurants ou assurer la continuité d'un réseau en permettant des vitesses de circulation élevées nécessitant le respect d'un certain nombre de normes techniques ;
- desservir au mieux le territoire en structurant les flux de déplacements au sein de celui-ci (c'est tout l'enjeu du positionnement des échangeurs) ;
- réaliser, à un coût optimal, une infrastructure s'insérant au mieux dans le territoire où elle se développe ;
- définir un système de péage permettant des trajets à un coût raisonnable pour l'utilisateur et assurant la rentabilité de l'exploitation pour le concessionnaire.

La prise en compte des enjeux humains, environnementaux et patrimoniaux est essentielle à ce stade : de nombreuses études sont

nécessaires afin de disposer d'une connaissance précise de l'état initial et d'effectuer les arbitrages en toute connaissance de causes et dans le respect des réglementations en vigueur. Si l'obtention de toutes les autorisations ou dérogations n'est pas nécessaire en préalable à la déclaration d'utilité publique, il est important de les prendre en compte dans la mesure du possible dès ce stade de définition du projet.

Cette partie présente de manière détaillée l'ensemble des éléments que le maître d'ouvrage doit intégrer afin de concevoir une telle infrastructure.





► Les aménagements à prendre en compte

Ce qui a déjà été fait

Sur une longueur totale de 68 kilomètres entre la rocade de Castres et la jonction avec l'autoroute A 68, différents aménagements ont déjà été réalisés à 2x2 voies :

La déviation de Puylaurens

D'une longueur de 6,8 kilomètres, la déviation de Puylaurens a été mise en service en juillet 2008. Cette route à 2x2 voies est classée dans le réseau routier national (RN 126).

La déviation de Soual

D'une longueur de 3,5 kilomètres, la déviation de Soual a été mise en service en 2000. Cette route à 2x2 voies est aussi classée dans le réseau routier national (RN 126).

Les déviations déjà réalisées seront incluses dans le périmètre de la concession et soumises à péage. Elles constituent un apport en nature dans le cadre du projet de concession permettant de diminuer d'autant le montant de la subvention d'équilibre.

Ce qu'il reste à faire

1 La mise à 2x2 voies de la bretelle autoroutière A 680 entre l'autoroute A 68 et Verfeil

En service depuis 1996, cette bretelle autoroutière d'une longueur de 7 kilomètres devra être doublée. Au même titre que l'A68, l'A680 fait partie du périmètre de concession des Autoroutes du Sud de la France (ASF). La mise à 2x2 voies de l'A 680, qui permettra d'assurer une continuité à 2x2 voies sur le tracé Castres-Toulouse sera réalisée et financée dans le cadre du contrat de concession de la société Autoroutes du sud de la France (ASF).

2 Les contournements de Verfeil et de Cuq-Toulza

• Contournement de Verfeil

D'une longueur de 2,6 kilomètres, avec seulement une voie dans chaque sens, la déviation de Verfeil a été réalisée par le Conseil général de la Haute-Garonne. La mise à 2x2 voies de cette déviation permettrait d'éviter un deuxième contournement de Verfeil et donc de limiter l'emprise routière. Deux autres options seront aussi étudiées :

- construire une nouvelle déviation de Verfeil en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil mise à 2x2 voies ;
- construire une nouvelle route à 2x2 voies à proximité et en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil.

• La réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens incluant le contournement de Cuq-Toulza

Ce tronçon représente une longueur de 33 kilomètres. Cette zone présente un certain nombre de contraintes : zone inondable du Girou, aérodrome de Bourg-Saint-Bernard, réseaux routier et électrique.

3 La réalisation d'une section à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual

Ce tronçon rectiligne représente une longueur de 3,7 kilomètres avec un lotissement aux abords immédiats de la route RN 126 sur la commune de Saint-Germain-des-Prés. La mise à 2x2 voies peut être envisagée, soit en aménageant sur place la RN 126 actuelle, soit en construisant une nouvelle route à proximité.

4 La réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Soual et Castres

Cette portion de l'itinéraire se partage en deux sous-sections dont le contexte est assez différent.

• La section « rase campagne » depuis l'échangeur de Soual jusqu'au niveau de la VC 50

Sa longueur est de 7,5 kilomètres. Cette zone est particulièrement sensible au regard du bâti et des enjeux environnementaux. Afin de tenir compte de l'historique de ce tracé, le fuseau retenu à la suite de la précédente enquête publique constitue la base de la concertation avec les élus et le public. Les différents fuseaux étudiés sont cependant de nouveau présentés et analysés.

• La section « urbaine » depuis la VC 50 jusqu'à la rocade de Castres

D'une longueur de 3,9 kilomètres, elle a été déclarée d'utilité publique le 15 juin 2004, ce qui permet d'intégrer tout de suite son tracé dans le projet d'ensemble. Toutefois, cette section sera incluse dans l'étude d'impact et le périmètre de la nouvelle déclaration d'utilité publique afin de prendre en compte la mise en concession de l'itinéraire complet entre Castres et Verfeil.

► Les zones d'échange permettant d'accéder à l'autoroute

La première phase de la concertation doit permettre un dialogue avec les acteurs locaux, notamment les communes et les intercommunalités, afin de préciser le positionnement potentiel des échangeurs au sein des zones d'échanges.

Les études et concertations précédentes ont permis d'identifier les zones pertinentes pour l'implantation des échangeurs :

1) La zone d'échange de Gragnague

L'échangeur autoroutier, situé sur les communes de Gragnague et Castelmaurou, et qui relie l'A 680 à l'A 68, permet les échanges entre Verfeil et Toulouse mais ne permet pas les échanges entre Verfeil et Albi. L'opportunité de compléter cet échangeur est à étudier. C'est dans le cadre du contrat de concession des ASF que pourrait être financé le complément de l'échangeur autoroutier.

Le demi-échangeur local, situé sur la commune de Gragnague et permettant de rejoindre la RD 20, est orienté vers Toulouse. Si la demande se faisait jour, les conditions dans lesquelles pourrait être complété ce demi-échangeur afin de permettre des mouvements Gragnague-Castres seraient également à étudier. Il convient de souligner que, dans le cas où cet aménagement serait souhaité par les collectivités locales, il leur reviendrait de prendre en charge les coûts de construction et les charges d'exploitation supplémentaires induites pour ASF.

2) La zone d'échange de Verfeil

Au droit de la commune de Verfeil, la RD 112 qui relie Toulouse à Lavaur, constitue un axe routier structurant qui justifie l'implantation d'un échangeur local.

3) La zone d'échange de Maurens-Scopont / Vendine

Ce carrefour de routes existantes (RD 87, RD 11, RD 826, RD 42) constitue une zone d'échanges naturelle dans le cadre de la réalisation de la future autoroute. L'implantation de l'échangeur devra notamment prendre en compte les enjeux liés à la proximité du château de Maurens-Scopont, du Girou et de sa zone inondable.

4) La zone d'échange de Puylaurens

L'échangeur situé sur l'actuelle déviation de Puylaurens, permettant de rejoindre la RD84 reliant Graulhet à Revel, sera conservé et aménagé.

5) La zone d'échange de Soual

La commune de Soual est située à la croisée des routes départementales RD 621 (Labruguière <-> Puylaurens) et RD 622 (Castres <-> Revel) ce qui justifie l'implantation d'une zone d'échanges dans ce secteur.

Deux possibilités sont envisagées pour l'implantation de cet échangeur :

- un échangeur complet situé à l'est de Soual, permettant de desservir les zones industrielles et commerciales,
- un échangeur complet à l'ouest de Soual, permettant notamment d'accueillir les usagers venant de Revel.

6) La zone d'échange de Castres/Saint Palais

L'autoroute sera directement reliée à la rocade de Castres en aménageant l'échangeur de Labescou.

Un échangeur local, situé à proximité de la rocade de Castres, au lieu-dit Saint-Palais, permettra la desserte des zones industrielles du Mélou et de la Chartreuse.

► Le coût du projet et son financement

Le coût du projet

La mise à 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Toulouse sera financée de plusieurs manières.

D'abord, la mise à 2x2 voies de l'A 680 sera réalisée dans le cadre du contrat de concession d'ASF. Dans le cas où l'État choisirait également de compléter la bifurcation autoroutière entre l'A 680 et l'A 68 afin de permettre les échanges Castres / Albi, ces travaux seront également réalisés dans le cadre de la concession d'ASF. En ce qui concerne le complément du demi-échangeur de Gragnague, situé sur le réseau concédé à ASF, les collectivités locales demanderesse devront assumer le coût de mise en place de cet aménagement. Le coût de ces aménagements n'est pas encore déterminé : il le sera aux termes des études actuellement en cours.

En ce qui concerne la mise à 2x2 voies de la partie entre Verfeil à Castres, celle-ci sera réalisée grâce à une mise en concession autoroutière. Le coût des travaux à réaliser est estimé à 335 millions d'euros TTC en valeur 2009. Les études actuellement menées vont permettre de le préciser.

La concession

Une fois l'aménagement déclaré d'utilité publique et suite à un appel d'offres effectué sur la base d'un cahier des charges déclinant techniquement les caractéristiques du projet déclaré d'utilité publique, l'État confiera à un concessionnaire le soin de concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir l'autoroute. Ce dernier sera autorisé à percevoir des péages pour couvrir ses dépenses tant d'investissement que d'exploitation pour une durée fixée dans le contrat de concession (de l'ordre de soixante ans en pratique).

Lors de l'appel d'offres de concession, tout candidat à la concession peut formuler son offre en demandant le versement par la puissance publique d'une subvention d'équilibre, s'il estime que la rémunération par le péage ne permettra pas à elle seule d'équilibrer le coût de l'opération. Cette subvention n'est donc pas automatique et son montant est lié notamment à la stratégie financière de chaque candidat.

Les collectivités territoriales cofinçant l'opération sont impliquées pour le choix du concessionnaire. Ainsi, elles sont informées des candidatures remises et admises ; elles sont ensuite consultées sur les documents de la consultation des candidats ; une synthèse des offres leur est présentée et leurs remarques sont prises en compte.

Le coût du péage et le montant de la subvention d'équilibre

Les montants respectifs des péages et d'une éventuelle subvention d'équilibre constituent des éléments majeurs et discriminants pour l'attribution de la concession. Ils ne pourront être connus qu'au moment de l'appel d'offres et du choix du concessionnaire par l'État.

Lors du débat public, la DREAL a retenu l'hypothèse d'un tarif de péage à 9,4 centimes d'euros (TTC en valeur 2009) par kilomètre parcouru par un véhicule léger et 21 centimes en moyenne pour un poids lourd. Sur les bases de tarification et de trafic présentées lors du débat public, il a été estimé qu'une subvention d'équilibre de 113 millions d'euros hors taxe en valeur 2009 pourrait être demandée à la puissance publique. Les déviations déjà réalisées de Soual et de Puylaurens seront incluses dans le périmètre de la concession : elles constituent un apport en nature permettant de diminuer d'autant le montant de la subvention d'équilibre.

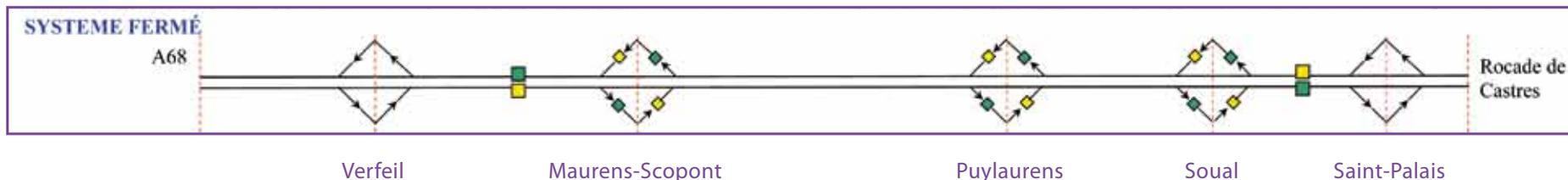
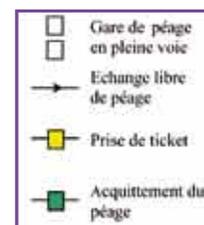
En ce qui concerne le montant du péage pour les usagers réguliers, son coût peut être minoré par divers moyens, comme des formules d'abonnement, mises en place de plus en plus souvent par les concessionnaires, le cas échéant avec le soutien des collectivités locales.

► Le système de péage

Péage fermé ...

Le péage fermé fonctionne selon un système de barrières de péage à chaque point d'entrée ou de sortie de l'autoroute. L'utilisateur prend un ticket à l'entrée et paie en sortant du réseau. Le péage perçu est donc proportionnel à la distance parcourue et au service rendu. Un exemple de péage fermé est le système en place sur l'autoroute A 61 entre Toulouse et Narbonne.

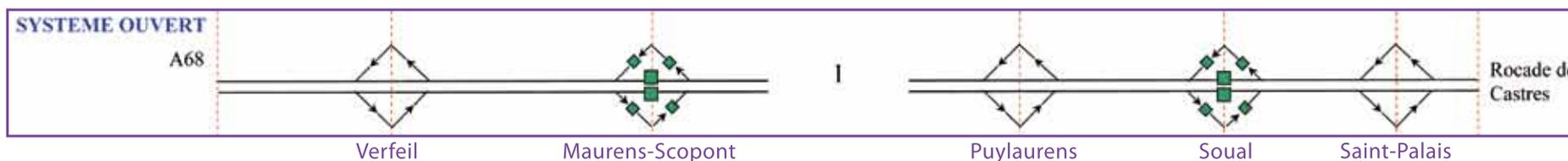
Dans le cas d'un péage fermé, il faudrait construire une gare de péage en pleine voie à chaque extrémité de l'autoroute auxquelles s'ajouteraient des gares de péages au niveau des échangeurs intermédiaires (Soual, Puylaurens, Maurens-Scopont / Vendine, Verfeil), comme l'illustre à titre d'exemple le schéma ci-dessous.



... ou péage ouvert ?

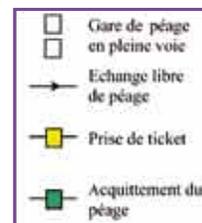
Le péage ouvert fonctionne selon le principe de la facturation forfaitaire par tronçon. Dans un tel système, l'utilisateur ne rencontre pas forcément de « gare de péage » lorsqu'il pénètre sur le réseau concédé ou lorsqu'il en sort ; par contre, au cours de son itinéraire, il peut rencontrer une ou plusieurs barrières de péage

ou il s'acquitte forfaitairement du coût du tronçon. Le coût du trajet n'est donc pas strictement proportionnel à la distance parcourue. Un exemple de système de péage ouvert est celui mis en place sur l'autoroute A 68 entre Toulouse et Albi.

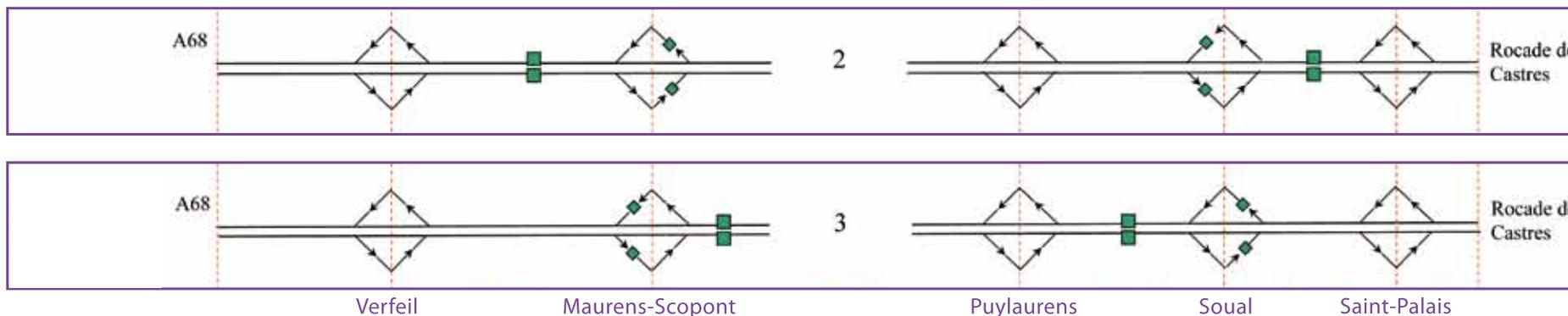


Plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- Regrouper les gares de péage pleine voie et les gares sur échangeurs au niveau des zones d'échanges intermédiaires (exemple au schéma 1) ;
- Positionner une gare de péage pleine voie à chaque extrémité et deux autres gares au droit des zones d'échanges intermédiaires (exemple au schéma 2) ;
- Même principe que la précédente mais avec une position différente des barrières de péage (exemple au schéma 3).



Toutes ces solutions, péage ouvert ou fermé, nécessitent deux arrêts pour les usagers effectuant le trajet de Castres à Verfeil. En outre, le choix de tel ou tel type de péage conditionne le positionnement des barrières de péage.



► Les exigences techniques et les enjeux du territoire

Afin de construire le tracé de référence, les exigences techniques de géométrie du tracé, de rétablissements des réseaux, etc., doivent s'intégrer sur un territoire où l'on recense de multiples enjeux d'ordre humain, naturel ou patrimonial.

Les contraintes techniques liées à l'autoroute

La géométrie

Une autoroute à 2x2 voies, permettant des vitesses de circulation pouvant aller jusqu'à 130 km / h dans des conditions optimales de sécurité, est conçue suivant un certain nombre de normes techniques décrites dans l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison – circulaire n°2000-87 du 12 décembre 2000 (ICTAAL 2000).

Ces caractéristiques techniques contraignent donc la géométrie des fuseaux de 300 mètres pouvant accueillir le tracé de la future autoroute.

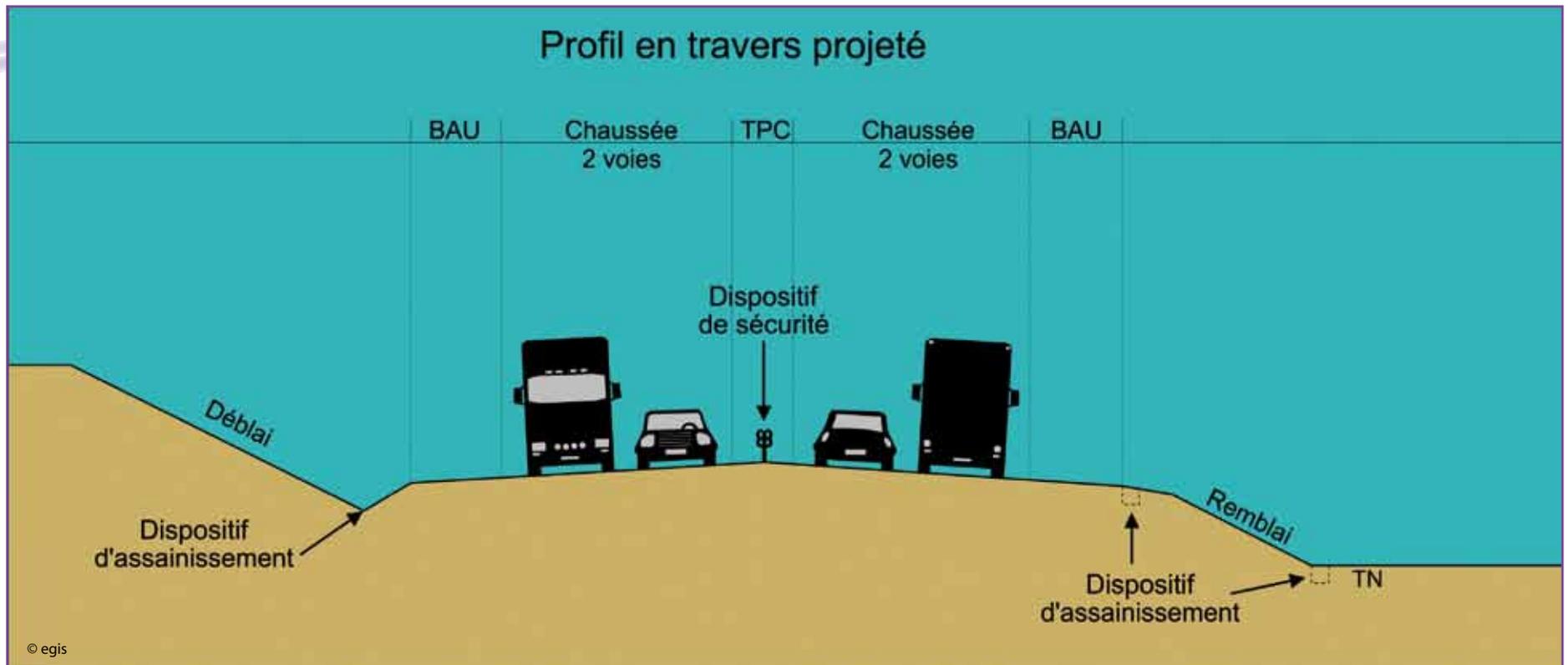
Ainsi, le rayon de courbure sera, dans la mesure du possible, supérieur ou égal à 1500 mètres afin d'améliorer le confort de l'utilisateur et de faciliter le respect des distances de visibilité. Cette limite peut être abaissée à 600 mètres si les contraintes topographiques ou environnementales l'exigent en inversant le dévers (pente de la chaussée en travers qui permet notamment l'écoulement des eaux de ruissellement). Les pentes longitudinales ne devront pas dépasser 5 % (c'est-à-dire que l'autoroute monte ou descend au maximum de 5 mètres en 100 mètres parcourus).

Des contraintes s'ajoutent au niveau des échangeurs, notamment en termes de distance de visibilité afin d'assurer la sécurité des usagers qui s'insèrent dans le trafic de l'autoroute ou qui en sortent.

Comme l'indique le schéma ci-après, le profil en travers de ce type d'autoroute comporte les éléments suivants :

- 2 chaussées composées de 2 voies de circulation de 3,5 mètres de large chacune,
- une bande d'arrêt d'urgence (largeur pouvant varier de 2,5 mètres à 3 mètres selon les caractéristiques du trafic),
- un terre-plein central, dont la largeur, de l'ordre de 3 mètres, dépendra notamment du type de dispositif de sécurité mis en place (métallique ou en béton) et de la présence éventuelle de dispositifs de signalisation (potence).





Le rétablissement des communications

L'autoroute ne devra pas constituer une barrière pour les voies de communication existantes (routes, chemins, voies ferrées), ni un obstacle pour les rivières et ruisseaux, ni, de façon générale, pour les réseaux souterrains ou aériens de transport d'énergie, de fluides ou de télécommunication (électricité, gaz, téléphone, eau potable, eaux usées, etc.).

Les solutions techniques de rétablissements sont diverses :

- *Les passages inférieurs* : ouvrages d'arts permettant à une voie, un cours d'eau, une brèche de passer sous l'autoroute ;
- *Les passages supérieurs* : ouvrages d'arts permettant à une voie ou un cheminement de passer au dessus de l'infrastructure autoroutière ;
- *Des ouvrages spécifiques* : incorporés dans le remblai d'autoroute permettant de rétablir un écoulement hydraulique et les connections écologiques (déplacements d'animaux) ;
- *La création d'une voie latérale* : permettant de rejoindre un autre ouvrage de rétablissement situé à proximité.

Les terrassements

Selon la topographie, la plate-forme autoroutière sera en hauteur (en remblai) ou encaissée (en déblai) par rapport au terrain naturel, voire éventuellement en profil mixte (déblai d'un côté, remblai de l'autre).

Lorsque la qualité des matériaux du site le permet, les matériaux issus des déblais sont réutilisés pour les remblais, en définissant les conditions de réemploi (extraction, traitement, humidité, etc.). Les matériaux non-réutilisables sont utilisés pour les buttes anti-bruit ou sont stockés en dépôt définitif dans le cadre d'un traitement paysager.

La recherche de l'équilibre des matériaux, c'est-à-dire le fait que la quantité de matériaux de déblais réutilisables en remblais soit pratiquement égale à la quantité de matériaux de remblais nécessaires, permet de limiter le recours à des carrières dont l'impact s'ajoute à ceux de l'infrastructure.

D'autre part, la réalisation du plan de mouvement des terres permet de déterminer les distances d'acheminement des matériaux, et donc d'optimiser ces distances afin d'en limiter le coût financier et environnemental.

Les échangeurs dénivelés

Un échangeur est un endroit où on peut passer de l'autoroute à une autre autoroute ou à une route du réseau secondaire. Pour distinguer ces deux cas de figure, on parle de noeuds autoroutiers (ou bifurcations autoroutières) pour les liaisons entre autoroutes, et de diffuseurs pour les liaisons entre l'autoroute et la voirie ordinaire.



Les bifurcations autoroutières imposent des contraintes géométriques fortes puisque toutes les courbes doivent respecter les exigences de sécurité des autoroutes pour permettre la circulation à des vitesses de 70 ou 90 kilomètres par heure. L'emprise de ce type d'échangeurs peut donc être relativement conséquente. Dans le cas de la bifurcation autoroutière entre l'A 680 et l'A 68, la consommation d'espaces est limitée du fait que l'A 680 se raccorde sur l'A 68.



Les diffuseurs, quant à eux, autorisent des contraintes géométriques plus souples que les bifurcations autoroutières. Cependant, les bretelles d'entrée et de sortie font l'objet de normes techniques précises permettant d'assurer des conditions d'accélération et de freinage en toute sécurité pour les usagers. Un diffuseur est composé d'un pont permettant de franchir l'autoroute, de bretelles d'entrée et de sortie et éventuellement d'un ou plusieurs carrefours giratoires. Les échangeurs peuvent être de type « lunette », « losange » (à gauche) ou « trompette » (à droite).



Présentation du territoire

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

L'ensemble des enjeux territoriaux (humains, naturels, patrimoniaux, etc.) est développé de manière détaillée par secteur dans la suite du dossier de concertation afin de donner aux élus et au public une connaissance précise et exhaustive du territoire dans lequel le projet s'inscrit (cf. analyse par secteur).

A l'ouest, en venant de Toulouse, après la bifurcation entre l'A 68 et l'A 680, le territoire est caractéristique des franges périurbaines de l'agglomération toulousaine avec un habitat épars et des bourgs situés à flancs de collines.

Le territoire est ensuite très largement voué à l'agriculture et marqué entre le Lauragais et la plaine castraise par la vallée du Girou. Ce cours d'eau ne présente pas intrinsèquement une grande richesse écologique. En effet, le lit du Girou a été de nombreuses fois modifié au fil des aménagements réalisés par l'homme. Il assure pourtant une fonction écologique essentielle à l'échelle de la zone puisqu'outre la migration des poissons, il constitue une zone d'alimentation pour les animaux. Ainsi, un certain nombre d'oiseaux, comme la Bergeronnette printanière, ou de chiroptères y sont recensés.

En outre, le champ d'expansion des crues du Girou entre Gragnague et Maurens-Scopont est particulièrement large, atteignant parfois une largeur de 600

mètres ; la transparence hydraulique et la préservation des zones habitées de tout risque supplémentaire d'inondation devront être prises en compte par le projet.

La plaine agricole accueille aussi un certain nombre d'activités comme un poste électrique ou un aérodrome à Bourg – Saint-Bernard. Un certain nombre de sites ou de monuments remarquables marquent le territoire : le moulin de Nagasse, le site historique des fêtes de la Pentecôte, le château de Maurens – Scopont.

Au-delà de ce village, le paysage se transforme peu à peu, même s'il reste dominé par l'activité agricole : on y rencontre des vallons plus prononcés, accueillant des bâtisses isolées. Cette zone abrite des habitats d'intérêt écologique potentiel, comme des boisements ou des pelouses embroussaillées, ainsi que quelques espèces d'oiseaux protégés comme l'œdicnème criard ou la chevêche d'Athéna. L'actuelle route nationale 126 y traverse le bourg de Cuq -Toulza que l'autoroute devra contourner traversant des zones de coteaux.

Plus à l'est, vers les villages de La Croisille et d'Appelle, des zones de forte densité de sites archéologiques et une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF), la Butte Saint-Loup, constituent des éléments remarquables du territoire.

L'autoroute se connectera alors à la déviation de Puylaurens, commune accueillant la source du Girou. Au-delà, les espaces s'ouvrent de nouveau sur des collines aux pentes peu prononcées sur lesquelles on peut observer de nombreux pigeonniers ou bâtisses caractéristiques de cette partie du sud-ouest. Les zones d'habitats se

densifient notablement : on trouve ainsi au niveau de Saint-Germain-des-Prés de nombreux lotissements pavillonnaires.

Après la déviation de Soual, le territoire est traversé par le cours d'eau du Sor qui coule du sud vers le nord et que l'autoroute devra donc enjamber. Le projet devra s'inscrire dans un milieu très contraint. Ainsi, au niveau de la commune de Saïx, le projet d'autoroute devra éviter la ZNIEFF Roselière de la Crémade et Gravières de la Crémade, accueillant la réserve naturelle régionale de la Héronnière de la Crémade, zone d'intérêt très fort pour l'alimentation, l'installation et la reproduction d'espèces d'oiseaux protégés : Héron bihoreau, Héron cendré. A ce niveau, on rencontre une densité relativement élevée d'habitat, préfigurant du milieu périurbain et urbain de l'agglomération castraise.

Avant d'entrer dans cette dernière le projet d'autoroute devra traverser le cours de l'Agoût, qui contourne d'est en ouest l'agglomération de Castres et appartient à la zone Natura 2000 Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agoût et du Gijou et dont la traversée ne peut être évitée. La traversée de la rivière devra être réalisée après une appréciation spécifique des incidences sur le site et en prenant toutes les précautions nécessaires pour les éviter ou à défaut les réduire très significativement.

L'autoroute s'insérera alors dans ou à proximité de la partie urbanisée de Castres pour se connecter à la rocade.

La partie suivante expose les principes de conception d'une autoroute et les différents enjeux que le maître d'ouvrage doit prendre en compte.



La prise en compte des enjeux environnementaux

L'ensemble des effets de l'autoroute sur l'environnement est pris en compte à toutes les étapes de la conception et de la construction de l'infrastructure. Cependant, le code de l'environnement dispose que le maître d'ouvrage de l'infrastructure doit réaliser une étude d'impact, jointe au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette étude présente de manière globale, synthétique et cohérente l'ensemble des conséquences de l'infrastructure sur le territoire et la façon dont le maître d'ouvrage propose de les prendre en compte afin de limiter au maximum les impacts (cf. encadré). Cependant, à la suite de déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage

devra réaliser de nombreuses autres études afin de préciser les caractéristiques de son projet lui permettant d'obtenir des autorisations ou dérogations, comme celles relatives à la police de l'eau ou à la destruction et / ou au déplacement des espèces protégées et de leurs habitats.

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

> L'étude d'impact

Une pièce majeure du dossier d'enquête publique est l'étude d'impact, dont la constitution est obligatoire pour tout projet routier d'une ampleur suffisante. Le principe de cette étude est d'analyser l'état initial du site et de son environnement puis de qualifier les impacts de l'infrastructure sur l'environnement. La liste des thèmes abordés est indiquée à l'article R.122-3 du code de l'environnement (cf. annexe) : entre autres, il s'agit de traiter des impacts, directs et indirects et cumulés avec d'autres projets connus, temporaires ou permanents, sur la biodiversité, l'eau, les sols, l'air, le patrimoine et les paysages, le cadre de vie, etc.

Une fois l'état initial caractérisé, notamment à partir d'inventaires écologiques et d'études de terrain, on recherche un tracé qui minimise les impacts sur l'environnement à un niveau global, en intégrant à la fois la biodiversité, l'habitat, l'eau et les milieux aquatiques, les paysages, etc. Si des impacts sont alors caractérisés, le maître d'ouvrage envisage des mesures pour les éviter en priorité. S'il en subsiste toutefois, il est alors nécessaire de concevoir des mesures de réduction ou des principes de mesures de compensation. Ces mesures sont alors transcrites dans le dossier de programme, traduisant en termes techniques le projet et les engagements de l'Etat pris au moment de la déclaration d'utilité publique : ce dossier s'imposera au futur concessionnaire. Une fois ce dernier désigné, il procède

aux études fines permettant d'obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation de l'itinéraire.

En outre, la loi Grenelle 2 porte réforme de l'étude d'impact ; elle insiste sur un aspect particulier, autrefois insuffisamment traité dans les études d'impact : le maître d'ouvrage doit ainsi préciser ses choix d'aménagement au regard des conséquences sur la santé humaine (pour un projet autoroutier, il s'agit principalement des problématiques liées au bruit et à la qualité de l'air), sur la préservation de la trame verte et bleue.

Depuis le décret n°2009-496 du 30 avril 2009 et sa circulaire d'application, l'étude d'impact est soumise à un avis de l'autorité environnementale, joint au dossier d'enquête publique. En ce qui concerne l'autoroute Castres – Toulouse, cette autorité est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, agissant de manière indépendante du ministre en charge des transports.

Ce renforcement de la prise en compte des aspects environnementaux et sanitaires, dès le niveau de définition amont du projet, s'inscrit plus globalement dans la volonté, politique et sociétale, de tendre vers une meilleure prise en compte des enjeux du développement durable.

Milieu humain

Concevoir une autoroute au service d'un territoire nécessite de prendre en compte le milieu humain existant, que ce soient les zones urbanisées ou les activités économiques, en recherchant un tracé respectueux des habitations et des exploitations agricoles.

> Une attention particulière aux impacts fonciers et aux contraintes du monde agricole

L'emprise finale de l'autoroute représente environ 350 hectares, constitués principalement de parcelles agricoles. L'expérience montre qu'une très grande majorité de ces acquisitions foncières est réalisée à l'amiable car la construction d'une nouvelle autoroute est l'occasion d'une réorganisation foncière à l'échelle communale - voire cantonale - permettant des échanges de parcelles entre propriétaires souhaitant vendre et propriétaires souhaitant au contraire développer leur exploitation.

Cette réorganisation foncière est souvent réalisée dans le cadre d'un aménagement foncier agricole et forestier (autrefois appelé remembrement agricole). Alors que celui-ci est normalement lancé après la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage souhaite, dans le cadre du projet Castres – Toulouse, anticiper la réalisation et le portage financier de l'aménagement foncier dès la phase des études préalables : il étudiera notamment la possibilité de réserver à ce stade un ensemble de terrains.

Au-delà de la stricte emprise autoroutière, le maître d'ouvrage devra aussi prendre en compte les contraintes des exploitants agricoles riverains de l'autoroute :

- rétablissement des réseaux d'irrigation et de drainage, y compris pendant les travaux ;
- rétablissement des voies communales et des chemins agricoles avec aménagement de passages permettant le cheminement et le transfert des bêtes ;
- tri des terres lors des travaux de façon à pouvoir replacer la terre végétale en surface.

> Une nécessaire maîtrise de l'urbanisation

Les conséquences sur l'organisation du territoire, dont le risque d'étalement urbain, devront être maîtrisées.

La dynamique de développement local que peut induire le projet pourrait être porteuse de certains facteurs de déséquilibre des territoires liés en particulier au risque d'étalement urbain ; une intervention publique volontariste est indispensable pour maîtriser ces phénomènes.

Il serait important que l'ensemble des territoires s'engage dans des démarches de schéma de cohérence territoriale (SCOT) de façon à accompagner l'éventuelle arrivée de cette nouvelle infrastructure. Ces projets de territoire pourraient permettre, à l'image de ce qui est prévu dans le cadre de la démarche InterSCOT de l'aire urbaine toulousaine, un développement hiérarchisé et structuré autour du confortement de pôles d'équilibre constitués des petites villes et des bourgs centres, volontariste et économe en espace. Ils permettraient de maîtriser les effets de l'infrastructure sur l'occupation du sol, en particulier au droit des échangeurs.

Afin de prendre en compte au mieux tous ces enjeux fonciers et urbains, la DREAL souhaite initier une réflexion dès le stade des études préalables à l'enquête publique à travers un groupe de travail permettant d'aborder les problématiques du foncier agricole et du développement urbain induit par l'arrivée de l'autoroute, autour des échangeurs notamment. Ce groupe se réunira après la validation du fuseau d'études de 300 m, retenu par le comité de pilotage.

> Aménagement foncier :

L'aménagement foncier agricole et forestier répond à un triple objectif :

- améliorer les conditions d'exploitation des propriétés rurales agricoles ou forestières ;
- assurer la mise en valeur des espaces naturels ruraux ;
- contribuer à l'aménagement du territoire communal ou intercommunal défini dans les documents d'urbanisme.

En vertu de l'article R123-30 du code de l'environnement, le préfet saisit le conseil général, maître d'ouvrage de l'aménagement foncier. Ce dernier décide alors d'initier (ou non) un aménagement foncier et institue une commission communale ou intercommunale à cet effet. Celle-ci, composée de fonctionnaires, d'élus locaux et d'agriculteurs, se prononce alors sur le périmètre, l'opportunité et le mode de l'aménagement foncier (cf. infra). Si la commission communale (CCAF) juge opportun l'aménagement foncier, alors le conseil général met en oeuvre la procédure. La CCAF attribue notamment la valeur et le classement des terres et procède aux échanges entre les différents propriétaires et exploitants agricoles concernés.

Une association foncière est ensuite créée, regroupant notamment les propriétaires concernés par le périmètre de l'aménagement foncier : elle a en charge de piloter les travaux connexes (reconstitution des chemins et des haies, travaux hydrauliques, etc.).

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure est tenu, selon l'article L123-24 du code rural, de remédier aux dommages causés en finançant l'ensemble des opérations d'aménagement foncier. A cette fin, il signe des conventions avec le conseil général et la société d'aménagement foncier et d'économie rurale (SAFER) locale et, au moment de la mise en place des travaux connexes, avec l'association foncière.

En termes techniques, il existe deux types d'aménagement foncier :

- **en inclusion d'emprises** : les parcelles situées sous l'emprise de la route sont incluses dans le périmètre de l'aménagement foncier, dont la surface est supérieure ou égale à 20 fois celle de l'infrastructure. Au préalable des échanges de terre, la SAFER locale stocke des terrains, d'une surface globale équivalente à celles des emprises de la route, au sein du périmètre d'aménagement foncier, en usant de son droit de préemption. Si le stock s'avère insuffisant, la CCAF prélève alors l'ensemble des propriétaires concernés à hauteur de 5% maximum de la surface de leurs terrains. Les échanges de terrain ont alors lieu dans le cadre de l'aménagement foncier de sorte que les propriétaires des terrains situés sous l'emprise routière sont compensés de leur perte par le gain d'autres terrains au sein du périmètre de l'aménagement foncier.

- **en exclusion d'emprises** : le maître d'ouvrage achète directement l'emprise de la route en versant des indemnités aux propriétaires et exploitants agricoles : dans ce cas, la SAFER ne constitue pas de stock pour le compte du maître d'ouvrage de l'infrastructure. L'aménagement foncier a lieu de part et d'autre de l'emprise routière. Dans ce type d'aménagement, les parcelles situées sous l'emprise sont perdues par leurs propriétaires.

Cadre de vie

> La protection contre le bruit

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

L'étude menée pour le débat public en juillet 2009 fournit des éléments d'appréciation permettant d'estimer les effets de l'autoroute en termes de bruit sur la population du territoire concerné. Cette étude qui ne tient compte ni du profil en long des axes routiers ni du relief, montre une baisse, dans le scénario avec l'autoroute, de l'exposition des habitants aux nuisances sonores. Cette baisse provient du tracé théorique de l'autoroute (basé sur le fuseau pressenti, issu de la concertation 2007 – 2008) qui s'écarte des zones habitées et donc diminue l'exposition des populations. Cependant, les habitants situés à proximité de l'infrastructure autoroutière seront exposés à des niveaux sonores supérieurs à ceux actuels.

Pour la comparaison des fuseaux, une étude a été réalisée par le bureau d'études EGIS en 2010. La méthodologie utilisée consiste à considérer que le projet autoroutier est situé à l'axe du fuseau et au niveau du terrain naturel, puis à appliquer les courbes isophones selon le niveau de trafic estimé à l'horizon 2025. Cette méthode a été appliquée, dans tous les secteurs, à chaque fuseau.

Ainsi, un certain nombre de hameaux et de bâtis isolés ont pu être mis en évidence au regard du niveau de bruit calculé selon le seuil de gêne (sommeil agité) et le seuil réglementaire, en période de jour et en période de nuit. Cette étude ne prend pas en compte le relief et les obstacles à la propagation du bruit et s'appuie sur un tracé théorique. Les résultats obtenus sont donc intéressants dans leur globalité. En effet, il est difficile, au stade actuel des études, de savoir quelles maisons

seront concernées ; par contre, le nombre global de maisons exposées permet de comparer, assez justement, l'impact des fuseaux en terme de bruit.

L'exposition au bruit est fortement corrélée à la proximité de l'infrastructure. L'enjeu « exposition au bruit » est donc représenté par le bâti dans les cartes de comparaison des fuseaux.

Après le choix du fuseau d'études, une étude « bruit » plus précise sera menée dans l'objectif d'optimiser le tracé de référence, de qualifier l'impact de l'infrastructure et de déterminer les mesures à mettre en œuvre. Cette étude présentera une analyse du type « distribution détaillée des niveaux sonores » (courbes isophones) réalisée avec un logiciel spécialisé mettant en œuvre la NF S 31-133 (NMPB-Routes 1996). Cette étude permettra de croiser les niveaux de bruit et les lieux d'habitation exposés.

> La réglementation en vigueur

La réglementation en vigueur a pour origine l'article 12 de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 (dite « Loi Bruit »). Ses dispositions ont été détaillées par :

- le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures des transports terrestres,
- l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Par ailleurs, la réglementation nationale en vigueur limite la contribution sonore de la nouvelle route à des niveaux d'exposition que le maître d'ouvrage sera tenu de respecter, sans limitation de durée. Les seuils réglementaires dépendent de la nature des locaux et du niveau sonore ambiant initial de la zone. Les seuils les plus bas, pour les logements, sont de 55 dB(A) la nuit (22h-6h) et 60 dB(A) le jour (6h-22h).

Les mesures pouvant être mises en œuvre pour réduire l'impact sonore de l'infrastructure peuvent se traduire par des buttes ou des écrans anti-bruit dont les dimensions seront définies dans l'étude d'impact.

> Les effets sur la qualité de l'air et la santé

Le trafic routier génère des polluants qui se diffusent dans l'atmosphère. Ces polluants proviennent de l'usure des véhicules, de la chaussée et des équipements de sécurité et de signalisation, ainsi que des gaz d'échappement. L'étude réalisée en juillet 2009 par l'Observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées (ORAMIP) pour le débat public montre que l'augmentation de trafic due à l'attrait de l'autoroute a plusieurs impacts.

Pour ce qui concerne **le climat**, l'augmentation de trafic se traduit par une augmentation des émissions de CO₂, principal contributeur à l'effet de serre.

Pour ce qui concerne **la qualité de l'air**, cela se traduit par :

- une augmentation des émissions des principaux polluants qui devrait être compensée, d'ici 2025, par l'évolution attendue du parc automobile, sauf pour les particules PM10, les polluants métalliques et le benzo[a]pyrène ;
- une augmentation des concentrations maximales et qui sont supérieures à la réglementation pour certains polluants gazeux (NO₂) et particulaires (PM10 et benzo[a]pyrène). Toutefois, ces teneurs sont mesurées au plus près de la route, où il n'y a pas d'habitation.

Pour ce qui concerne **la santé humaine**, le projet autoroutier s'éloignant des zones habitées, les concentrations maximales de polluants NO₂ et particulaires (PM10 et benzo[a]pyrène) rencontrées au droit des habitations, devraient être inférieures aux concentrations maximales actuelles. Pour ces deux types de polluants, les concentrations maximales ne devraient pas dépasser 25 µg/m³ alors que le seuil réglementaire est de 40 µg/m³.

Pour la comparaison des fuseaux, une étude a été réalisée par le bureau d'études EGIS en 2010. La méthodologie utilisée consiste à considérer que le projet autoroutier est situé à l'axe du fuseau et au niveau du terrain naturel, puis à appliquer les distances de dispersion des principaux polluants (NO₂, particules et benzène) selon le niveau de trafic estimé à l'horizon 2025. Seul le NO₂ a été retenu pour l'étude en raison des faibles

valeurs des autres indicateurs. Cette méthode a été appliquée, dans tous les secteurs, à chaque fuseau.

Cette étude confirme que le seuil sanitaire n'est atteint pour aucune habitation. Elle ne permet pas d'identifier précisément les habitations soumises à une dégradation de la qualité de l'air, mais seulement de comparer les fuseaux, de manière globale, au risque sanitaire. Fortement corrélé à la proximité de l'infrastructure, l'enjeu sanitaire est donc représenté par le bâti dans les cartes de comparaison des fuseaux.

Une étude « air et santé » sera menée, dans le cadre de l'étude d'impact, sur le tracé de référence. Cette étude permettra de qualifier plus précisément les émissions de polluants et l'exposition des populations.

Milieu naturel

Les enjeux principaux sont localisés au niveau des cours d'eau, bordés d'une flore sensible, constituant un refuge pour la faune, en particulier le site Natura 2000 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agoût et du Gijou ».

> Les effets sur les eaux superficielles et souterraines

Les impacts potentiels (imperméabilisation des sols, création de remblais en zone inondable, rejets d'eaux pluviales provenant de la plate-forme) feront l'objet d'une première évaluation dans le cadre de l'étude d'impact du projet soumis à déclaration d'utilité publique.

La procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, postérieure à l'étude d'impact et permettant la réalisation des travaux, conduira à une analyse détaillée de ces impacts et de leur prise en compte. Elle définira les mesures pour réduire ceux-ci au maximum et rendre compatible le projet avec la réglementation :

- le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau et des zones inondables permettra d'assurer la « transparence hydraulique » et le respect de l'hydrologie des cours d'eau ;

- la création d'un système de collecte et de traitement permettra d'épurer les eaux de ruissellement de la plate-forme, de stocker une éventuelle pollution accidentelle et de réguler les débits des rejets dans le milieu naturel, par exemple lors d'orages violents.

> *Les effets de la biodiversité*

Plusieurs effets sur la biodiversité doivent être pris en compte lors de la réalisation d'une autoroute :

- celle-ci peut induire une altération, voire une destruction, de certains habitats ou espèces lorsque les mesures d'évitement et de réduction ne suffisent pas, ce qui conduit alors à la mise en œuvre de mesures de compensation ;
 - les mesures et traitements appropriés (passages pour la faune, ouvrages de franchissement de cours d'eau spécifiques, plantations de nouveaux linéaires de haies, etc.) doivent éviter l'effet de coupure entre les milieux, qui empêcherait les échanges entre espèces et les interactions entre les différents écosystèmes, conduisant ainsi à un appauvrissement génétique et une fragilisation des habitats.
- Quelques mesures d'évitement, de réduction ou de compensation sont classiquement envisagées pour la préservation de biodiversité (il conviendra de les adapter à chaque cas particulier) :
- définition très fine du tracé afin d'éviter les habitats d'espèces protégées ou les habitats d'intérêt prioritaire ;
 - limitation au maximum des effets de l'emprise ;
 - rétablissement des couloirs de déplacements de la faune afin d'assurer la continuité de la trame verte et bleue ;
 - acquisition ou reconstitution de biotopes (boisements, mares à amphibiens, restauration de berges, etc.), accompagné d'un suivi de gestion par des instances scientifiques ;
 - réalisation de suivis écologiques pour les espèces protégées les plus remarquables.

Les premiers inventaires écologiques confiés à des bureaux d'études spécialisés ont permis d'identifier les enjeux pour la préservation de la biodiversité et définir

les impacts potentiels. Ces éléments sont portés à la connaissance de tous dans le cadre de ce dossier de concertation car ils peuvent influencer sur le choix du fuseau. Ils sont présentés en détail dans les analyses par secteur.

De nouvelles études écologiques seront entreprises en 2011 sur le fuseau de 300 mètres retenu par le comité de pilotage afin d'identifier les milieux naturels, les espèces et leurs habitats, de caractériser leur vulnérabilité vis-à-vis du projet. Ces études permettront de rechercher un tracé qui évite au maximum les impacts sur la biodiversité et, en particulier, sur les espèces protégées et leur habitats. Elles permettront d'envisager des mesures de réduction et, le cas échéant, de compensation. En outre l'accent sera mis sur la problématique des milieux aquatiques, les espèces protégées et leurs habitats, les zones Natura 2000 et la trame verte et bleue.

> Les espèces protégées et leurs habitats

L'objectif est que le projet évite de porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats. Si malgré cela, il s'avérait que le projet impacte des espèces végétales ou animales protégées, le maître d'ouvrage devra obtenir, après la déclaration d'utilité publique, une autorisation de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées (articles L. 411-1 et 2 du code de l'environnement).

Cette autorisation est attribuée par le préfet et délivrée après avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) et d'instances scientifiques régionales.

Elle nécessite une connaissance très précise des espèces protégées et de leurs habitats ainsi qu'une définition fine du projet autoroutier : afin d'obtenir la dérogation, le maître d'ouvrage, en l'occurrence le concessionnaire, doit être en mesure de caractériser la destruction des espèces protégées, en termes quantitatifs et qualitatifs, et de relativiser cette destruction au regard de l'état de conservation de l'espèce aux niveaux national et local.

> Zones Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen de sites protégés destiné à assurer la conservation de certains habitats naturels et espèces animales et végétales. Ces zones ont été créées en application des directives européennes Oiseaux et Habitats et sont réparties en deux grandes catégories :

- les zones de protection spéciale (ZPS) désignées au titre de la directive Oiseaux,
- les zones spéciales de conservation (ZSC) désignées au titre de la directive Habitats Faune Flore.

Les zones Natura 2000 ainsi identifiées font l'objet de mesures de gestion, traduites dans des documents d'objectifs (les DOCOB), destinées à assurer leur préservation, et, s'il y a lieu, leur restauration.

Les activités humaines étant susceptibles d'affecter de façon notable le milieu naturel, notamment les projets d'infrastructure linéaire, doivent faire l'objet d'une évaluation d'incidences afin de prévenir les éventuels dommages directs et indirects sur le(s) site(s) concernés, que le projet se situe à l'intérieur ou à proximité d'un site Natura 2000.

La finalité de l'évaluation est de conduire le pétitionnaire à s'interroger le plus en amont possible sur les conséquences de ses choix sur les sites Natura 2000 et

prévenir toute atteinte significative à ceux-ci. Cette évaluation participe à toutes les étapes de la vie du projet (étude d'impact, autorisation au titre de la loi sur l'eau, etc.).

Le dossier d'évaluation d'incidences présente le(s) site(s) Natura 2000 concernés par l'activité et le projet d'aménagement, décrit les incidences que le projet est ou non susceptible de causer à un ou plusieurs sites Natura 2000 (effets permanents et temporaires, directs et indirects, cumulés avec ceux d'autres activités portées par le demandeur), la façon dont le maître d'ouvrage entend les supprimer ou les réduire.

Si les mesures envisagées ne permettent pas de conclure à l'absence d'atteinte aux objectifs de conservation d'un ou plusieurs sites Natura 2000, l'autorité décisionnaire a l'obligation de s'opposer à sa réalisation. L'aménagement peut néanmoins être autorisé sous certaines conditions, pour des raisons impératives d'intérêt public majeur et en prenant des mesures compensatoires validées par l'autorité décisionnaire. Dans ce cas, la Commission européenne est informée des mesures compensatoires.

> *La prise en compte des enjeux écologiques lors des travaux*

Lors des travaux, un système provisoire d'assainissement sera mis en place ; des mesures strictes seront imposées aux entreprises de chantier : par exemple, les produits polluants devront être stockés sur des aires étanches, abritées de la pluie, le nettoyage et l'entretien des engins seraient réalisés sur des emplacements spécifiquement aménagés à cet effet...

Un soin particulier sera également porté à la préservation des espèces présentes ou de leurs habitats. Ainsi, des mesures strictes sont prises pendant la phase de chantier comme la définition d'un planning des travaux tenant compte des périodes de nidification ou de reproduction.

Enfin, dans le cas où des matériaux de terrassements supplémentaires seraient nécessaires, il conviendrait de les trouver à proximité, sur des sites d'emprunt ou des carrières existantes.

> Trame verte et bleue

La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre leurs services à l'homme.

Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments (corridors écologiques) qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales. La trame verte et bleue est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.

La loi Grenelle 1 instaure dans le droit français la création de la trame verte et bleue, d'ici à 2012, impliquant l'État, les collectivités territoriales et les parties concernées.

La loi Grenelle 2 propose et précise ce projet parmi un ensemble de mesures destinées à préserver la diversité du vivant. Elle prévoit notamment l'élaboration d'orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, ces dernières devant être prises en compte par les schémas régionaux de cohérence écologique co-élaborés par les régions et l'État. Les documents de planification et projets relevant du niveau national (notamment les grandes infrastructures linéaires de l'État et de ses établissements publics) ou des collectivités territoriales devront prendre en compte les schémas régionaux.

En région Midi-Pyrénées, le schéma de cohérence écologique est en cours de constitution par la DREAL Midi-Pyrénées et le Conseil régional de Midi-Pyrénées et ne peut être utilisé pour les études de conception de l'autoroute Castres – Toulouse : cependant, le maître d'ouvrage développera une approche type Trame verte et bleue dans ses études écologiques, en tenant compte notamment des connectivités écologiques à l'échelle du projet.

Paysage et patrimoine

Alors que l'urbanisation domine aux deux extrémités de l'itinéraire, la majorité de l'autoroute va s'inscrire dans des paysages variés, alternant collines et coteaux, étangs et plaines cultivées.

Des paysagistes seront donc associés à la conception du tracé de l'autoroute. Leur mission consistera notamment à définir des mesures pour adoucir les terrassements et à intégrer au mieux le projet dans les structures paysagères de l'itinéraire. Ils proposeront également un programme de végétalisation adapté à la trame existante et un traitement architectural des ouvrages d'art et des écrans acoustiques. Ils travailleront en étroite concertation avec les communes concernées.

En matière de patrimoine, on distingue les sites archéologiques et le patrimoine bâti protégé (monuments historiques). Un recensement précis a été réalisé afin d'éclairer le choix du fuseau (cf. analyse de secteur).

En fonction du fuseau retenu, la traversée du périmètre de protection de monuments historiques impliquera des mesures d'insertion paysagère spécifiques, définies en concertation avec l'architecte des Bâtiments de France.

Juste avant la réalisation des travaux, des fouilles archéologiques préventives seront effectuées sur la totalité de l'emprise.

La mise en œuvre de la politique nationale « 1 % paysage et développement » permettra de lancer une réflexion paysagère et des actions de valorisation sur les espaces traversés par l'autoroute. Le financement de l'État est conditionné à un apport équivalent par les collectivités territoriales concernées.

Les effets attendus du projet

Au-delà des effets techniques et environnementaux (transport et mobilité durable, biodiversité et ressources naturelles), les effets de l'autoroute se ressentiront directement ou indirectement dans de nombreux domaines : consommation et production durables, société de la connaissance, santé publique, prévention et gestion des risques, démographie, etc.

Parallèlement à la concertation relative à la définition du tracé,

► Les effets sur les déplacements

Une approche multimodale des effets sur les déplacements

Les études s'inscrivent dans une approche multimodale des déplacements ; ainsi l'ensemble des projets de développement du transport ferroviaire en cours ou en perspective (notamment le plan Rail) sont pris en compte. Cela impacte en particulier les trafics susceptibles d'être supportés par l'autoroute avec un report modal de la route vers le fer grâce aux améliorations des infrastructures et du niveau de service produites par le plan Rail. Ces éléments sont pris en compte dans les études (aussi bien de trafic que socioéconomiques) réalisées dans le cadre du débat public ou pour le dossier d'enquête publique.

L'intermodalité sera aussi traitée : ainsi une des propositions formulées lors du débat public par la Communauté urbaine du Grand Toulouse, la création d'un pôle multimodal à Gragnague, sera étudiée.

D'autre part, d'après les études réalisées pour le débat public, l'autoroute devrait capter une large part du trafic, en attirant surtout les usagers effectuant la totalité

il semble nécessaire d'approfondir les effets attendus du projet en matière de développement durable, pris dans son acception globale.

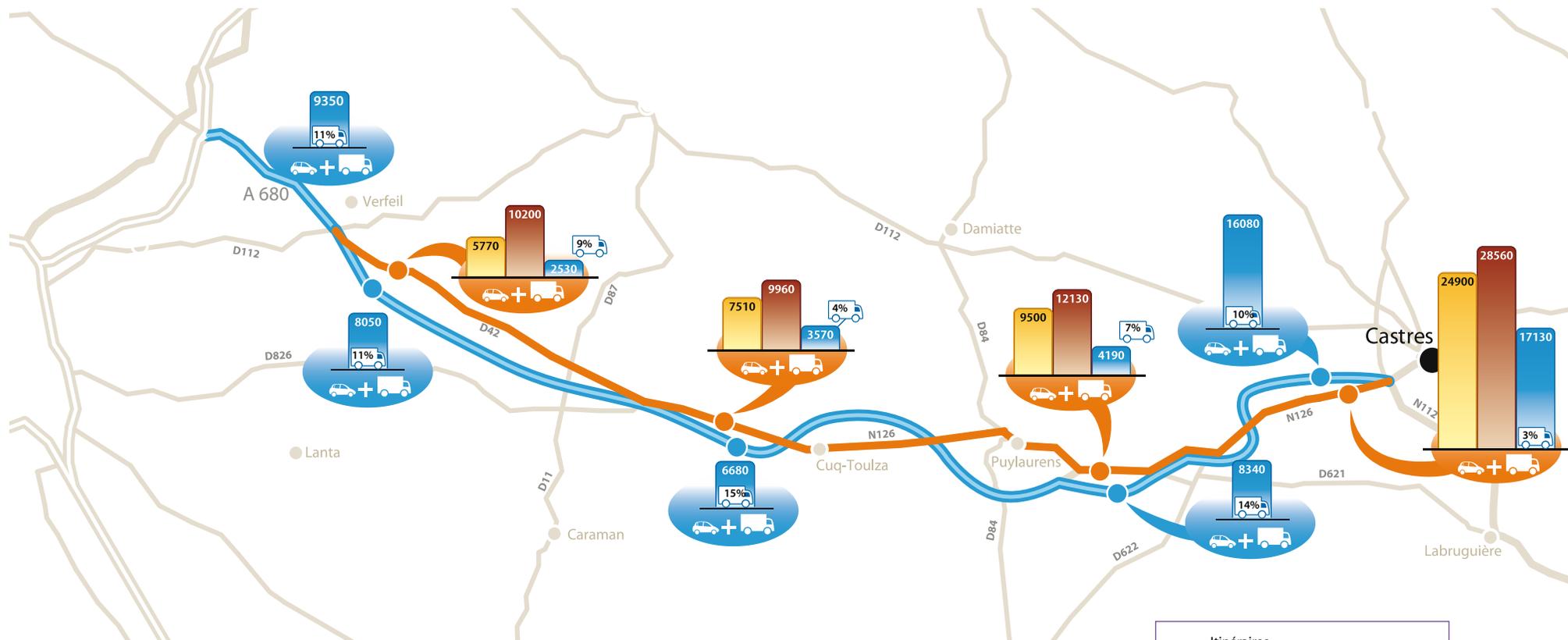
Une réflexion partenariale sera engagée en 2011 avec les acteurs du territoire. Elle pourra se formaliser par la rédaction d'un livre blanc.

du trajet entre Castres et Toulouse. Cela concernerait autant les voitures que les poids lourds, qui emprunteraient l'autoroute malgré le péage ; ces derniers représenteraient entre 10 % et 15 % du trafic total selon les sections.

A l'horizon 2025, le trafic sur l'autoroute serait ainsi de 7 000 à plus de 17 000 véhicules par jour selon les sections. Ce résultat, issu de la modélisation, s'explique notamment par la valeur accordée par l'utilisateur au temps gagné. Le gain de temps attendu est ainsi d'environ 15 minutes pour le trajet Castres - Toulouse pour une durée moyenne de parcours de 70 minutes.

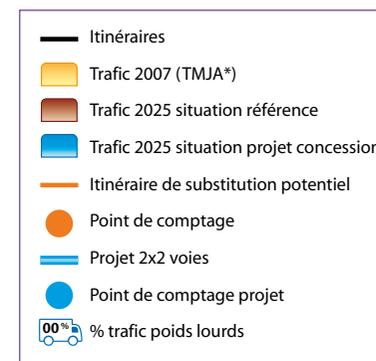
Il traduit aussi le gain en confort de conduite : moins de stress et une circulation beaucoup plus fluide, notamment sur la partie en Castres et Soual. De plus, la présence d'une aire de repos et une information améliorée des automobilistes viendront renforcer ce sentiment de confort et de sécurité.

◆ Les trafics routiers à l'horizon 2025 dans le cas de la réalisation du projet par mise en concession



Les chiffres de trafic sont issus de l'étude multimodale sur les déplacements réalisée pour la conception du dossier du débat public. La situation de référence à l'horizon 2025 correspond à la modélisation des trafics sur le réseau routier, en tenant compte de la réalisation de tous les projets prévus à cet horizon, qu'ils concernent la route, le réseau ferré, les lignes de bus départementales ou régionales. Cette situation de référence ne prend pas en compte la réalisation de l'autoroute. La situation de projet à l'horizon 2025 reprend tous les projets de la situation de référence, en y ajoutant bien entendu la réalisation de l'autoroute : la comparaison des deux chiffres permet alors de connaître les trafics captés par l'autoroute et les effets de cette dernière sur la voirie locale ou les autres modes de transport. Les résultats sont plus détaillés dans le dossier du débat public.

* TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel



Autre conséquence de la construction de l'autoroute en tracé neuf et à l'écart des zones habitées, la baisse des trafics de transit sur l'itinéraire actuel (RN 126 et les autres routes départementales). Ainsi, les nombreux riverains retrouveront une meilleure qualité de vie : baisse des nuisances sonores, réduction de la pollution, amélioration des déplacements locaux et aménagements urbains facilités. L'actuelle route, débarrassée du trafic de transit, pourra d'ailleurs être réaménagée de façon plus adaptée aux échanges locaux.

L'autoroute, facteur d'amélioration de la sécurité routière

L'autoroute est plus sûre que tout autre type d'infrastructure routière : ainsi, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) précise en page 9 de son rapport intitulé «sécurité routière - les grandes données de l'accidentologie 2007», que «les autoroutes étaient en 2007 cinq fois moins dangereuses que les autres routes de rase campagne» en se basant sur le ratio de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres parcourus.

Ce gain de sécurité concernera en premier lieu les usagers de l'autoroute mais aussi les riverains de l'itinéraire actuel. Ce dernier, débarrassé du trafic de transit, serait moins dangereux pour la population qui l'emprunte pour des déplacements locaux ou tout simplement doit le traverser. La sécurité des usagers « dits fragiles » (piétons, vélos, cyclomoteurs, tracteurs agricoles, etc.) serait ainsi améliorée.



► Les enjeux de développement local

Longtemps resté à l'écart de toute desserte routière performante, le sud du Tarn connaît cependant un renouveau économique certain grâce à une restructuration du tissu industriel local, orientée autour de l'industrie chimique et pharmaceutique et de l'agro-alimentaire.

Les exigences en matière de logistique et de déplacements de ces entreprises s'inscrivent dans un contexte bien différent de celui des décennies antérieures. Elles fonctionnent en réseau notamment au sein de pôles de compétitivité comme celui du Cancer-Bio-Santé, avec le monde de la recherche ou de l'enseignement supérieur.

Le potentiel de développement de ces entreprises réside aussi dans la conquête de nouveaux marchés et leur capacité à attirer des cadres supérieurs dans un contexte concurrentiel élargi. Enfin, les modes de gestion des stocks à flux tendus exacerbent l'importance de la chaîne logistique. Ces évolutions confirment la nécessité de transports efficaces permettant de relier Castres-Mazamet au reste du territoire national, et, en particulier, à Toulouse, d'autant que les flux de déplacements entre ces deux pôles devraient poursuivre leur croissance.

En complément des autres modes de transports, l'autoroute Castres – Toulouse paraît ainsi de nature à répondre à ces besoins au service du développement local. L'histoire industrielle du bassin de Castres - Mazamet, la capacité de mobilisation de ses habitants, la dynamique de projets portés par les élus et les projets de développement économique d'initiative privée luidonnent les atouts pour tirer profit de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure routière et mener à bien le projet de reconversion d'ailleurs déjà engagé.

Un outil au service d'un développement plus équilibré du territoire

Des accès améliorés aux équipements métropolitains

Aujourd'hui, l'agglomération de Castres – Mazamet propose une gamme de services relativement étendue. Elle lui permet une relative autonomie avec, pourtant, un effet pervers : elle reste à l'écart des grands équipements de niveau métropolitain présents sur le seul pôle toulousain.

Avec l'autoroute, Castres – Mazamet devrait retrouver des conditions d'accès semblables à celles d'Albi par exemple et bénéficier d'un accès facilité aux grands équipements publics régionaux (centres hospitaliers, aéroport de Blagnac, futur pôle d'échanges multimodal de Matabiau, accueillant les trains aptes à la grande vitesse, etc.), aux grands établissements d'enseignement (universités, grandes écoles), aux équipements culturels ou récréatifs (musées, Cité de l'espace, Stadium, Zénith).

Des relations facilitées avec les autres villes moyennes

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

Les enjeux pour le développement économique

Si une bonne accessibilité ne suffit pas à assurer à elle seule le développement économique, elle est généralement estimée primordiale par les décideurs en matière d'implantations d'entreprises. Castres – Mazamet est l'une des rares agglomérations en France de plus de 50 000 habitants éloignée de plus d'une heure d'un point nodal du réseau autoroutier ou du réseau de lignes à grande vitesse : c'est d'ailleurs au titre du désenclavement et de l'équité territoriale que l'autoroute entre Castres et Toulouse est retenue dans l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport.

Une attractivité renforcée

L'affaiblissement relatif du tissu industriel sud tarnais pendant les dernières décennies s'est traduit par la disparition de plusieurs milliers d'emplois, surtout dans les industries intermédiaires (textile, granit, bois) et les industries des biens de consommation (chimie, habillement, cuir).

Le recul du bassin de Castres – Mazamet a conduit à une sorte de décrochage vis-à-vis d'autres pôles industriels de la région, bénéficiant d'accès plus performants à la métropole régionale.

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

Attirer davantage de chercheurs, d'enseignants et d'étudiants

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



Cet effort se concrétise aujourd'hui par la présence de 500 chercheurs et de 1 200 étudiants. La réalisation de l'autoroute et l'amélioration du service ferroviaire devraient permettre des liens renforcés avec la métropole régionale. Elles constitueront un atout déterminant pour convaincre les étudiants, enseignants et chercheurs de venir s'installer dans les établissements du bassin de Castres–Mazamet.

Servir de nouvelles implantations

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

Consolider le tissu économique existant

Depuis une vingtaine d'années, et indépendamment de la conjoncture, le territoire de Castres – Mazamet a vécu des situations mettant en cause l'enclavement comme facteur de transfert d'activités hors du territoire. Cette situation concerne plus particulièrement les petites et moyennes entreprises très performantes dans leur secteur et rachetées par des groupes dont les centres de décision ne sont pas locaux. Ces firmes sont aujourd'hui au nombre d'une quarantaine et représentent 3 000 emplois. Certains responsables d'industries alimentaires évoquent d'ailleurs ouvertement qu'en l'absence d'une liaison routière améliorée, ils auraient pu être conduits à envisager une implantation plus proche des centres logistiques toulousains.

Les effets sur la compétitivité des entreprises

Des effets positifs possibles pour la compétitivité des industries agroalimentaires

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

Une meilleure ouverture sur les marchés

Les entreprises du bassin de Castres-Mazamet ont maintes fois souligné le gain de temps et de sécurité routière qu'apporterait une autoroute entre Castres et Toulouse, que ce soit pour les déplacements de leurs collaborateurs ou pour leurs approvisionnements et leurs livraisons.

On évoque ici non seulement les cadres qui doivent rejoindre l'aéroport de Blagnac ou la gare de Matabiau pour des voyages nationaux ou internationaux mais aussi le nombre important de commerciaux, de techniciens et de livreurs qui parcourent quotidiennement la région pour la prospection commerciale, l'établissement de devis, les réunions de travail, la pose et suivi de chantier ou les transports de matières premières et de produits finis.

Des recrutements facilités

La compétitivité des entreprises est aussi souvent liée à la qualité de son management et à la possibilité d'attirer des collaborateurs performants. Bien des candidats pressentis tiennent compte du cadre de vie et de la possibilité de trouver à proximité du travail pour leur conjoint. L'autoroute devrait là aussi avoir des effets positifs dans ce domaine.

Des risques pour le tissu commercial mais aussi de nouvelles opportunités

Il existe un risque d'évasion pour certaines activités commerciales liées à l'amélioration de l'accès à la zone de chalandise toulousaine ; *a contrario*, un essor démographique retrouvé aurait pour conséquence l'arrivée de nouvelles populations porteuses de pouvoir d'achat qui peut s'accompagner de l'arrivée de nouvelles enseignes.

L'anticipation de ce phénomène nécessite pour les acteurs locaux d'adopter des stratégies offensives pour l'adaptation de l'appareil commercial local.



Les effets sociaux

Les transformations sociétales (double emploi des ménages, croissance de la mobilité individuelle, éloignement entre lieux d'emploi et de résidence, souhait d'accéder à des offres de services parfois uniquement disponibles à l'échelle métropolitaine, etc.) se traduisent également par une importance accrue apportée aux déplacements même si des mouvements inverses valorisant la proximité se font désormais jour.

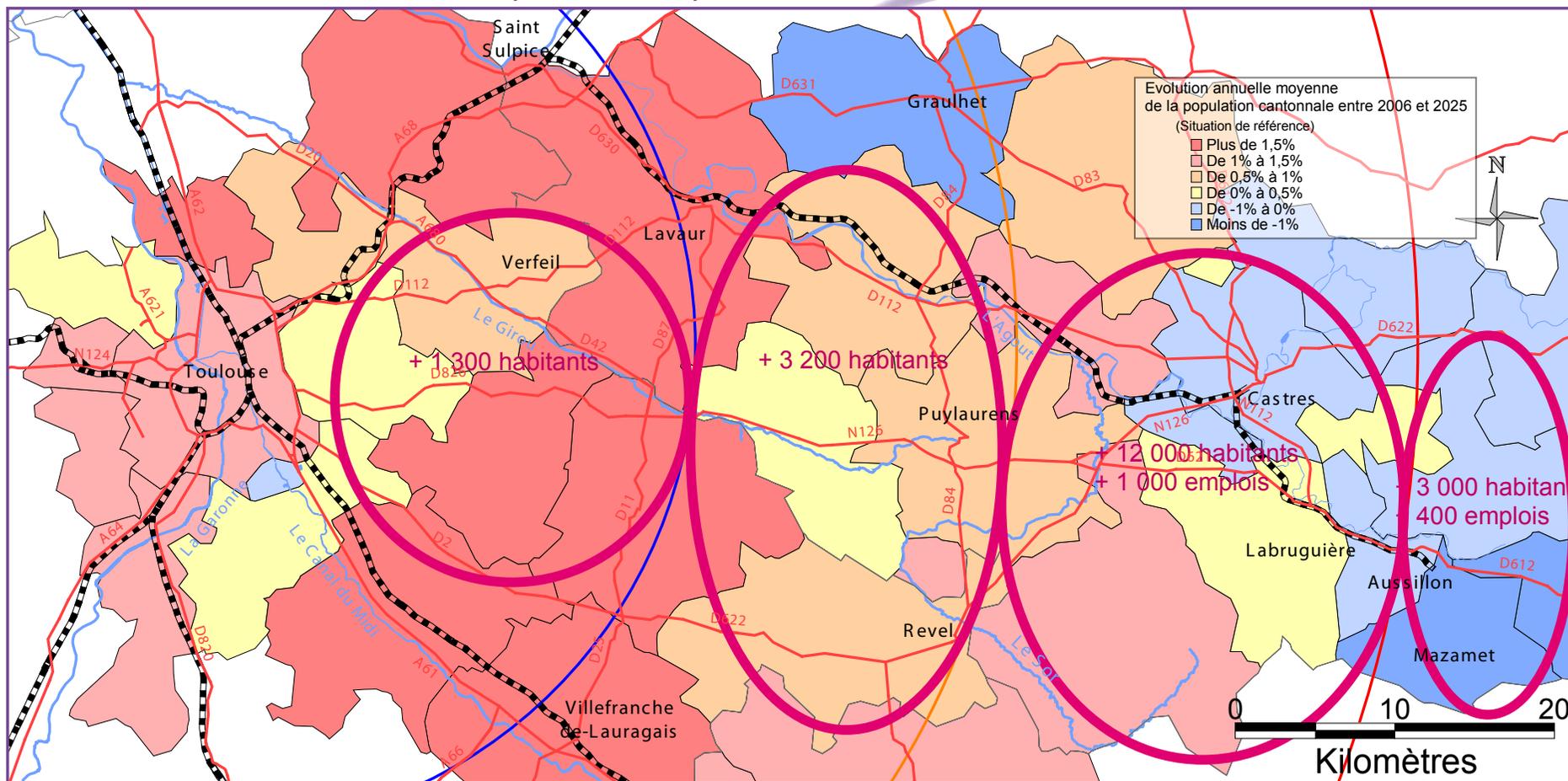
Des effets possibles en matière de population et d'emplois

Une étude présentée lors du débat public a permis d'évaluer les effets induits par l'autoroute en matière de démographie et d'emploi.

La méthodologie s'appuie sur une comparaison de l'évolution des territoires en étoile autour de Toulouse en fonction de leur desserte ou non par une autoroute et de leur éloignement à l'agglomération toulousaine.

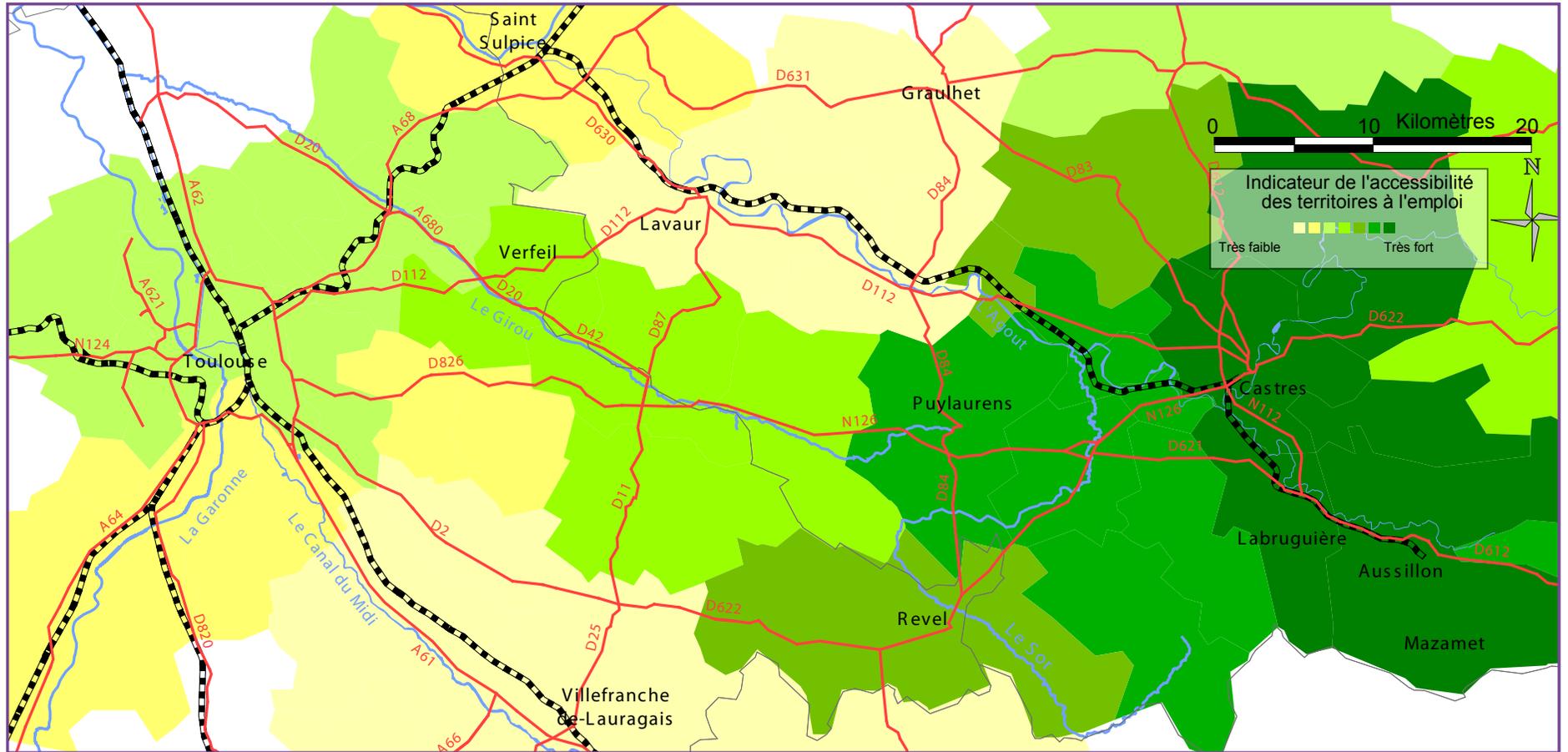
Sur le plan démographique, « l'effet autoroute » se fait sentir substantiellement lorsque l'éloignement de l'agglomération toulousaine est compris entre 30 et 75 kilomètres. En matière d'emploi, on arrive à peu près au même constat.

◆ Evolution socio-économique : les effets potentiels de l'autoroute en 2025



Une étude réalisée dans le cadre du débat public a permis d'estimer les gains potentiels en emplois et en population du territoire suite à l'arrivée de l'autoroute. Les résultats obtenus par comparaison avec d'autres territoires de Midi-Pyrénées déjà desservis par une autoroute permettent ainsi d'estimer que l'autoroute permettra au bassin de Castres – Mazamet de rattraper son retard en connaissant un gain de 1 000 emplois d'ici 2025.

◆ Evolution de l'accessibilité du territoire aux emplois à l'horizon 2025 grâce à l'autoroute



Le schéma ci-dessous permet d'identifier les territoires bénéficiant fortement d'une amélioration de l'accessibilité aux emplois grâce à la construction de l'autoroute : les résultats sont issus d'une étude réalisée dans le cadre du débar public. Bien évidemment, l'ensemble des communes situées le long de l'itinéraire de la RN 126 retire un net avantage de ce point de vue de l'autoroute. Cependant, le gain est aussi important pour des territoires plus éloignés comme Mazamet ou le Sidobre au nord-est de Castres.



Une meilleure accessibilité aux emplois et aux activités

L'amélioration des temps de parcours vers des zones fortement dotées en emplois augmente le nombre d'emplois facilement accessibles pour un individu. On peut d'ailleurs évaluer de la même façon l'accessibilité des territoires aux zones naturelles qui sont souvent synonymes de loisirs.

Les emplois directs générés par l'autoroute

La construction de l'autoroute entre Castres et Toulouse devrait générer 460 emplois pendant la durée d'exécution des travaux estimée à 3 ans. Ensuite, l'exploitation de l'autoroute concédée nécessiterait entre 20 et 25 emplois.