



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

PREFECTURE

Direction de la citoyenneté et de la légalité

Bureau de l'aménagement commercial
et de l'utilité publique

ARRETE

- déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à l'élargissement à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Verfeil et Castelmaurou et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil,
- emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil,
- classant dans le domaine autoroutier l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres

Programme : Liaison autoroutière Castres-Toulouse

Opération : Elargissement à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Verfeil et Castelmaurou et réalisation d'un échangeur à Verfeil

Communes de : Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil,

Maître d'ouvrage : Société des Autoroutes du Sud de la France

LE PREFET DE LA REGION OCCITANIE,
PREFET DE LA HAUTE-GARONNE,
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR,
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE,

- Vu le code de l'environnement ;
- Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu le code forestier ;
- Vu le code rural et de la pêche maritime ;
- Vu le code de l'urbanisme ;
- Vu le code du patrimoine ;
- Vu le code de la santé publique ;
- Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;
- Vu le code des transports ;
- Vu le code de la voirie routière ;

Vu le code de la route ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration ;

Vu le décret du 7 février 1992 concédant la bretelle autoroutière A680 entre Verfeil et Castelmaurou à la société des Autoroutes du Sud de la France ;

Vu le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;

Vu le décret du 17 décembre 2015 nommant M. Pascal Mailhos préfet de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne ;

Vu la décision du 18 décembre 2003 par laquelle le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire a classé la liaison Castres-Toulouse parmi les « grandes liaisons d'aménagement du territoire », décision confirmée en octobre 2005 ;

Vu la décision du 4 février 2009 de la commission nationale du débat public de soumettre à débat public le projet d'achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ;

Vu le bilan, publié le 24 mars 2010, du débat public organisé du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010 ;

Vu la décision du 25 juin 2010 du ministre en charge des transports retenant le principe de l'achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison Castres-Toulouse selon l'itinéraire RN126 par mise en concession de l'infrastructure ;

Vu la décision du 11 janvier 2011 du préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne arrêtant le cadre de la concertation préalable à la détermination du fuseau d'étude, des échangeurs et de l'itinéraire de substitution ainsi que du tracé ;

Vu le rapport « Mobilité 21- pour schéma national de Mobilité durable » du 27 juin 2013 classant le projet de mise à 2X2 voies de la RN126 entre Castres et Toulouse parmi les premières priorités d'aménagement ;

Vu la décision du 22 avril 2014 du secrétaire d'Etat chargé des Transports actant la poursuite des études de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse dans le cadre d'une mise en concession autoroutière ;

Vu la décision du 31 juillet 2014 du préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne, relative au choix du tracé de référence ;

Vu la décision du comité de pilotage du 29 janvier 2015 relative aux derniers choix d'échangeurs et de l'itinéraire de substitution ;

Vu la décision du 2 juillet 2015 de la commission nationale du débat public estimant qu'il n'est pas nécessaire de procéder à de nouveaux débats et recommandant aux maîtres d'ouvrage de poursuivre jusqu'à l'enquête publique le processus de concertation initié en 2010, sous l'égide de la garante du débat public ;

Vu les orientations nationales pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques ;

Vu le programme national de prévention des déchets adopté pour la période 2014-2020 ;

Vu le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne adopté pour la période 2016-2021 ;

- Vu** le plan de gestion des risques inondations du bassin Adour-Garonne adopté pour la période 2016-2021 ;
- Vu** le schéma régional « Climat-Air-Energie » de Midi-Pyrénées adopté pour la période 2012-2020 ;
- Vu** le schéma régional de cohérence écologique de Midi-Pyrénées approuvé le 27 mars 2015 ;
- Vu** le schéma régional d'aménagement et de développement durable de Midi-Pyrénées adopté le 30 mars 2009 ;
- Vu** le schéma régional des infrastructures et des transports adopté le 7 juin 2008 ;
- Vu** le schéma départemental des carrières approuvé le 10 décembre 2009 ;
- Vu** le schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine approuvé le 27 avril 2017 ;
- Vu** le schéma de cohérence territoriale du nord toulousain approuvé le 4 juillet 2012, modifié le 20 décembre 2016 ;
- Vu** le schéma de cohérence territoriale du pays lauragais du 26 novembre 2012 ;
- Vu** le plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine approuvé le 17 octobre 2012 ;
- Vu** le plan local d'urbanisme de Castelmaurou approuvé le 10 février 2011, modifié le 1^{er} décembre 2011 et mis à jour le 15 février 2013 ;
- Vu** le plan local d'urbanisme de Gragnague approuvé le 13 février 2014, modifié les 6 mars 2015 et 23 février 2016 ;
- Vu** le plan local d'urbanisme de Saint-Marcel-Paulel approuvé le 22 mars 2012, modifié les 19 octobre 2015 et 6 avril 2016 et mis à jour le 24 juin 2016 ;
- Vu** le plan local d'urbanisme de Bonrepos-Riquet approuvé le 19 juin 2013 et modifié les 19 février 2015 ;
- Vu** le plan local d'urbanisme de Verfeil approuvé le 3 février 2005 ayant fait l'objet de révisions simplifiées le 1^{er} février 2006 et de modifications les 18 octobre 2006, 25 mars et 19 décembre 2009 ;
- Vu** le dossier d'enquête comprenant, conformément aux dispositions des articles R.123-7 et R.123-8 du code de l'environnement, les pièces et avis exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, dont :
- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à l'élargissement à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Verfeil et Castelmaurou et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil, composé conformément aux dispositions des articles R.123-8 du code de l'environnement et R.112-4 du code l'expropriation ;
 - le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil, établi en application des articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme,
 - le dossier de classement dans le domaine autoroutier de l'échangeur de Verfeil et de son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres, établi en application de l'article R.122-1 du code de la voirie routière ;
- Vu** l'étude d'impact de la liaison autoroutière Castres-Toulouse, jointe au dossier d'enquête;
- Vu** les évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil, jointes au dossier d'enquête ;

Vu l'évaluation socio-économique de la liaison autoroutière Castres-Toulouse, jointe au dossier d'enquête;

Vu les avis recueillis dans le cadre de la consultation inter-administrative conduite le 25 février 2016 ;

Vu l'estimation de France Domaine du 15 juin 2016, jointe au dossier d'enquête;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 24 juin 2016 en application des articles L.153-54 à L.153-59, R.153-13 et R.153-14 du code de l'urbanisme de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil, joint au dossier d'enquête ;

Vu la décision du 24 août 2016 de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable de se saisir de l'avis relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liée à la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Verfeil et Gragnague et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil;

Vu l'avis du 3 octobre 2016 de la chambre d'agriculture de la Haute-Garonne ;

Vu l'avis rendu le 5 octobre 2016 par la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable sur le dossier d'enquête publique comprenant l'étude d'impact relative à la liaison autoroutière Castres-Toulouse et les évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées ainsi que le mémoire en réponse produit par le maître d'ouvrage, joints au dossier d'enquête ;

Vu l'avis du commissaire général à l'investissement et le rapport de contre-expertise rendus le 5 octobre 2016 ainsi que le mémoire en réponse produit par le maître d'ouvrage, joints au dossier d'enquête ;

Vu l'avis réputé favorable du centre régional de la propriété forestière de Midi-Pyrénées consulté le 7 juillet 2016 ;

Vu l'avis rendu par le 5 octobre 2016 par l'institut national de l'origine et de la qualité, délégation territoriale Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 27 octobre 2016 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à l'élargissement de 2X1 voies à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Verfeil et Castelmaurou et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil, à la déclaration d'utilité publique de la création, entre Verfeil et Castres, d'une liaison autoroutière selon un tracé neuf réempruntant les déviations de Soual et de Puylaurens, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet, Verfeil (Haute-Garonne) et de Maurens-Scopont, Cuq-Toulza, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés, Soual, Cambounet-sur-le-Sor, Viviers-les-Montagnes, Saïx, Castres (Tarn), au classement dans le domaine autoroutier de l'échangeur de Verfeil et de son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres et au classement dans la catégorie des autoroutes de la liaison entre Verfeil et Castres entre la RD112 à Verfeil et la RN112 à Castres, de la RN 126 au droit de Puylaurens et de Soual (appelées « Déviation de Puylaurens » et « déviation de Soual »), des bretelles des diffuseurs de Puylaurens, de Soual Est et de Saint-Palais à réaliser, des bretelles du diffuseur existant avec la RN112-rocade de Castres, de l'ensemble des voiries de l'aire de repos à créer et de tous les ouvrages annexes accessoires à l'aménagement et leur raccordement à d'autres voies publiques ;

Vu les registres d'enquête déposés pendant toute la durée de la consultation aux préfectures de la Haute-Garonne et du Tarn, à la sous-préfecture de Castres et aux mairies de Castelmaurou, Gragnague, Bonrepos-Riquet, Saint-Marcel-Paulel, Verfeil, Francarville, Vendine (Haute-Garonne) et de Teulat, Montcabrier, Bannières, Villeneuve-les-Lavaur, Maurens-Scopont, Cambon-lès-Lavaur, Cuq-Toulza, Algans, Lacroisille, Appelle, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés, Soual, Cambounet-sur-le-Sor, Viviers-les-Montagnes, Saïx, Castres (Tarn) ;

Vu le registre électronique accessible pendant toute la durée de la consultation depuis les sites internet des services de l'État de la Haute-Garonne et du Tarn ;

Vu le rapport et les conclusions rendus le 2 mars 2017 par la commission d'enquête sur l'utilité publique les travaux nécessaires à l'élargissement à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Verfeil et Castelmaurou et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil et sur le classement dans le domaine autoroutier l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres ;

Vu le courrier du 22 mars 2017 par lequel le tribunal administratif de Toulouse a requis de la commission d'enquête de compléter les conclusions formulées, notamment, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil et sur le classement dans le domaine autoroutier l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres ;

Vu le rapport et les conclusions complémentaires rendus le 1^{er} avril 2017 par la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil et sur le classement dans le domaine autoroutier de l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres ;

Vu les courriers du 10 octobre 2017 par lesquels les conseils municipaux de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil ont été invités à délibérer sur le dossier de mise en compatibilité, le rapport et les conclusions de l'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 24 juin 2016;

Vu la délibération du conseil municipal de Verfeil du 23 novembre 2017 ;

Vu les avis tacitement favorables, à compter du 12 décembre 2017, rendus par les conseils municipaux de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet sur la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme ;

Vu le mémoire en réponse au rapport et aux conclusions de la commission d'enquête établi le 15 décembre 2017 par la société des Autoroutes du sud de la France ;

Considérant que l'opération A680 et la réalisation d'une liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres concourent à la réalisation d'un même programme de travaux faisant l'objet d'évaluations environnementale et socio-économique communes ;

Considérant que les travaux de réalisation de la liaison autoroutière nouvelle Verfeil et Castres doivent être déclarés d'utilité publique par un décret en conseil d'État devant intervenir au plus tard le 23 juillet 2018 ;

Considérant que les travaux nécessaires à l'élargissement à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Verfeil et Castelmaurou et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil présentent un caractère d'utilité publique, tel que justifié par le document annexé au présent arrêté et requis conformément aux articles L.122-1 du code de l'expropriation et L. 122-1-1 du code de l'environnement ;

Considérant que l'opération nécessite, dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité prévue aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, d'apporter aux documents d'urbanisme des communes de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil, les évolutions précisées en annexe au présent arrêté ;

Considérant, telles que synthétisées en annexe, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement dont il est prévu la mise en œuvre ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne ;

ARRETE

Article 1 – Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux motifs et considérations exposés en annexe et tels que soumis à enquête, les travaux nécessaires à l'élargissement à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 entre Castelmaurou et Verfeil et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil comprenant son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Castres et Verfeil sur le territoire des communes de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil.

Article 2 – La société des Autoroutes du Sud de la France, concessionnaire et maître d'ouvrage, est autorisée à acquérir soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation, dans les formes prescrites par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les immeubles ou portions d'immeubles nécessaires à la réalisation du projet susvisé.

Article 3 – La présente déclaration d'utilité publique deviendra caduque à l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de la publication du présent arrêté. Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans ce délai.

Article 4 – L'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres seront classés dans le domaine autoroutier.

Article 5 – La présente déclaration d'utilité publique emporte approbation des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil, telles que soumises à enquête et modifiées comme précisé en annexe.

Les dossiers de mise en compatibilité sont consultables à la préfecture et à la direction départementale des territoires de la Haute-Garonne ainsi qu'aux mairies de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Article 6 – Sans préjudice de l'application des réglementations et polices particulières opposables à l'opération, le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine synthétisées en annexe du présent arrêté. L'inobservation de ces mesures est passible des sanctions administratives prévues aux articles L.171-6 et suivants du code de l'environnement.

Article 7 – L'étude d'impact, comprenant notamment les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les incidences du projet ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement comme l'ensemble du dossier d'enquête resteront consultables à la préfecture de la Haute-Garonne, à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie et à la société des Autoroutes du Sud de la France aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Article 8 – Le maître d'ouvrage sera, en outre, tenu de remédier aux éventuels dommages causés à la structure des exploitations agricoles dans les conditions définies à l'article L.122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 9 – Le présent arrêté sera affiché pendant le délai de deux mois à la préfecture de la Haute-Garonne et aux mairies de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil.

Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans au moins un journal diffusé dans le département de la Haute-Garonne ainsi que dans deux journaux à diffusion nationale.

Le présent arrêté sera, en outre, inséré au recueil des actes administratifs des services de l'Etat de la Haute-Garonne et publié sur le site dédié à l'adresse suivante : <http://www.haute-garonne.gouv.fr>

Article 10 – La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Toulouse soit :

- directement, en l'absence de recours préalable, dans le délai de deux mois à compter de sa publication.
- à l'issue d'un recours préalable, dans les deux mois à compter de la date de notification de la réponse obtenue de l'administration, ou au terme d'un silence gardé par celle-ci pendant deux mois à compter de la réception de la demande.

Article 11 - Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie, le directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, le directeur de la société des Autoroutes du Sud de la France, les maires de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Toulouse, le 22 DEC. 2017



Pascal MAILHOS

ANNEXE

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux nécessaires à l'élargissement à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil, l'approbation des mesures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonnepos-Riquet et Verfeil et prenant en compte l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et les résultats de la consultation du public

La production du présent document est requise par l'article L. 122-1 du code de l'expropriation qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

Il répond, par ailleurs, aux prescriptions de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

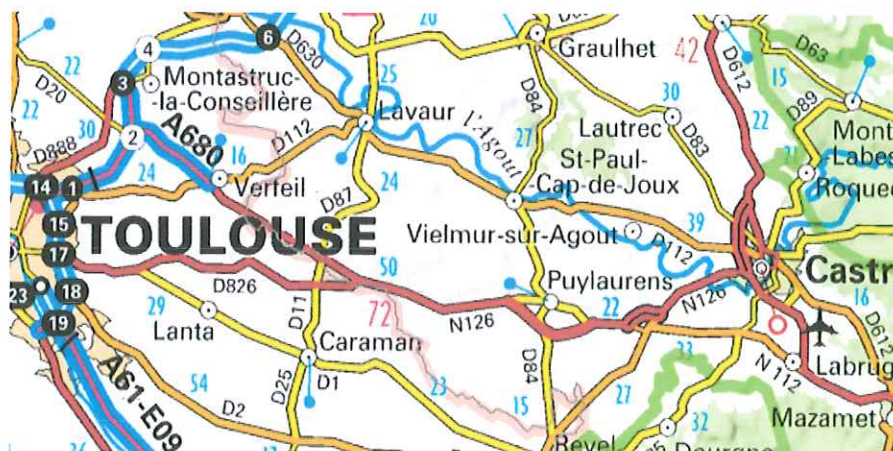
Ce document n'a pas pour objet de se substituer au dossier d'enquête, à l'étude d'impact et à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement qui seuls justifient de manière exhaustive le caractère d'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement dont il est prévu la mise en oeuvre.

Il n'a pas plus pour objet de se substituer au bilan du débat et de la concertation publics et au rapport de la commission d'enquête lesquels détaillent les modalités et les résultats de l'information et de la participation du public.

I Présentation de l'opération soumise à déclaration d'utilité publique

I.1 Contexte : une opération intégrée à la liaison autoroutière Castres-Toulouse

L'élargissement à 2X2 voies de la bretelle autoroutière A680 et l'aménagement d'un échangeur à Verfeil constituent, avec la réalisation, majoritairement en tracé neuf et sous forme concédée, d'une section à 2X2 voies entre Verfeil et Castres, les deux opérations composant la liaison autoroutière Castres-Toulouse.



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

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

I.2 Descriptif des principaux aménagements projetés

➤Description générale du tracé de l'A680

Après son raccordement avec l'A68 par un demi-échangeur situé en lisière de la commune de Castelmaurou, la bretelle de Verfeil (A680), mise en service en 1996, contourne le village de Gragnague, puis traverse le territoire de Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et rejoint les RD20 et RD112 à l'entrée de la commune de Verfeil.

Les principales contraintes rencontrées sur ce secteur sont liées à la zone inondable du Girou et à la présence de zones urbanisées à proximité de la bretelle autoroutière.

➤Les travaux et le parti d'aménagement présentés à l'enquête publique

Sont prévus les principaux aménagements suivants :

- doublement à 2x2 voies, par le nord et sur près de 8 km, de la bretelle et de la section courante de l'A680 entre le PR1 et le PR8,5,
- élargissement des ouvrages d'art existants,
- création d'un passage grande faune accolé à l'ouvrage de franchissement du Girou,
- création d'un échangeur au sud-ouest de la commune de Verfeil comprenant le raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres,
- mise en place d'aménagements environnementaux et paysagers,
- rétablissements des réseaux et des dispositifs de sécurité et d'exploitation.

➤L'itinéraire de substitution

Sur le périmètre de l'élargissement de l'A680, l'itinéraire de substitution par la voirie secondaire est inchangé.

➤Le système de péage

Sur le périmètre de l'élargissement de l'A680, le système de péage par la barrière de péage de Toulouse Est demeure également inchangé.

➤Le statut des voies

L'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres seront classés dans le domaine autoroutier concédé.

I.3 Organisation opérationnelle

Les travaux nécessaires à la réalisation de l'opération seront conduits sous maîtrise d'ouvrage de la société des Autoroutes de la France à laquelle est, à ce jour, concédée l'infrastructure existante.

I.4 Coût et financement de l'opération

Le coût prévisionnel des travaux nécessaires à l'élargissement de l'A680 et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil s'élève, selon les valeurs en cours en février 2015, à 68 millions d'euros HT.

L'opération sera financée dans le cadre du contrat de concession établi entre l'État et la société des Autoroutes du Sud de la France.

I.5 Éléments calendaires

La mise en service de l'opération est projetée à l'horizon 2024.

II Information et participation

II.1 La concertation

II.1.1 Le débat public

Du débat public conduit d'octobre 2009 à janvier 2010 a globalement émergé l'intérêt partagé d'un aménagement rapide de l'axe Castres-Toulouse par voie de concession.

Les arguments en faveur du projet étaient principalement centrés sur la nécessité de désenclaver le bassin industriel de Castres-Mazamet tandis que l'opposition contestait la mise en concession de l'infrastructure et relevait l'atteinte aux enjeux agricoles et à l'environnement.

A l'issue de la consultation, le ministre en charge des transports a confirmé, dans sa décision du 25 juin 2010, le principe d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126 et par mise en concession autoroutière et requis la poursuite de la concertation sous l'égide d'un garant.

II.1.2 La concertation

➤ Une concertation rythmée par l'avancement des études

La concertation s'est déroulée successivement en cinq phases principales :

- la première, de janvier à mai 2001, a porté sur la détermination du fuseau d'études et les principes du système de péage (ouvert ou fermé) ;
- la seconde, de novembre à décembre 2011, a été dédiée à l'examen des points d'échange (nombre et positionnement des échangeurs) et de l'itinéraire de substitution ;
- la troisième, de janvier à mars 2012, a permis de déterminer le tracé de référence,
- la quatrième, de septembre 2014 à juin 2015, a examiné les options d'aménagement durable de l'infrastructure ainsi que les mesures d'accompagnement et d'insertion.

Au vu du bilan des différentes phases de concertation, la commission nationale de débat public, une nouvelle fois saisie en application de l'article L121-12 du code de l'environnement, a estimé, qu'en ce que, notamment, les modifications apportées au projet initial ne modifiaient substantiellement ni son économie générale ni son coût, il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public.

La dernière phase de concertation, menée en 2015 et 2016, a principalement permis d'affiner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement.

Ainsi, chacune de ces étapes a permis de réduire le territoire étudié, d'en affiner la connaissance et, par suite, de définir un projet optimisé au regard des enjeux techniques, socio-économiques, agricoles, environnementaux, financiers et de son acceptabilité locale.

► Le dispositif et les modalités de la concertation publique et institutionnelle

En organisant le partage de l'information, l'écoute des attentes exprimées et les échanges d'avis au plus près des territoires, les modalités de la concertation, adossées à une charte approuvée le 19 novembre 2010, ont favorisé un dialogue constructif entre les acteurs locaux et le public.

L'institution d'un comité de pilotage et d'un comité technique associant les représentants de l'État, de la région, des départements du Tarn et la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet ainsi que d'un comité de suivi élargi aux parlementaires, aux chambres consulaires, aux associations et aux organismes socio-professionnels a, en effet, permis de structurer et de partager la gouvernance du projet.

Les arbitrages et les décisions des instances de pilotages ont été, par ailleurs, appuyées par l'expertise partenariale issue, d'une part, des groupes de travail réunis sur les thématiques « aménagement du territoire » et « agriculture » et, d'autre part, des ateliers du développement du territoire.

Enfin, et toujours sous l'égide du garant, l'information et la participation du public ont été assurées par le déploiement de permanences de proximité, de dossiers et de registres de concertation, d'outils pédagogiques ainsi que par l'ouverture d'un site internet dédié à l'opération. Elle ont également été relayées par une large couverture médiatique.

► Les enseignements de la concertation

- Bilan comptable

Le taux d'expression du public, calculé en rapportant le nombre d'avis exprimés au nombre de ménages recensés, s'avère nettement moins important sur les communes concernées par l'élargissement de l'A680 que le taux moyen d'expression du public enregistré sur l'ensemble des communes concernées par la liaison autoroutière Castres-Toulouse :

	Fuseau, échangeur, péage	Tracé
Opération Castres-Toulouse :		
- Toutes communes dont Castres	2,8 %	0,1 %
- Toutes communes hors Castres	7,2 %	5,80%
Elargissement de l'A680 :		
- Castemaurou	Inférieur à 1 %	0 à 1 %
- Gragnague	1 à 5 %	0 à 1 %
- Saint-Marcel-Paulel	5 à 10 %	0 à 1 %
- Bonrepos-Riquet	1 à 5 %	0 à 1 %
- Verfeil	1 à 5 %	1 à 5 %

La faible participation enregistrée sur le secteur de l'A680 tient au fait que, s'agissant de l'élargissement d'une infrastructure existante, un seul fuseau et un seul tracé étaient envisagés.

- Bilan thématique

L'examen des observations recueillies sur l'ensemble de la liaison autoroutière Castres-Toulouse indique qu'un tiers des participants étaient animés par la défense d'intérêts particuliers (impact sur le foncier, restitution des fonctionnalités et cadre de vie) et que deux tiers d'entre eux ont fait prévaloir des motifs d'ordre général dont principalement l'environnement naturel, la desserte des territoires, la santé publique, le coût du projet ainsi que le principe et le montant du péage.

Pour ce qui relève spécifiquement de l'opération A680, les préoccupations des particuliers ont principalement portées sur la contribution sonore de l'élargissement de l'A680 et les conséquences de la construction de remblais supplémentaires sur le champ d'expansion des crues du Girou.

Certains élus et partenaires institutionnels ont, quant à eux et notamment, requis que soient complétés la bifurcation autoroutière A68/A680 et le diffuseur local de Gagnague,

II.2 L'enquête publique

II.2.1 Le contexte réglementaire

En ce que l'élargissement de l'A680 existante et l'aménagement d'une section neuve entre Verfeil et Castres concourent à la réalisation d'un même programme de travaux faisant l'objet d'une étude d'impact et d'une évaluation socio-économique communes, le montage juridique retenu a prévu l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique de chacune des deux opérations, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaire à leur réalisation ainsi que leur classement dans le domaine autoroutier.

Pour ce qui relève de la présente décision, le dossier d'enquête publique comportait, conformément à l'article R.123-7 du code de l'environnement, les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises dont :

- Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à l'élargissement de l'A680 comprenant notamment et conformément aux articles R.123-8 du code de l'environnement et R.112-4 du code de l'expropriation :
 - les informations juridiques et administratives précisant la mention des textes qui régissent l'enquête, l'indication de la manière dont celle-ci s'insère dans les procédures administratives relatives à l'opération considérée ainsi que les décisions susceptibles d'être adoptées à son issue,
 - la notice explicative incluant les caractéristiques générales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses,
 - le plan de situation,
 - le plan général des travaux,
 - l'étude d'impact incluant l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 assortie d'un résumé non technique facilitant l'accès au dossier principal,
 - l'évaluation socio-économique
 - le bilan de la concertation,
 - les avis réglementaires dont l'avis de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et l'avis du commissaire général à l'investissement.

Le dossier d'enquête, complété au regard des prescriptions de l'autorité environnementale et du commissaire général à l'investissement, était amendé d'un guide de lecture et de glossaires.

- Le dossier d'enquête préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castelmaurou, Gagnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet, Verfeil constitué en application des dispositions des articles L153-54 à L153-59, R153-13 et R153-14 du code de l'urbanisme et comprenant, notamment, l'avis de l'autorité environnementale et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 24 juin 2016 ;

- Le dossier de classement dans le domaine autoroutier de l'échangeur de Verfeil et de son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres, établi en application de l'article R.122-1 du code de la voirie routière.

II.2.2 Le déroulement de l'enquête

La consultation publique s'est tenue pendant 50 jours consécutifs du 5 décembre 2016 au 23 janvier 2017 inclus.

L'avis interdépartemental d'ouverture d'enquête du 27 octobre 2016 a fait l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R.123-11 du code de l'environnement et dont la régularité est attestée par les insertions parues dans la presse (La Dépêche du Midi -éditions du Tarn et de la Haute-Garonne- du 9 novembre et du 9 décembre 2016, La voix du Midi du 10 novembre et 8 décembre 2016, Le Journal d'Ici du 10 novembre et 8 décembre 2016, Le Monde du 9 novembre 2016 et Les Echos du 10 novembre 2016), les certificats de l'huissier mandaté à cet effet et le rapport rendu par la commission d'enquête.

L'ouverture de la consultation publique a également été relayée par les quelque 9000 plaquettes d'information diffusées, notamment, dans les communes concernées par l'enquête.

Le dossier d'enquête a été déposé, pendant toute la durée de l'enquête, pendant toute la durée de la consultation, aux préfectures de la Haute-Garonne et du Tarn, à la sous-préfecture de Castres et aux mairies de Castelmaurou, Gragnague, Bonrepos-Riquet, Saint-Marcel-Paulel, Verfeil, Francarville, Vendine (Haute-Garonne) et de Teulat, Montcabrier, Bannières, Villeneuve-les-Lavaur, Maurens-Scopont, Cambon-lès-Lavaur, Cuq-Toulza, Algans, Lacroisille, Appelle, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés, Soual, Cambounet-sur-le-Sor, Viviers-les-Montagnes, Saïx, Castres (Tarn). Il a pu, en outre, être consulté et téléchargé sur le site internet des services de l'Etat de la Haute-Garonne et du Tarn.

Le public a été en mesure de consigner ses observations sur les registres d'enquête déposés dans les administrations précitées ainsi que sur le registre électronique dédié. Il a pu, en outre, rencontrer la commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Toulouse, lors des 29 permanences qu'elle a tenues dont 3 à Verfeil, 3 à Castelmaurou et 2 à Gragnague et lui adresser un courrier postal ou électronique.

II.2.3 Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête

Après avoir relaté le déroulement de l'enquête et pris connaissance des observations du public et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, la commission d'enquête a rendu, au terme d'une analyse bilantielle, des conclusions favorables sur chacun des objets de l'enquête assorties des réserves suivantes :

- Sur l'utilité publique du doublement de l'A680 :

« un avis favorable sous réserve d'un aménagement de l'échangeur de Verfeil permettant de réduire significativement l'impact actuel sur cette commune » ;

- Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil :

« un avis favorable concernant le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sous réserve que les modifications graphiques retenues tiennent compte des suites données par les porteurs de projet aux réserves émises par la commission d'enquête à l'encontre de la DUP » ;

- Sur le classement dans le domaine autoroutier l'échangeur de Verfeil et son raccordement à l'A680 :

« un avis favorable concernant le projet de classement au domaine autoroutier de l'échangeur de Verfeil et de son raccordement à la liaison Verfeil-Castres sous réserve d'une déclaration d'utilité publique effective ; que les éventuelles modifications apportées à ce dernier, pour tenir compte des réserves émises par la commission d'enquête à l'encontre de la DUP, ne remettent pas en cause ses caractéristiques normatives autoroutières ».

➤ Le bilan quantitatif de l'enquête

Le bilan comptable de la consultation publique conduite sur l'ensemble des communes concernées par la liaison autoroutière Castres-Toulouse recense 8751 observations, parmi lesquelles une contribution de l'association Via81 regroupant 2 800 adhérents favorables à l'autoroute et une pétition du collectif « Pas d'autoroute Castres-Toulouse » rassemblant 1756 signataires.

➤ **Le bilan qualitatif de l'enquête**

Les observations du public ont été classées par la commission d'enquête en quatre catégories :

- celles jugeant nécessaire la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse (63,5 %),
- celles ne remettant pas en cause la nécessité du projet mais émettant des réserves à son encontre (4,1%),
- celles refusant le projet et formulant une contre-proposition (28,5%),
- celles abordant des problématiques particulières (2,9%).

Les principaux arguments en faveur de la liaison autoroutière Castres-Toulouse relèvent :

- la nécessité et l'urgence de désenclaver le bassin industriel de Castres-Mazamet,
- la nécessité de conforter les pôles d'équilibre de l'agglomération toulousaine,
- l'amélioration, en termes de gain de temps et de sécurité, des conditions de déplacement,
- la réduction des gaz à effet de serre permise par la fluidification attendue du trafic,
- la réalisation, dans des délais rapprochés et de par la mise en concession, de l'infrastructure.

Les réserves exprimées portent majoritairement sur l'absence d'échangeur entre Verfeil et Puylaurens, le tarif du péage, l'intégration au projet des déviations existantes de Puylaurens et de Soual et l'absence de desserte plus ambitieuse visant à rejoindre le bassin méditerranéen.

Pour ce qui relève spécifiquement de l'opération A680 sont attendus le doublement de l'échangeur de Gragnague, l'aménagement d'écrans acoustiques et le déplacement de la bretelle d'accès à Verfeil.

L'opposition au projet relève, quant à elle, le coût prohibitif de l'infrastructure et le financement de la subvention d'équilibre, ses impacts agricoles et environnementaux, l'intégration au projet de déviations financées par l'impôt, des prévisions de trafic et des gains de temps surestimés et un tarif de péage inéquitable. Elle propose un aménagement de la RN126 actuelle.

II.3 Le mémoire en réponse de la société des Autoroutes du Sud de la France du 15 décembre 2017 et les modifications apportées au positionnement de l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle Castres-Toulouse

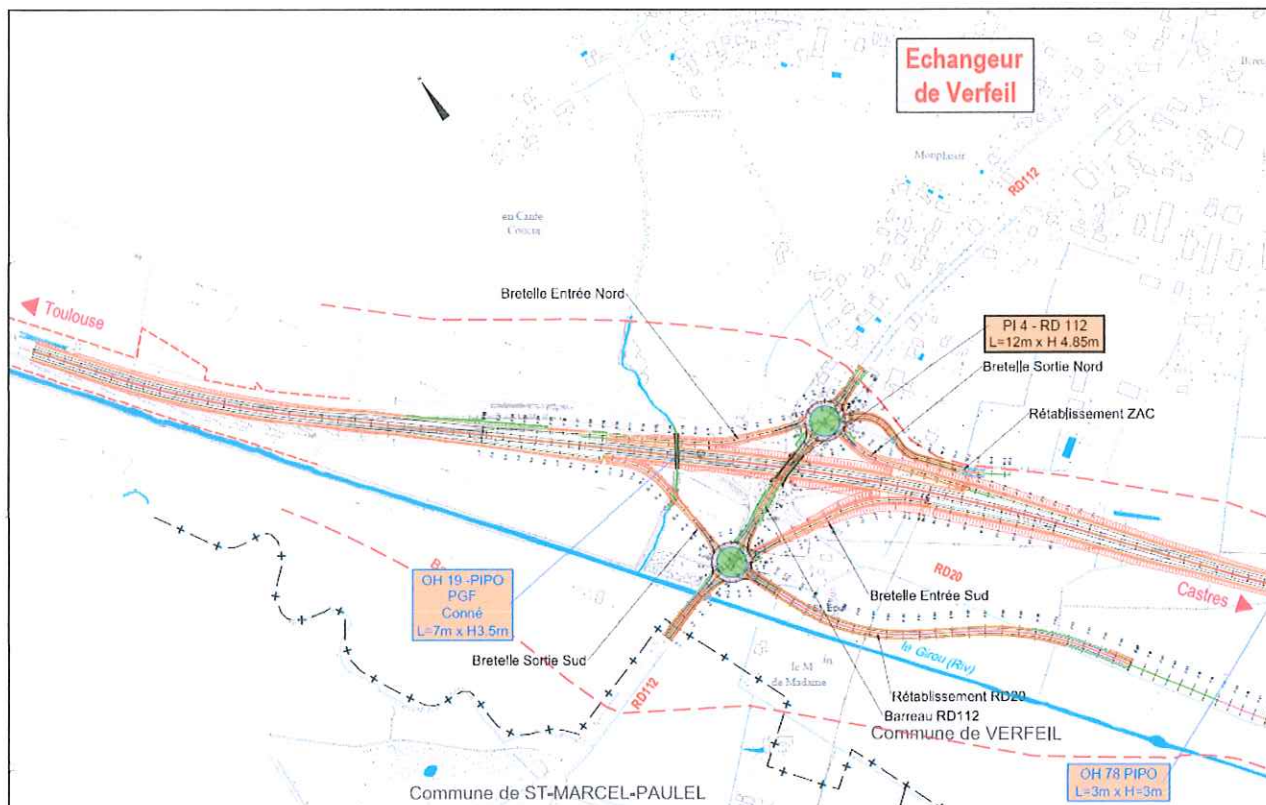
Afin de se conformer aux prescriptions de la commission d'enquête, et compte tenu de l'imbrication des opérations liée à leur raccordement dans le secteur de Verfeil, les deux maîtres d'ouvrage (l'État et la société des Autoroutes du Sud de la France) ont recherché conjointement des solutions alternatives visant à revoir le positionnement de la liaison autoroutière nouvelle entre Toulouse et Castres et l'échangeur de Verfeil en décalant le projet vers le sud de la bande de déclaration d'utilité publique (DUP).

➤ **Rappel de la solution présentée à l'enquête publique**

La solution initiale présentée dans le dossier d'enquête publique s'appuie sur un tracé autoroutier au nord de la bande de DUP. Il concerne directement plusieurs habitations et se développe à proximité des quartiers du sud du bourg.

Ce scénario prévoit l'aménagement d'un nouvel échangeur qui raccorde l'A680 et la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres aux RD20 et RD112, et qui permet de desservir la ZAC de Pioissane à l'entrée Ouest du bourg, en remplacement du carrefour giratoire actuel.

Il s'agit d'un échangeur complet de type losange qui rétablit la RD112 en passage inférieur sous l'A680 prolongée vers la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres.



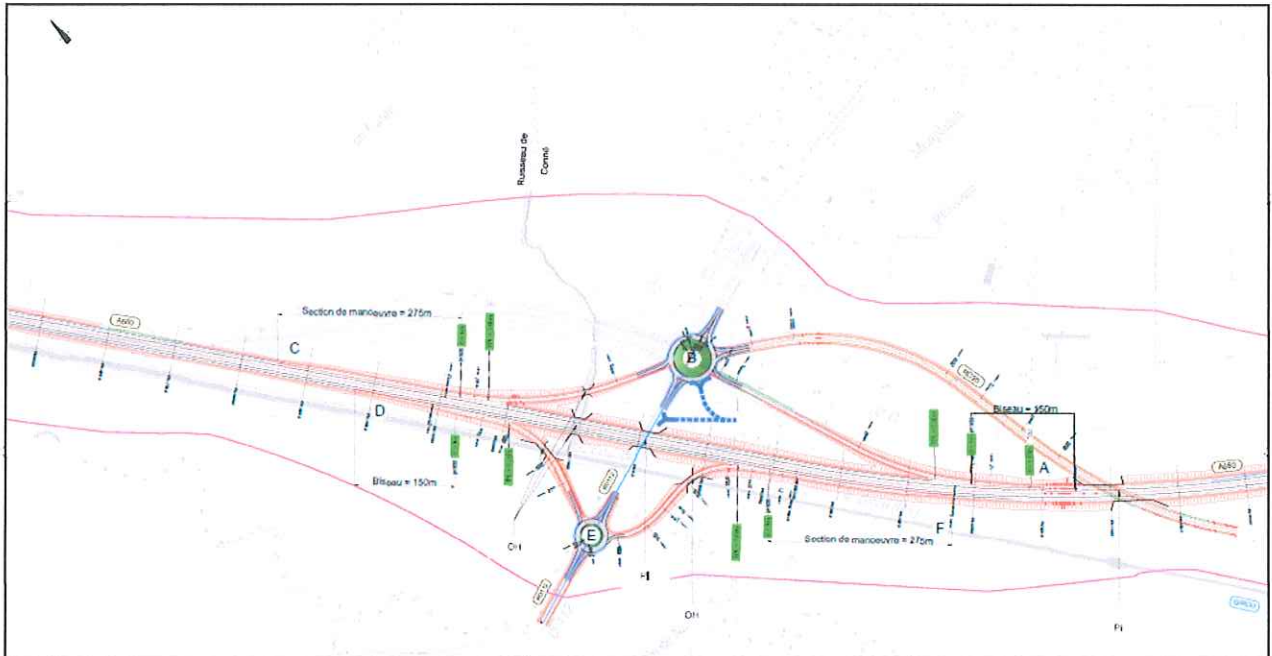
➤ Présentation des deux options alternatives

Le nouvel aménagement s'appuie sur le décalage du tracé vers le sud. L'échangeur est caractérisé par la réutilisation quasi complète du carrefour giratoire existant (A680 / RD20 / RD112).

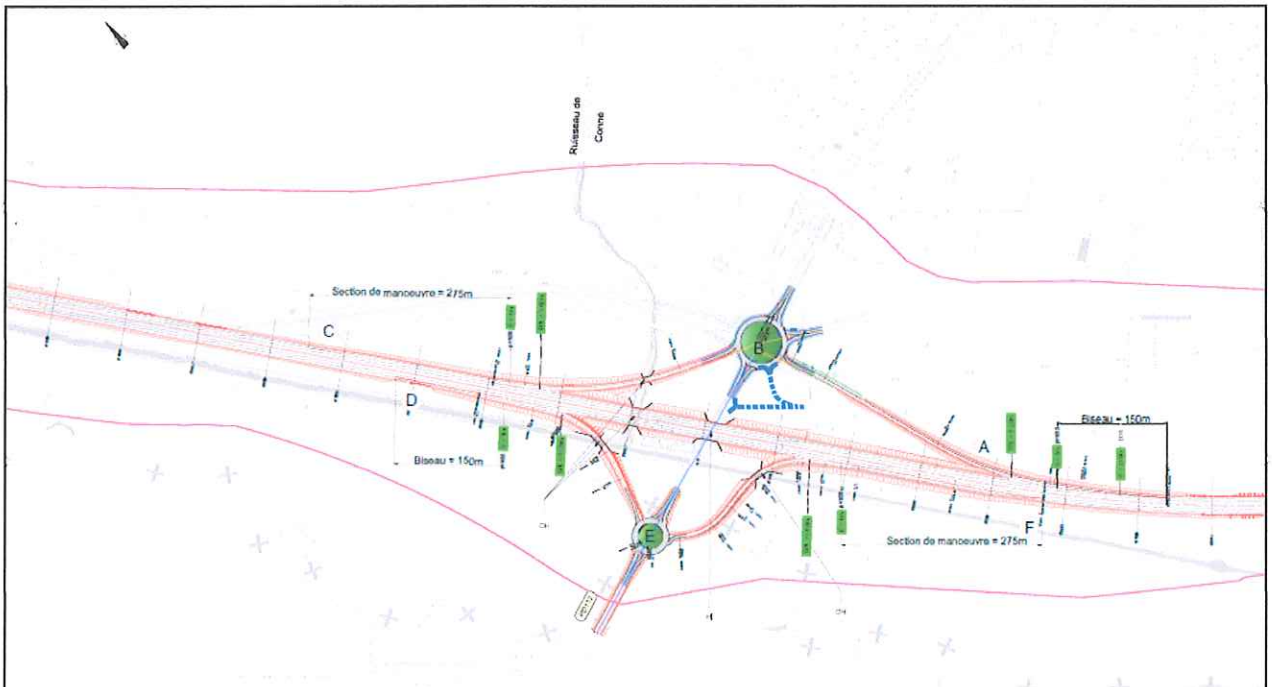
Ainsi le raccordement de l'infrastructure autoroutière au réseau local est assuré par deux carrefours giratoires, positionnés de part et d'autre de l'A680 et de la LACT :

- Le giratoire nord existant qui est conservé en place. Ses branches sont en partie réaménagées pour assurer la connexion des bretelles d'entrée vers Toulouse et de sortie depuis Castres (avec suppression de l'extrémité de la bretelle actuelle de l'A680 à l'ouest).
- La création d'un nouveau giratoire côté sud, en rive gauche du Girou, pour raccorder les bretelles d'entrée vers Castres et de sortie depuis Toulouse à la RD 112.

Option 1



Option 2



Les deux options prévoient le rétablissement de la RD112 en passage inférieur sous l'A680 prolongée vers la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres ainsi que l'accès à la ZAC de Piossane et évitent le déplacement de la station d'épuration ainsi que du pylône et le réseau THT existants.

L'option 1 prévoit le rétablissement de la RD20 au niveau du giratoire nord, raccordement qui n'est plus nécessaire dans l'option 2 correspondant au scénario d'aménagement retenu pour la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres.

➤ **Les résultats de l'analyse multicritères**

L'analyse multicritères conduite par le maître d'ouvrage a comparé le projet soumis à l'enquête publique avec les options 1 et 2 au niveau de Verfeil.

La démarche intègre une analyse par impact intrinsèque de chaque variante, une comparaison des impacts par rapport au projet proposé à l'enquête publique et une appréciation globale de l'aménagement au regard des thématiques suivantes : fonctionnalité et sécurité, milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage et patrimoine, réalisation des travaux.

Les impacts présentés correspondent à des impacts bruts sans prendre en compte les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront éventuellement mises en œuvre dans les études ultérieures.

Les résultats de l'étude indiquent que quelle que soit l'option retenue, l'impact sur la commune est significativement réduit. En effet, et pour ce qui relève de la présente opération, les alternatives au projet initial diminuent le nombre d'acquisition d'habitations et les nuisances sonores sur les quartiers situés au sud du bourg de Verfeil. Le carrefour giratoire existant (RD112 / RD20 / A680) est conservé et les accès actuels sont maintenus, notamment la voie desservant la zone d'activités. L'impact sur les terrains agricoles et l'établissement commercial reste sensiblement, quant à lui, le même pour l'option 1, tandis que l'option 2 réduit l'effet d'emprise sur le foncier agricole.

Les solutions étudiées évitent, en outre, la station d'épuration et le pylône THT présents dans la zone dont le déplacement aurait induit des modifications substantielles dans le programme de l'opération.

Ces tracés conduisent, enfin, au rapprochement de l'ensemble du projet vers le cours d'eau du Girou ainsi qu'au franchissement de celui-ci par les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur de Verfeil dans le sens Toulouse =>Castres. Un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, établi par le maître d'ouvrage lors des études de détail, viendra préciser les mesures à mettre en œuvre concernant la zone inondable du Girou.

➤ **L'avis des acteurs du projet et le choix du maître d'ouvrage**

Lors des concertations menées parallèlement aux études complémentaires, les collectivités ont exprimé leur préférence pour un tracé autoroutier sur la commune de Verfeil décalé au sud vers le Girou, sans rétablissement de la RD 20 notamment au droit de l'échangeur de Verfeil.

Par suite, la société des Autoroutes du Sud de la France a choisi de retenir l'option n°2 d'aménagement de l'échangeur de Verfeil dont l'évaluation financière est, à ce stade, équivalente à la solution présentée dans le dossier d'enquête publique.

III L'étude impact et l'avis de l'autorité compétente de l'état en matière d'environnement

III.1 L'avis de l'autorité environnementale

Le conseil général de l'environnement et du développement durable a formulé dans la synthèse de son avis délibéré rendu le 5 octobre 2016 sur la liaison autoroutière Castres-Toulouse et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement les principales recommandations suivantes :

- compléter le dossier de déclaration d'utilité publique de manière à préciser les impacts du projet et les prescriptions retenues pour les éviter, les réduire et compenser ses incidences sur l'environnement et la santé;
- prendre en compte la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte et d'approfondir la comparaison de la variante retenue avec la variante dite « ASP » conduisant à un aménagement sur place de la RN 126;

- reprendre les calculs socio-économiques présentant des biais d'optimisme ou des erreurs avec des hypothèses cohérentes avec les autres parties du dossier et plus proches de la réalité;
- reprendre substantiellement l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air et sur la santé, en utilisant une modélisation plus représentative des émissions réelles des véhicules, en estimant les émissions dès la mise en service en 2024, en élargissant l'aire d'étude à l'agglomération de Toulouse, et en prévoyant des mesures de réduction ou de compensation adaptées; en phase d'exploitation, prendre en compte les recommandations d'ordre méthodologique et pratique formulées sur le calcul d'excès de risque sanitaire découlant de l'exposition aux divers polluants de l'infrastructure;
- prendre en compte, en raison des impacts sur la rupture de continuité écologique induits par la nouvelle infrastructure, les recommandations formulées sur la conception des ouvrages de rétablissement prévus.

III.2 Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées

III.2.1 Les dispositions retenues en phase d'exploitation et d'entretien par type d'impact

Les mesures ou parties de mesure signalées en italiques et en gras sont les mesures faisant suite à l'avis de l'AE.

MILIEU HUMAIN
Population, habitat, cadre de vie et santé humaine
Emprise définitive sur le foncier
Mesures d'évitement : - Acquisition du strict nécessaire en matière de surface Mesures de compensation : - Acquisition des bâtis et biens fonciers avec indemnisation des propriétaires selon les conditions prévues par le code de l'expropriation
Modification de l'affectation des sols et du fonctionnement du territoire
Mesures de réduction : - Intégration optimale du projet dans le territoire Mesures de suivi et d'accompagnement : - Réalisation d'une campagne de photo aérienne 1 an après la mise en service afin d'observer le développement de l'urbanisation aux abords du projet, puis une fois tous les 3 ans pendant les 9 années suivantes
Nuisances sonores
Mesures de réduction : - Mesures d'insertion afin de minimiser les effets acoustiques en fonction des études ultérieures (écran antibruit ou protection acoustique de façade...etc) Mesures de suivi et d'accompagnement : - Réalisation d'une campagne de terrain de mesures acoustiques 1 an puis 5 ans après la mise en service
Emissions lumineuses
Mesures de réduction : - Minimisation, par la mise en place d'ouvrages de type merlons paysagers, écrans acoustiques, glissières ...etc, de la gêne liée aux émissions lumineuses issues de la circulation des véhicules en soirée notamment au niveau des zones d'échange et aux zones de péages qui seront éclairées
Pollution accidentelle liée au transport de matières dangereuses
- Cf mesures appliquées aux milieux physiques (sols et eaux)
PAYSAGE
-Modification du paysage
-Diminution de la valeur du paysage
-Détérioration du cadre paysager des riverains récepteurs (habitations, monuments historiques ou patrimoniaux)
Mesures de réduction : - Mise en cohérence des mesures de valorisation, de protection et de préservation du paysage et des mesures liées à la protection des milieux naturels

- Recréation des trames coupées par l'infrastructure (reconstitution des lisières de boisement, récréation ou confortement de haies bocagères, reconstitution des ripisylves, redéfinition de certains axes routiers par implantation d'alignement d'arbres)
 - Adoucissement des arêtes et pieds des talus et modelés (ouvrage routier en remblais/déblais, matériaux excédentaires)
 - Mesures relatives à l'implantation des bassins techniques (calage parallèlement aux courbes de niveau du terrain naturel, adoucissement de la forme des bassins en point bas, proximité des chemins existants pour limiter les voies d'accès et espaces résiduels, limitation du chemin technique, recherche de l'équilibre des terres en remblais et en déblais)
 - Gestion des co-visibilités avec les bâtiments et éléments du paysage (implantation de haies, création de merlons, (re)création de boisements, laisser volontairement l'ouverture sur certains secteurs paysagers)
- Mesures de suivi et d'accompagnement :**
- Réalisation d'une campagne photographique durant la première année puis 5 ans après la mise en service afin de vérifier le développement des plantations

INFRASTRUCTURES, RESEAUX, EQUIPEMENTS ET SERVITUDES ASSOCIEES
Interception de voies de communication : RD112, RD20 (secteur 2)

Mesures de réduction :

- Rétablissement des voies par ouvrage (passage supérieur ou passage inférieur) ou par itinéraire de rabattement ou substitution

ACTIVITES (agriculture, loisirs, chasse)

- Consommation de surface agricole,
- Endommagement des équipements d'irrigation ou de drainage (station de pompage, conduite...)
- Coupures de dessertes routières empruntées par les exploitants agricoles, coupures d'entrée sur les parcelles, coupure de la circulation des animaux
- Destruction de linéaires de haies
- Endommagement de clôtures

Mesures de réduction :

- Emprises de projet limitées au strict nécessaire pour l'exploitation de l'autoroute afin de réduire les dommages, aux zones agricoles
- Rétablissement des équipements d'irrigation et de drainage endommagés
- Maintien de rétablissements routiers et agricoles, de passages mixtes faunes / chemins agricoles carrossables, passage agricole spécifique, passages mixtes agricoles / grande faune existant sous l'A680 actuelle
- Possibilité de reconstituer les linéaires de haies détruits en adéquation avec les aménagements paysagers, les mesures prises en faveur du milieu naturel et les contraintes de l'aménagement fonciers et de sensibiliser les agriculteurs sur les rôles joués par les haie
- Rétablissement des clôtures endommagées ou restitution, en cas d'aménagement foncier, de parcelles clôturées

Mesures compensatoires :

- Les surfaces agricoles concernées dans le secteur 1 ont déjà fait l'objet d'un aménagement foncier
- Les indemnisations seront versées par le maître d'ouvrage pour compenser la perte de production

Mesures de suivi et d'accompagnement :

- Campagne de vérification de l'efficacité des mesures 1 an et 5 ans après la mise en service (fonctionnement des réseaux d'irrigation et de drainage restaurés...)

MILIEU NATUREL

Dispositions génériques

- Mise en place d'un comité scientifique de suivi des mesures compensatoires rassemblant des représentants des administrations de l'Etat (Préfecture de région, DREAL, DDT...) et des associations naturalistes chargé notamment de constater leur mise en œuvre effective, de vérifier leur pertinence et leur état d'avancement
- Réunion annuelle du comité scientifique dès le lancement de la réalisation des dossiers d'autorisations environnementales et des procédures d'expropriation

HABITATS NATURELS ET FLORE

- Emprise du projet sur des habitats naturels et des stations d'espèces végétales (destruction, fragmentation)
- Modification des écoulements des eaux
- Rudéralisation progressive des abords de l'infrastructure

Mesures d'évitement :

- Adaptation du projet aux sensibilités écologiques (choix du tracé, optimisation et réduction d'emprises) lors des études techniques détaillées à venir

Mesures de réduction :

- Maintien et restauration des continuités hydrauliques par mise en place d'ouvrages ou prolongement des continuités existantes

Mesures de compensation :

- Aménagement écologique d'espaces de cultures intensives, permettant d'améliorer la gestion écologique des espaces périphériques des cultures pour restaurer les habitats de la faune locale ou maximiser l'utilisation de ces espaces par cette faune

Mesures de suivi :

- Suivi des stations d'espèces protégées impactées par le projet. Ces suivis concerneront les espèces protégées impactées qui sont réactives à des modifications de leurs habitats et dont la capacité de recolonisation ou de maintien n'est pas certaine. Ils seront réalisés pendant 5 ans après les travaux à raison de 2 passages annuels. Pour la flore, ils concerneront la Jacinthe de Rome, la Renoncule à feuilles d'ophioglosse, la Mousse fleurie, le Trèfle écaillé et la Nigelle de France. Un compte-rendu annuel sera réalisé pour rendre compte de l'état des populations et de leurs habitats.

Mesures d'accompagnement :

- Ensemencement adapté pour éviter les pollutions génériques et l'introduction d'espèces invasives
- Aménagement et gestion écologique des accotements

FAUNE

INSECTES

Destruction ou dégradation d'habitats naturels :

Secteur 1, habitats du Tétrix caucasien au niveau du lieu-dit Preusse bas

Mesures d'atténuation :

- Pas de mesures spécifiques car non remise en cause de la population par le projet

Mesures de suivi :

- Suivi des stations d'espèces protégées impactées par le projet. Ces suivis concerneront les espèces protégées impactées qui sont réactives à des modifications de leurs habitats et dont la capacité de recolonisation ou de maintien n'est pas certaine. Ils seront réalisés pendant 5 ans après les travaux à raison de 2 passages annuels. Un compte-rendu annuel sera réalisé pour rendre compte de l'état des populations et de leurs habitats

AMPHIBIENS ET REPTILES

- Risque de mortalité directe

- Risque de piégeage des individus par les structures annexes à l'infrastructure (collecte des eaux...)

- Emprise (réduction) ou fragmentation sur des habitats du secteur 1 :

- zone de boisements rélictuels au niveau du site « Bois de Preusse et de Reule » dans lesquels trouvent refuge la Salamandre tachetée et la Grenouille agile,
- à l'est du secteur 1, zone de reproduction de la Grenouille agile et de la Rainette méridionale
- site « Bois de Preusse et de Reule », refuge des Couleuvres à collier et vipérine et du lézard vert occidental
- plusieurs fossés et le Girou

Mesures de réduction :

- Installation de clôtures pour limiter les collisions avec les véhicules et adaptées aux enjeux locaux
- Mise en place d'échappatoires dans les réseaux d'assainissement

Mesures de compensation :

- Création et gestion, pendant les travaux, de mares favorables à la reproduction des amphibiens, permettant d'améliorer la dynamique des populations locales et d'enrichir la biodiversité

Mesures de suivi :

- Suivi de la colonisation des mares à amphibiens par un expert batrachologue : vérification de la colonisation des mares et de l'évolution des cortèges à raison de 2 passages pendant 5 ans incluant 3 années au moins de mise en service de l'autoroute. Ce suivi sera réalisé durant la période de reproduction des amphibiens (de février à mai).
- Suivi sur 5 ans minimum dès la mise en place des ouvrages, incluant au moins 3 années de mise en service de la route. Il consistera en la pose de pièges photo au printemps (avril-mai-juin) sur deux sessions durant 7 jours consécutifs avec analyse des résultats.

OISEAUX**-Dégradation des conditions de vie, dérangement des individus par le bruit causé par le trafic****- Ruptures des connexions écologiques****- Risque de mortalité accidentelle****- Destruction, dégradation d'habitats :**

-Secteur 1 : milieux favorables à l'Alouette lulu, le Bruant proyer et la Fauvette grisette au droit des emprisesASF

-Secteur 2 :

*zones cultivées abritant la Bergeronnette printanière

*petites zones de friches et abords des cultures (fossés...) abritant le Bruant proyer et la Fauvette grisette

*parc boisé du site du Domaine de Bazialgues, habitat du Gobemouche gris

*l'alignement de platanes de le RD11 où niche le Pigeon Colombin

Mesures d'évitement :

- Adaptation du projet aux sensibilités écologiques

Mesures de réduction :

- Mise en place de dispositifs de collecte et traitement des eaux de voirie

Mesures de compensation :

- Aménagement écologique d'espaces de cultures intensives, permettant d'améliorer la gestion écologique des espaces périphériques des cultures pour restaurer les habitats de la faune locale ou maximiser l'utilisation de ces espaces par cette faune

-Restauration des haies pour maintenir les connexions écologiques, permettre le report des espèces vers des zones moins dangereuses et restaurer des habitats de repos et de reproduction pour la petite faune. Leur emplacement sera défini avant les travaux et leur plantation réalisée à l'issue des travaux.

Mesures de suivi :

- Suivi des stations d'espèces protégées impactées par le projet. Ces suivis concerneront les espèces protégées impactées qui sont réactives à des modifications de leurs habitats et dont la capacité de recolonisation ou de maintien n'est pas certaine. Ils seront réalisés pendant 5 ans après les travaux à raison de 2 passages annuels. Pour les oiseaux, ils concerneront le Gobemouche gris et le Pigeon colombin. Un compte-rendu annuel sera réalisé pour rendre compte de l'état des populations et de leurs habitats.

MAMMIFERES**- Risques de collision****- Emprise et morcellement de l'habitat et rupture des axes de déplacement :**

- Secteur 1 : Traversée des milieux rivulaires de la « Rivière du Girou » et du « Canal du Moulin » qui sont des habitats de reproduction et de refuge du Campagnol amphibie et du Putois d'Europe pouvant entraîner la destruction d'espèces et des habitats, la perturbation du fonctionnement en métapopulation (ruptures/coupsures des corridors, fragmentation des territoires) et un risque de pollution des eaux

- Secteur 2 : Emprise le long du Girou et traversée du ruisseau de Conné qui sont des habitats de reproduction et de refuge du Campagnol amphibie et du Putois d'Europe pouvant entraîner la destruction d'espèces et des habitats, la perturbation du fonctionnement en métapopulation (ruptures/coupsures des corridors, fragmentation des territoires) et un risque de pollution des eaux

Mesures de réduction :

- Installation de clôtures adaptées aux enjeux locaux pour limiter les collisions
- Mise en place d'ouvrages hydrauliques avec reconstitution du lit mineur et création de banquettes au niveau des

cours d'eau à enjeux

- Mise en place de buses sèches qui améliorent également la transparence de l'infrastructure vis-à-vis des petits mammifères
- Aménagement d'un passage spécifique pour la grande faune

Mesures de suivi :

- suivi des principaux passages à faune. Les modalités de cette mesure seront déterminées par l'assistance environnementale
- suivi sur 5 ans minimum dès la mise en place des ouvrages, incluant au moins 3 années de mise en service de la route. Il consistera en la pose de pièges photo au printemps (avril-mai-juin) sur deux sessions durant 7 jours consécutifs avec analyse des résultats.

CHIROPTERES

- Ruptures des continuités écologiques et fragmentation des territoires

- **Mortalité possible d'individus en lien avec la pollution des milieux, les collisions avec les véhicules, la suppression des axes de vols, la destruction des terrains de chasse, la destruction de gîtes :**

- Secteur 1 :

- * destruction d'habitats d'alimentation du Petit et du Grand Murin
- * destruction d'espaces boisés, gîtes du Murin de Bechstein, du Murin d'Alcathoe et de la Barbastelle d'Europe
- * coupure d'axes de déplacement de la Grande noctule situés sur le Girou et ses affluents

- Secteur 2 :

- * destruction d'une surface favorable aux chiroptères arboricoles au niveau du Girou et de ses affluents, notamment interception de voies de déplacement du Minioptère de Schreibers et de la Grande noctule au niveau de la rivière du Girou et du ruisseau de Conné

Mesures de réduction :

- Maintien ou reconstitution des continuités écologiques avec mise en place de structures ligneuses et de passages protégés (passages inférieurs préférentiellement adaptés en termes de dimensionnement aux espèces ciblées)
- pose de rampes de franchissement le long des rambardes des ouvrages hydrauliques (écrans opaques de protection visuelle pour éviter les perturbations des phares de véhicules et pour inciter les chauves-souris à s'élever au-dessus du trafic ou à utiliser les passages inférieurs)
- Illumination limitée de la voirie en phase d'exploitation

Mesures de suivi :

- Le suivi s'effectuera sur 5 ans minimum dès la mise en place des ouvrages. Il devra inclure au moins 3 années de mise en service de la route. Un état initial sera réalisé avant travaux. Le suivi aura lieu chaque année entre le 15 mai et le 15 septembre. Il s'agira de poser des enregistreurs d'ultrasons de type SM2BAT équipés de micros pour vérifier si les passages sont utilisés par les chiroptères.

FAUNE AQUATIQUE

- Modification des continuités biologiques que constituent les cours d'eau

- **Atteinte à la quantité et la qualité biologique et physico-chimique, voire thermique des eaux**

- Altération des habitats :

- Secteur 1 : traversée du Girou présentant des espèces patrimoniales (barbeau, bouvière, brochet)
- Secteur 2 : Perte temporaire d'habitat piscicole par la mise en œuvre d'un ouvrage de type cadre au niveau du franchissement du ruisseau de Conné impliquant une dérivation temporaire et l'altération du substrat initial (risque de pollution accidentelle, destruction d'habitats d'espèces lithophiles)

Mesures de réduction :

- Rétablissement des cours d'eau par des ouvrages hydrauliques adaptés aux caractéristiques des écoulements et des enjeux : ouvrages de type pont
- Rétablissement des petits cours d'eau intégrant :
 - * la libre circulation des poissons (respect de la pente naturelle initiale et implantation du radier permettant la reconstitution du lit naturel)
 - * une longueur d'ouvrage optimisée pour limiter la zone d'ombre
 - * le calage de l'ouvrage au plus proche du lit mineur existant afin de maintenir une pente de l'ouvrage équivalente à la pente du cours d'eau et d'éviter une dérivation trop importante
 - * le maintien des caractéristiques hydrauliques des cours d'eau (pente, section...)
 - * des dispositifs dissipateurs d'énergie permettant d'étaler les lames d'eau et donc de diminuer les vitesses d'écoulement

- Mise en place de bassins de traitement des eaux avant rejet vers le milieu physique

Mesures de suivi :

- Suivi de la qualité hydroécologique des cours d'eau franchis : vérification par un ingénieur hydrobiologiste de l'absence de dégradation des cours d'eau liés à la phase travaux et exploitation par des relevés en amont et en aval des cours d'eau franchis afin de déterminer l'impact du projet sur les qualités intrinsèques des cours d'eau (physico-chimie, hydrobiologie et morphologie). Ce suivi sera réalisé pendant les travaux et lors des 2 premières années d'exploitation.
- Suivi de la franchissabilité des ouvrages par la faune aquatique et semi-aquatique réalisé dans les 5 ans après la mise en service, sur un minimum de 2 campagnes. Les modalités de ce suivi au niveau des ouvrages soumis à un effet "barrière" seront précisés dans le cadre du dossier de Police d'eau qui sera établi préalablement au démarrage des travaux.

DISPOSITIONS APPLICABLES A L'ENSEMBLE DE LA FAUNE

Mesures de compensation

- Acquisition et mise en gestion de parcelles favorables aux habitats/espèces impactés, permettant de compenser la perte des habitats des espèces patrimoniales engendrée par le projet en acquérant des habitats occupés par ces mêmes espèces et en les préservant grâce à la mise en place d'une gestion conservatoire.

Remarque : Cette mesure vise à compenser la destruction d'habitats patrimoniaux (prairies humides, pelouses sèches, boisements, ...) et d'espèces patrimoniales. Elle ne concerne pas les espaces cultivés, habitats fréquentés par d'autres espèces patrimoniales concernés.

Les espèces concernées par cette mesure sont donc toutes des espèces présentant un enjeu moyen ou supérieur et dont les habitats sur le projet ne sont pas des terrains cultivés, comme par exemple, pour les oiseaux, les espèces concernées sont le Gobemouche gris, le Pigeon colombin, le Choucas des tours et le Faucon hobereau. Les autres espèces qui se reproduisent et/ou qui vivent l'essentiel de leur vie dans des milieux ouverts ou des milieux ouverts à semi-ouverts dotés d'éléments broussailleux et arborés (Bruant proyer, Bergeronnette printanière, Linotte mélodieuse, ...) sont concernées par la mesure Aménagement écologique d'espaces de culture intensive.

Mesures de suivi :

- Suivi des parcelles compensatoires dès leur acquisition/conventionnement : suivre les habitats naturels ainsi que les populations d'espèces animales patrimoniales sur les parcelles acquises au titre des mesures compensatoires et évaluer l'efficacité des pratiques de gestion conservatoires mises en œuvre sur ces parcelles. Un état zéro des parcelles en compensation sera d'abord réalisé (état initial classique, habitats naturels, flore et faune (insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères terrestres et chiroptères), 2 passages par thématique la première année. Les suivis concerneront ensuite uniquement les espèces remarquables impactées par le projet ainsi que leurs habitats (évolution) : 2 passages par an les 5 premières années puis tous les 5 ans soit 10 années de suivi sur 30 ans. Une réunion annuelle sera prévue entre les différents intervenants pour discuter des résultats et de la suite des évènements. Un rapport annuel sera fourni à la DREAL.

CONTINUITES ECOLOGIQUES

- **Fragmentation totale ou partielle des réservoirs de biodiversité (perturbation du réservoir; rupture de corridors écologiques, destruction et dégradation des habitats aquatiques)**
- **Rupture, perturbation,...des continuités écologiques constituées par :**

Secteur 1 :

*bois de Preusse et de Reule et prairies, friches et milieux cultivés qui les entourent

*milieux riverains du Girou (berges embroussaillées, boisées...)

*emprises ASF

*quelques espaces boisés et embroussaillés accompagnant les linéaires de cours d'eau, voiries, parcelles agricoles

Secteur 2:

*milieux riverains du Girou (berges embroussaillées et boisées...)

*quelques espaces boisés et embroussaillés qui accompagnent les linéaires de cours d'eau, les abords de la RD20 et à quelques bosquets ou parcs de faible superficie dispersés çà et là

*le Girou

*les affluents du Girou

Mesures d'évitement :

- Adaptation du projet aux sensibilités écologiques

Mesures de réduction :

- Mise en place d'ouvrages de transparence écologique pour rétablissement des continuités écologiques ou allongement d'ouvrages existants
 - Traitement écologique des abords des ouvrages (plantations, aménagement de caches...) qui permettront de recréer des milieux attractifs pour la faune et participera au maintien d'une bonne fonctionnalité des ouvrages
- Mesures de compensation :**
- Restauration des haies pour maintenir les connexions écologiques, permettre le report des espèces vers des zones moins dangereuses et restaurer des habitats de repos et de reproduction pour la petite faune. Leur emplacement sera défini avant les travaux et leur plantation réalisée à l'issue des travaux.

MILIEU PHYSIQUE
Dispositions génériques
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un comité scientifique de suivi des mesures compensatoires rassemblant des représentants des administrations de l'Etat (préfecture de région, DREAL, DDT...) et des associations naturalistes chargé notamment de constater leur mise en œuvre effective, de vérifier leur pertinence et leur état d'avancement - Réunion annuelle du comité scientifique dès le lancement de la réalisation des dossiers d'autorisations environnementales et des procédures d'expropriation
RELIEF, SOLS ET SOUS-SOLS
- Aggravation potentielle des risques naturels de mouvement de terrain en regard de la géologie locale
<p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'études géologiques et géotechniques en phase d'étude de détail en vue de mieux prendre en compte les risques d'instabilités, de garantir la stabilité géotechnique du projet et des milieux environnant et de définir les mesures de confortement des terrains au droit des zones à risques identifiées
Mouvements de terre induits par les travaux de terrassement (déblais/remblais) :
Secteur 1 : apport de matériaux sur l'ensemble du linéaire (l'infrastructure existante étant en remblais) Secteur 2 : légers remblais sur la majeure partie du linéaire
<p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recherche de la réutilisation des matériaux en déblais pour la réalisation des couches de forme, en fonction des caractéristiques techniques des matériaux, ainsi que des remblais pour la confection des modelés paysagés - Recherche du profil en long le mieux adapté pour l'application de la mesure précédente - Acheminement des excédents vers les secteurs présentant un déficit en fonction des caractéristiques techniques des matériaux et des distances parcourues, - Transport immédiat des matériaux vers les zones de réemploi ou les dépôts définitifs
EAUX SUPERFICIELLES
- Aggravation potentielle des inondations en amont et aval des ouvrages mis en place et par perte de surface dans les zones inondables
- Resserrement et accélération des vitesses au droit de l'ouvrage, accentuant ainsi l'érosion
- Modification du lit ordinaire pouvant déstabiliser l'équilibre morphologique du cours d'eau
- Effets par concentration de l'écoulement pouvant détourner le ruissellement superficiel d'un bassin versant vers un autre ou concentrer des écoulements diffus vers un seul ouvrage
- Augmentation des eaux de ruissellement au droit des plates-formes imperméabilisées
<p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rétablissement des écoulements superficiels définis sur la base d'une crue centennale afin d'assurer la transparence hydraulique de la section courante, des bretelles d'accès créées et des rétablissements des voies latérales - Prise en compte de l'érosion du lit et/ou des berges des cours d'eau susceptible de conduire à terme à la nécessité d'établir de nouvelles protections de berges ou créer des seuils de stabilisation du profil en long - Réalisation d'un étude hydraulique, définition de la localisation des piles et de la mise en place d'ouvrages adaptés garantissant la limitation de l'accroissement des phénomènes d'érosion dans le cas de l'implantation des piles de soutènement des ouvrages d'art en zone inondable - Aménagement d'ouvrages hydrauliques permettant la circulation des espèces piscicoles - Réalisation de merlons de protection acoustique en zone inondable uniquement s'ils ne constituent pas un obstacle

à l'écoulement des eaux

- Réalisation de bassins de collectes des eaux de ruissellement de la nouvelle plate-forme autoroutière dans les zones dont les propriétés physiques ne permettent pas leur résorption, afin de les diriger vers les bassins d'écrêtement

Mesures de compensation :

- Détermination des compensations des emprises sur les zones inondables dans les dossiers de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Pollution des eaux :

- chronique en lien avec la circulation des véhicules (usures de la chaussée, des pneus...)
- accidentelle par déversement de matières polluantes suite à un accident
- saisonnière par les produits de déverglçage ou phytosanitaire

Mesures de réduction :

- Collecte des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière par un réseau d'assainissement séparatif et transfert vers les ouvrages de traitement puis rejet dans le milieu naturel après traitement qualitatif et quantitatif

- Dimensionnement des bassins de traitement à minima pour une pluie d'occurrence décennale de 30 min, assurant un débit < 3 l/s/ha de surface imperméabilisée collectée. Si la perméabilité des sols et le niveau d'enjeu le permettent, une partie du débit de fuite pourra être dirigée vers la nappe souterraine

- Les ouvrages de traitement des eaux comporteront des dispositifs d'obturation permettant le piégeage d'une pollution accidentelle (obturation d'abord à l'aval pour confiner la pollution dans le bassin, puis à l'amont une fois le bassin plein ou la pollution jugulée sur la chaussée)

- Aménagement des points de rejet de manière à limiter l'érosion des berges

- les bassins seront constitués :

*d'un volume mort permettant de limiter la vitesse de propagation d'un polluant et d'assurer ainsi un temps d'intervention suffisant pour les opérations de confinement de la pollution, de piéger les polluants non miscibles et plus denses que l'eau, de favoriser l'abattement des pollutions chroniques liées aux matières en suspension et la dilution de la pollution saisonnières (sels de déverglçage)

*d'un voile siphonide pour assurer la fonction de déshuilage

*d'un orifice calibré permettant de réguler le débit de fuite

*d'un déversoir pour les pluies d'occurrence supérieure à la période de dimensionnement du bassin

- La localisation et la forme de chaque ouvrage seront redéfinies en phase d'exécution en fonction des contraintes topographiques des zones sensibles et d'intégration paysagères

- Mise en place de dispositifs de retenue des véhicules au niveau des traversées de cours d'eau et de talwegs ou à proximité d'étendues d'eau pour éviter que les véhicules accidentés et leur chargement ne sortent de la plate-forme autoroutières

- Utilisation réduite de produits phytosanitaires sur les dépendances vertes de l'autoroute

Mesures de suivi:

- Mise en place d'un protocole de suivi de la qualité des eaux à l'aval du projet, pour les cours d'eau situés à proximité de bassins de traitement et recevant les eaux rejetées en sortie de ces bassins. Ce suivi sera effectué par prélèvements ou mesures in situ en amont et en aval des points de rejet des bassins de traitement et concernera les principaux cours d'eau et talwegs recoupés par le projet, notamment le Girou.

Ce suivi sera réalisé à raison de 2 campagnes annuelles de mesures, au printemps et à l'automne lors d'épisodes pluvieux amenant les bassins à rejeter des eaux pluviales dans le milieu, à 1 et 5 ans à partir de la mise en service. Les résultats de ces analyses seront communiqués aux services départementaux concernés en charge de la police de l'eau. L'arrêté portant autorisation au titre de la Loi sur l'Eau s'imposera à l'exploitant qui devra surveiller ses rejets, prélèvements et activités pour s'y conformer.

EAUX SOUTERRAINES

- baisse des débits de source, des niveaux d'eau des puits et forage, voire assèchement
- pollution accidentelle ou diffuse des eaux

Mesures de réduction :

- Mise en place de dispositifs de drainage (masques drainants, tranchées drainantes...) au niveau des talus de déblais où des circulation d'eau auront été mises en évidence et éventuellement au niveau des couches de formes de chaussées (drains longitudinaux)

-cf mesures pour les eaux superficielles concernant la pollution de l'eau

ZONES HUMIDES

Linéaires et surfaces (ripisylves, prairies et bois humides, mares/étang, sablières) détruits ou altérés par le projet, directement ou indirectement :
ripisylves du Girou et affluents, prairies humides annexes, bois de Preusse et de Reule

Mesures de compensation :

- Compensation des zones humides impactées (en fonction des enjeux :150 %, 200 % (enjeu fort à assez fort), 500 % (enjeu majeur)

Mesure de suivi :

- Suivi naturaliste approprié des parcelles définies pour la compensation des zones humides sur une durée de 30 ans. Elles feront l'objet d'un plan de gestion, spécifique dans l'objectif de réhabiliter des milieux dégradés afin de recréer un milieu favorable à la faune et à la flore sauvages ainsi que de réhabiliter un système naturel d'épuration des eaux superficielles et souterraines dont la vocation est devenue incertaine.

III.2.2 Les dispositions retenues en phase travaux type d'impact

Mesures génériques à l'opération

Mise en place d'un système de management environnemental spécifique au projet comprenant à minima :

- la nomination d'un responsable environnement de chantier et définition des responsabilités à tous les niveaux
- la définition d'objectifs et indicateurs de suivi
- l'organisation de réunions d'information et de sensibilisation du personnel de chantier aux enjeux environnementaux du projet et mesures mises en place
- des audits environnementaux périodiques de chantier

Réalisation d'un plan de respect pour l'environnement (PRE) présentant à minima :

- le système de management environnemental
- les entreprises intervenant sur le chantier ou fournissant des éléments de chantier
- la description du travail à effectuer pour chaque entreprise et moyens matériels mis en jeu, analyse des nuisances et des risques potentiels vis-à-vis de l'environnement
- le croisement avec les contraintes et les impacts environnementaux et la définition de procédures d'exécution visant à les rendre compatibles avec les mesures de suppression, de réduction ou de compensation des impacts.

Suivi environnemental de chantier :

- présence d'un coordinateur environnement au sein de la Maîtrise d'œuvre
- présence du responsable environnement qui aura en charge :
 - *la mise à jour autant que nécessaire du PRE
 - *le suivi quotidien de l'application des mesures environnementales de chantier et du système de management environnementale
 - *la mise en place des mesures environnementales liées aux arrêtés d'autorisation spécifiques (loi sur l'eau ...)
 - *la réalisation des mesures de suivis : qualité de l'eau, suivis écologiques...
 - *le suivi des plaintes des riverains

MILIEU HUMAIN

Population, habitat, cadre de vie et santé humaine

Emprise temporaire sur le foncier

Mesures de réduction :

- Implantation des bases chantier de manière à limiter la gêne pour les riverains, demande et négociation des occupations temporaires des sols avec les exploitants des parcelles et gestionnaires des voiries pour les accès et les installations de chantiers, restitution et remise en état des parcelles aux propriétaires/exploitants
- Limitation des emprises de travaux et remise en état des terrains après travaux
- Localisation des dépôts provisoires établie en prenant en compte les enjeux, avec soit réutilisation des terres stockées, soit mise en dépôt définitif

Mesures de suivi et d'accompagnement

- Vérification du respect des emprises de chantier
- Information des riverains

Nuisances sonores

Mesures de réduction :

- Etablissement d'un dossier bruit de chantier préalablement au démarrage des travaux pour évaluer les nuisances sonores et déterminer les mesures afin de limiter les désagréments causés aux riverains, implantation dans la mesure du possible du matériel bruyant en dehors des zones sensibles, utilisation d'engins et matériels conformes aux normes en vigueur

Émissions de poussières, de gaz d'échappement, d'odeurs

Mesures de réduction :

- Régulation de la vitesse de circulation des engins, arrosage des pistes, entretien des engins pour assurer leur bon fonctionnement, optimisation des transports de matériaux, éviter les opérations de chargement/déchargement par vent fort

Mesures de suivi :

- Tenue d'un cahier d'entretien des véhicules et engins pour s'assurer du respect des périodicités des entretiens et contrôles réglementaires

Emissions lumineuses liées aux installations de chantier

Mesures de réduction :

- Eclairage de nuit uniquement au niveau des bases travaux, intensité lumineuse conforme à la réglementation en vigueur, orientation et canalisation des éclairages fixes vers les zones nécessaires, information du personnel de limiter l'usage du plein-phare, mesures spécifiques intégrées dans le dossier bruit

PAYSAGE Gêne visuelle

Mesures de réduction :

- Aménagements paysagers au plus tôt en fonction de la réalisation des travaux

INFRASTRUCTURES, RESEAUX, EQUIPEMENTS ET SERVITUDES ASSOCIEES

- Croisement de réseaux de transport d'énergie et de télécommunication**- Perturbations des circulations sur les axes interceptés :**

fermeture, déviation, gêne à la circulation, modification du volume du trafic, augmentation du risque d'accident

Mesures de réduction :

- Recensement exhaustif des réseaux au stade de l'avant-projet-détaillé, établissement d'une convention entre Maître d'Ouvrage et concessionnaires des réseaux pour détermination des responsabilités, modalités techniques, administratives et financières des déplacements de réseaux, modalités de rétablissement avant, pendant et après travaux établies en concertation avec les gestionnaires des réseaux et rétablissement à court terme des réseaux
- Maintien de la circulation ou mise en place de déviations les plus courtes et les moins accidentogènes avec signalisation adaptée, rétablissement provisoires lorsque aucun contournement satisfaisant n'est possible, nettoyage régulier et remise en état des dégradations le cas échéant

Mesures de suivi :

- Vérification par le responsable sécurité de la signalisation mise en place et vérification périodique de son intégrité
- Tenue d'un classeur de récépissés de DICT

ACTIVITES (entreprises, agriculture, loisirs, chasse)

ENTREPRISES

Modification de l'accès des entreprises aux abords des travaux

-secteur 2 : zone de Pioissane à Verfeil

Mesures de réduction :

- Cf mesures relatives à la circulation (ci-avant)
- Mise en place de panneaux signalétiques temporaires afin d'indiquer la présence et la localisation des entreprises

Mesures de suivi et d'accompagnement :

- Contrôle de la remise en état en fin de travaux
- Information des riverains

AGRICULTURE

**Prélèvement de surfaces agricoles en phase travaux,
Endommagement des réseaux de drainage et d'irrigation,
Coupure des accès aux parcelles**

Mesures de compensation :

- Remise en état et restitution des parcelles occupées par le chantier, indemnisation des propriétaires pour occupation temporaire

Mesures de suivi et d'accompagnement :

- Contrôle de la remise en état en fin de travaux
- Information des riverains

PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE**Mesures de réduction :**

- Constitution d'un dossier de saisine archéologique auprès des services de l'Etat qui ordonnera ou non des fouilles préventives
- Information des services concernés dans le cas de la découverte de vestiges pendant les travaux et reprise des travaux qu'après autorisation

PATRIMOINE NATUREL**Dispositions génériques**

- Elaboration d'un plan d'identification des zones écologiquement sensibles avant le démarrage des travaux de débroussaillage, de déboisement et de terrassement : mise à disposition des entreprises une information simple et claire pour éviter tout impact sur les zones sensibles. Cette information vise à éviter la mise en place ou l'ajout supplémentaire sur les zones sensibles de travaux, de cheminement ou de zones techniques par les entreprises, qui pourraient ruiner les mesures d'atténuation et de compensation engagées.

- Assistance environnementale en phase chantier par un ingénieur écologue pour suivre la bonne mise en œuvre des mesures d'atténuation des impacts engagées et apporter/adapter les mesures aux contraintes apparaissant au cours du chantier pour assurer leur efficacité

HABITATS NATURELS ET FLORE

- Risque de prolifération d'espèces végétales invasives

- Emprise sur les habitats naturels et sur des stations d'espèces végétales (destruction, fragmentation) :

-Secteur 1 :

*formations rivulaires bordant le Girou

*intersection de 2 cours d'eau affluents

*prairies humides entre l'A680 et l'A68

-Secteur 2 :

*boisements rivulaires bordant le Girou

*intersection de cours d'eau affluents (ruisseau de Conné)

Mesures d'évitement :

- Balisage et mise en défens des secteurs écologiquement sensibles (mise en défens pérenne des zones avant débroussaillage, déboisement et terrassement, pour toute la durée du chantier), information du personnel
- Maintien et restauration des continuités hydrauliques (ouvrages hydrauliques, ouvrages mixtes de type dalots...)
- Ensemencement adapté pour éviter les risques d'espèces invasives

FAUNE

Impacts et localisation identiques à la phase d'exploitation

Mesures d'évitement :

- Balisage et mise en défens des zones écologiquement sensibles
- Adaptation des emprises de travaux aux sensibilités écologiques

Mesures de réduction :

- Adaptation du calendrier des travaux aux sensibilités faunistiques (déterminé ultérieurement dans le cadre du dossier CNPN)
- Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier
- Mise en place de dispositifs de collecte et traitement des eaux de voiries provisoires
- Installation de clôtures pour limiter les collisions et adaptées aux enjeux locaux
- Mise en place d'échappatoires dans les réseaux d'assainissement
- Protection ou déplacement des chênes à Grand Capricorne et autres coléoptères saproxyliques
- Réalisation des travaux de déboisement en dehors des périodes de reproduction ou d'hibernation en priorisant les zones écologiquement sensibles et en adaptant la période et les techniques en fonction des enjeux écologiques (identification préalable des gîtes arboricoles, marquage des arbres et contrôle des cavités)
- Evitement des travaux nocturnes
- Reconstitution du lit mineur des cours d'eau après travaux

CONTINUITES ECOLOGIQUES**Impacts et localisation identiques à la phase d'exploitation****Mesures d'évitement:**

- Adaptation du projet aux sensibilités écologiques : optimisation et réduction des zones d'emprises chantier afin de minimiser les dégâts sur les habitats, la flore et la faune (détermination durant les études techniques)
- Balisage et mise en défens des secteurs écologiquement sensibles : mise en place, avant le démarrage des travaux de débroussaillage, de déboisement et de terrassement, de mises en défens pérennes (enclos grillagé) avec un balisage adapté, limiter l'emprise au strict nécessaire, informer le personnel de chantier des zones les plus sensibles à préserver avec des cartes

MILIEU PHYSIQUE**CLIMAT****Émission modérée de gaz d'échappement contribuant à l'effet de serre****Mesures de réduction :**

- Limitation de la vitesse de circulation sur les zones de chantier
- Véhicules et engins conformes aux normes d'émission (transmission des fiches de contrôles d'entretien au maître d'ouvrage préalablement à l'arrivée des véhicules sur le chantier)
- Optimisation des déplacements des matériaux et équipements induisant une réduction des émissions

Mesures de suivi :

- Tenue d'un cahier d'entretien des véhicules et engins pour s'assurer du respect des périodicités des entretiens et contrôles réglementaires

RELIEF, SOLS ET SOUS-SOLS**Mouvements de terre induits par les travaux de terrassement (déblais/remblais) :**

- Secteur 2 : légers remblais sur la majeure partie du linéaire

Mesures de réduction:

- *Evaluation du besoin définitif en matériaux en privilégiant la réutilisation des matériaux en déblais pour réalisation des couches de forme et des remblais et pour la confection des modelés paysagés*
- Recherche du profil en long le mieux adapté pour l'application de la mesure précédente
- Acheminement des excédents de certains secteurs vers les secteurs présentant un déficit, sauf distance trop grande (dépôt définitif)
- Transport immédiat des matériaux vers les zones de réemploi ou les dépôts définitifs
- Prise en compte du risque de tassement de surface lors de la réalisation des aménagements
- Décapage soigné des terres végétales pour réutilisation en couverture des dépôts définitifs ou de la restitution agricole
- Protection des sols par recolonisation des zones défrichées et non aménagées par des herbacées et des ligneux, maîtrise de l'érosion par la végétalisation des terrassements, le défrichement en période sèche et la protection des berges

<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement des terrains (drainage, murs de soutènement, plantation d'espèces retenant les sols superficiels) - Limitation du temps entre les défrichements et les premiers aménagements (ruisseau du Conné)
Pollution des sols par fuite accidentelle des engins et véhicules, des stockages de matériaux potentiellement polluants
<p>Mesures d'évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement et localisation des sites accueillant les installations de chantier en dehors des zones sensibles <p>Mesures de réduction:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un chantier vert (tri des déchets et acheminement vers les filières adaptées) - Entretien régulier des engins et véhicules pour éviter les fuites, dans une zone aménagée - Réparation des véhicules après mise en place de protection (bacs étanches...)
Chaulage
<p>Mesures de réduction:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définition de prescriptions météorologiques et de dosage pour le chaulage des matériaux
Modification locale de la pédologie et de la qualité des sols et de leurs fonctions
<p>Mesures de réduction:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitation des emprises de chantier - Limitation des zones de dépôts dans les zones de bonne qualité agronomique - Remise en état des aires de chantier, restructuration des sols éventuellement tassés par le passage des engins (décompactage, régalaage...)
EAUX SUPERFICIELLES
Effondrement possible des berges causé par les engins de chantier
<p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Balisage des cours d'eau (en dehors des secteurs de franchissement) pour empêcher la circulation des engins sur les berges <p>Mesures de suivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Description des mesures de prévention et d'intervention dans le Plan de Respect de l'Environnement
Franchissement des zones inondables
<p>Mesures d'évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interdiction d'implanter les installations de chantier, les stocks de produits polluants, les stocks temporaires et le stationnement des engins et véhicules en zones inondables <p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte autant que possible des risques d'inondation dans le phasage des travaux de façon à travailler en périodes d'étiage (le Girou) - Préservation du libre écoulement des crues en zone inondable dans la réalisation des pistes provisoires de chantier - Respect des prescriptions des PPRI quant aux caractéristiques des clôtures et aux activités du chantier - Aucun stockage définitif de matériaux dans les zones inondables (hormis les remblais nécessaires à l'assise du projet) - Application des mêmes mesures dans les zones inondables fréquentes et très fréquentes de la CIZI
Modification des écoulements des eaux de ruissellement des bassins versant interceptés
<p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adaptation ou réalisation de bassins de collectes des eaux de ruissellement de la nouvelle plate-forme autoroutière dans les zones dont les propriétés physiques ne permettent pas leur résorption, afin de les diriger vers les bassins d'écrêtement. Ces bassins permettront de stocker un grand volume d'eau et de le libérer progressivement dans le milieu naturel
Pollution des eaux par : - la production de matières en suspension pendant le terrassement - la chaux par élévation du pH - déversement de matières polluantes suite à un accident
<p>Mesures d'évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implantation des installations de chantier et des zones de dépôts en dehors des zones sensibles (proximité des

cours d'eau, zones humides...)

Mesures de réduction :

- Limitation des emprises au strict nécessaire
- En fonction du planning, réalisation des travaux de terrassement en dehors des épisodes pluvieux
- Défrichements et terrassement limités aux surfaces strictement nécessaires
- Mise en végétation des talus par engazonnement dès que possible
- Mise en œuvre dès le début des travaux de réseaux et de bassins imperméabilisés de décantation provisoires de collecte des eaux de ruissellement des plates-formes de chantier, des pistes d'accès et des aires d'installation, lorsque les ouvrages de traitement définitifs ne peuvent être réalisés dès le début des terrassements
- Mise en place d'un réseau de fossés de collecte de façon à récupérer les eaux de ruissellement du chantier et les acheminer vers les dispositifs de traitement adaptés (bassins ou fossés de stockage de décantation)
- Mise en place d'un dispositif de filtration en aval des bassins (filtre à paille...) dans les zones les plus sensibles et au niveau des cours d'eau interceptés par le projet
- Entretien régulier des bassins provisoires par curage des boues déposées, enlèvement des embâcles, nettoyage des dispositifs de filtration
- Choix d'un liant à faible émission de poussières
- Epannage et malaxage interdits par vent fort ou temps de pluie
- Circulation interdite sur une surface venant d'être recouverte de chaux avant mise en place de la couche supérieure d'imperméabilisation
- Limitation de la vitesse des engins tractant les charrues lors des passes de malaxages
- Engins équipés de jupes pour limiter l'envol des poussières
- Réduction au minimum de l'intervalle de temps entre l'épandage et le malaxage en limitant les longueurs des zones traitées
- Mise en place de filet géotextile en protection de l'envol de poussières et de chaux sur les zones de dépotage et aux abords des secteurs sensibles
- Mise en défens des zones sensibles (cours d'eau, zones humides...)
- Localisation du stockage de matériels, engins, produits et installations de chantier au moins 50 m des zones sensibles
- Réalisation d'aires spécifiques imperméabilisées pour l'entretien des engins, stockage des produits polluants sur des bacs étanches abrités de la pluie, récupération, stockage et élimination dans des filières agréées des huiles et liquides de vidange des engins
- Mise en place de dispositifs de traitement des eaux de ruissellement issues des zones de chantiers
- Nettoyage des aires et remise à l'état initial en fin de chantier
- Consignation des mesures dans le Plan de Respect de l'Environnement et présentation aux entreprises de travaux

Mesures de suivi :

- Suivi de la qualité des eaux des cours d'eau permanents recoupés par le projet en phase travaux. Des prélèvements et analyses seront réalisés conformément aux prescriptions (fréquence, durée, localisations, paramètres suivis...) de l'arrêté émis au titre de la Loi sur l'Eau. La fréquence pourra être augmentée si les phases de chantier engagées en amont présentent un risque avéré de forte pollution. Elle sera diminuée après la phase de terrassement.
- Suivi des hydrocarbures des eaux issues des rejets des installations de chantier. Les points de prélèvement seront définis en collaboration avec les services de Police de l'Eau concernés par les aménagements (Haute-Garonne et Tarn) et un état des lieux contradictoire sera réalisé avant le début des travaux
- Suivi qualitatif et quantitatif potentiel des puits d'irrigation agricole, des puits à usage domestique ou agricole susceptibles d'être impactés par les travaux

ZONES HUMIDES

(ripisylves, prairies et bois humides, mares/étang, sablières)

- Substitution de milieux humides fréquentés par des espèces faunistiques et floristiques
- Perturbation de la circulation des eaux remettant en cause le caractère humide de la zone
- Risque de pollution dû à un événement accidentel ou à un traitement phytosanitaire
- Modification locale des écoulements souterrains ou de subsurface pouvant être occasionnée par la purge des terrains avant les terrassements

Mesures d'évitement:

- Etude des emprises afin d'éviter les zones humides

Mesures de réduction :

- Mesures consignées dans le Plan de Respect de l'Environnement est données aux entreprises
- Limitation au strict minimum de l'emprise du chantier dans les milieux humides non évités
- Balisage avant tous travaux de terrassement (sauf travaux de réalisation des pistes d'accès et lorsque la nature des terrains ne permettra pas un accès direct des engins de fonçage des piquets de clôtures) des zones de chantiers par pose de clôtures provisoires interdisant l'accès aux secteurs les plus remarquables
- Localisation des pistes de chantier hors des milieux humides d'intérêt écologique et utilisation de matériaux inertes et perméables pour la constitution des pistes provisoires dans les zones dépressionnaire
- Dépôts interdits dans les milieux humides
- Stationnement des engins interdits dans ou à proximité des zones sensibles
- Ravitaillement des engins interdit à moins de 50m des zones sensibles, des zones humides, des plans d'eau ou cours d'eau
- Limitation au minimum du déboisement et des décapages
- Limitation des envois de poussières en période sèche par arrosage régulier
- Végétalisation dès que possible des talus de remblai de l'autoroute
- Mise en place dès que possible, au démarrage du chantier, des dispositifs d'assainissement provisoire
- Maintien et restauration des continuités hydrauliques afin de préserver l'alimentation des zones humides
- Mesures reprises en complétées dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Les bilans du suivi des effets du projet sur l'environnement seront transmis à l'autorité administrative et à l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement.

IV La mise en compatibilité des documents des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil

IV.1 Les principes généraux de la mise en compatibilité

La réalisation des travaux nécessaires à l'élargissement de l'A680 et la création d'un échangeur à Verfeil ne requiert aucune modification des projets d'aménagement et de développement durable et des orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil. Seuls les règlements graphiques et écrits s'avèrent incompatibles avec l'opération envisagée.

Concernant le règlement graphique, la mise en compatibilité ne nécessite pas de modification des zonages existants. Sont, en revanche, retenus les principes suivants:

- mise en place, au bénéfice de l'État ou son représentant (cessionnaire), d'un emplacement réservé (ER) pour le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse dans son ensemble,
- suppression ou réduction des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé de la liaison autoroutière Castres-Toulouse,
- suppression des espaces boisés classés (EBC) et du périmètre des éléments de valeur protégés au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme à l'intérieur de l'emplacement réservé de la liaison autoroutière Castres-Toulouse.

S'agissant du règlement écrit, les modifications portent sur les 7 articles suivants:

- Art 1 - Occupations et utilisations du sol interdites,
- Art 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières,
- Art 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies publiques,
- Art 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives,
- Art 10 - Hauteur des constructions,
- Art 11 - Aspect extérieur des constructions,
- Art 13 - Espaces libres et plantations.

Les articles sont principalement complétés afin de permettre « les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au

fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits ».

IV.2 Les avis des conseils municipaux de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil

Conformément aux dispositions des articles L.153-57 et R.153-14 du code de l'urbanisme, les conseils municipaux de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil ont été invités le 10 octobre 2017 à délibérer, dans le délai réglementaire de deux mois, sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, le dossier de mise en compatibilité soumis à enquête et le procès-verbal de la réunion conjointe tenue le 24 juin 2016.

Par délibération du 23 novembre 2017, le conseil municipal de Verfeil, partisan d'un aménagement de l'actuelle RN126 et opposé au principe de la mise en concession, a rendu un avis défavorable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme communal en raison principalement, et pour ce qui relève de la présente décision, des impacts du projet soumis à enquête sur le foncier bâti et agricole.

Les conseils municipaux de Castelmaurou, Gragnague, Bonrepos-Riquet, de Saint-Marcel-Paulel, ont, quant à eux rendus un avis tacitement favorable, à compter du 12 décembre 2017, sur la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme.

IV.3 La synthèse des dispositions approuvées dans le cadre de la présente mise en compatibilité

Sont ainsi approuvées, au regard des délibérations sus-visées et dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité, les modifications suivantes :

Plan local d'urbanisme de Castelmaurou approuvé le 10 février 2011, modifié le 1^{er} décembre 2011 et mis à jour le 15 février 2013.
Règlement écrit
- Modification des dispositions des articles N2, N6, N7, N10 et N11 afin d'autoriser les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits

Plan local d'urbanisme de Gragnague approuvé le 13 février 2014, modifié les 6 mars 2015 et 23 février 2016.
Règlement écrit
- Modification des dispositions des articles A1, A6, A7, A11, N2 N6 et N7 afin d'autoriser les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits
Règlement graphique
- Création, au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire) d'un ER n° 9 intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes »
- Mise à jour de la liste des ER

Plan local d'urbanisme de Saint-Marcel-Paulel approuvé le 22 mars 2012, modifié les 19 octobre 2015 et 06 avril 2016 et mis à jour le 24 juin 2016
Règlement écrit
- Modification des dispositions des articles A2, A7, A10 et A13 afin d'autoriser les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du

projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits
Règlement graphique
<ul style="list-style-type: none"> - Suppression de l'ER n° 7 intitulé « Elargissement 2x2 Autoroute A680 ». - Création, au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire) d'un ER n°8 intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes » - Mise à jour de la liste des ER.

Plan local d'urbanisme de Bonrepos-Riquet approuvé le 19 juin 2013 et modifié le 19 février 2015
Règlement écrit
- Modification des dispositions des articles A2, A10, N2, N10 et A11 afin d'autoriser les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.
Règlement graphique
<ul style="list-style-type: none"> - Création, au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire) d'un ER n°5 intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes ». - Réduction de 0,7 hectare de l'emprise de l'EBC au droit du franchissement du Girou de façon à permettre l'élargissement de l'A680 et la réalisation des travaux de l'ouvrage cadre. - Mise à jour de la liste des ER.

Plan local d'urbanisme de Verfeil approuvé le 03 février 2005, ayant fait l'objet de révisions simplifiées du 1^{er} février 2006 et de modifications les 18 octobre 2006, 25 mars 2009 et 19 décembre 2009
Règlement écrit
- Modification des dispositions des articles UB2, UB6, UB7, UB10, UB11, UB13, AUf2, AUf6, AUf7, AUf10, AUf11, AUf13, A2, A6, A7, A10, A11, N2, N6, N7, N10 et N11 afin d'autoriser les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits
Règlement graphique
<ul style="list-style-type: none"> - Création, au bénéfice de l'État ou de son représentant (concessionnaire) d'un ER n° 5 intitulé « Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse et aménagements connexes » - Réduction à 49 600 m² de l'ER n°aj institué au profit de la commune en vue de l'extension des terrains de grand jeux de Courbenause - Réduction de 1 250 m² de l'emprise de l'EBC situé en zone A à l'est de commune - Mise à jour de la liste des ER

V Les considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil

V. 1 Au regard de la justification et de la finalité de l'opération proposée à l'enquête

Considérant que le doublement de la bretelle de l'A680 et la création d'un échangeur à Verfeil sont nécessaires à la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse dont l'ambition est de développer des services routiers performants, de favoriser une mobilité durable des personnes et des marchandises et de contribuer à l'équilibre et l'essor des territoires :

➤ Améliorer les conditions de déplacement

Considérant que l'axe autoroutier envisagé, conçu pour une vitesse de référence de 130 km/heure sur un linéaire à 2x2 voies répondra à un besoin de transport performant entre le bassin de Castres-Mazamet et

l'agglomération toulousaine ; qu'en effet, sont attendus un gain de temps de l'ordre de 35 minutes sur le trajet Castres-Toulouse, en empruntant l'A680 et l'A68, un gain de sécurité pour les usagers de l'autoroute et des riverains de l'itinéraire actuel ainsi qu'un gain de confort lié, notamment, à la dénivellation des échangeurs et à la limitation des mouvements d'entrée et de sortie ;

➤ **Soutenir le développement du bassin de Castres-Mazamet et du sud tarnais**

Considérant qu'en garantissant leur accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de la population et à la structure de l'économie locale, l'opération projetée permettra de désenclaver le sud tarnais et l'agglomération de Castres-Mazamet qui compte, à ce jour, parmi les rares agglomérations en France de plus de 50 000 habitants à être éloignées de plus d'une heure d'un point nodal du réseau autoroutier ou du réseau de lignes à grande vitesse ;

Considérant que la liaison autoroutière projetée accompagnera, en effet, la mutation du bassin industriel historique de Castres-Mazamet vers des activités innovantes en satisfaisant leurs exigences en matière de coopération et de déplacement ; qu'en se positionnant sur des pôles de compétence majeurs et d'avenir (chimie, bio-industries, technologies de l'information et de la communication, mécanique et santé), les acteurs de ce territoire ont développé des activités de pointe dont l'essor doit être conforté ;

Considérant que cet équipement structurant confortera également des activités économiques plus traditionnelles tels l'artisanat du pays de Sidobre-Monts, de Lacaune, l'extraction et la transformation du granit ou encore l'exploitation forestière dans la Montagne Noire et les Monts de Lacaune ; qu'en outre, en favorisant la relocalisation d'entreprises à proximité des échangeurs, il permettra la sauvegarde et le développement de l'emploi sur ces secteurs ;

Considérant que l'amélioration des conditions de circulation entre Castres et Toulouse, en facilitant notamment l'accès aux sites préservés de la Montagne Noire, du Sidobre et des Monts de Lacaune, contribuera, en outre, au développement du tourisme de proximité et au maintien de l'activité commerciale locale ;

Considérant, enfin, la liaison autoroutière Castres-Toulouse renforcera l'attractivité des activités de recherche et d'enseignement présentes sur l'agglomération de Castres-Mazamet, dont le technopôle et les écoles d'ingénieurs ;

➤ **Favoriser l'accès aux équipements métropolitains**

Considérant que le projet offrira de nouvelles opportunités de déplacements aux habitants du sud tarnais en permettant une meilleure accessibilité aux équipements de niveau métropolitain proposés, notamment, dans les domaines des transports, de la santé, de la culture et de l'éducation ;

Considérant que l'accès des entreprises du Tarn et de la Haute-Garonne aux plateformes logistiques de l'agglomération toulousaine sera, de la même manière, facilité ;

Considérant, en outre, que l'opération favorisera de nouvelles coopérations avec l'aire métropolitaine toulousaine comme de nouveaux marchés ;

➤ **Contribuer à l'équilibre des territoires**

Considérant que l'augmentation des capacités de l'infrastructure autoroutière existante anticipe les scénarios tendanciels de l'INSEE qui, à l'horizon 2024, prévoient une croissance démographique de 340 000 habitants à l'échelle métropolitaine et 70 000 à l'échelle des villes moyennes ;

Considérant que l'opération envisagée contribuera en effet, d'une part, à la structuration de l'aire métropolitaine autour de villes moyennes, dont Castres-Mazamet qui pourra ainsi bénéficier du dynamisme

économique et démographique de l'agglomération toulousaine et, d'autre part, à une plus grande équité territoriale en proposant un niveau de service comparable aux autres villes de la région Occitanie ;

Considérant, par ailleurs, que la poursuite de la structuration en étoile d'un réseau routier performant autour de Toulouse améliorera les échanges entre Castres-Mazamet et les autres villes régionales ;

V. 2 Au regard du parti d'aménagement retenu

Considérant qu'en ce qu'il est projeté l'élargissement de voies existantes, seuls un fuseau et un tracé ont été retenus; que le positionnement des zones d'échange de Gragnague et de Verfeil a été arrêté au terme du processus de concertation ;

Considérant que l'itinéraire de substitution et le système de péage de l'A680 demeurent inchangés ;

Considérant que l'aménagement proposé à l'enquête répond aux normes de l'instruction sur les conditions d'aménagement des autoroutes de liaison ;

Considérant que sont prises en compte les contraintes liées à la présence de la zone inondable du Girou ;

Considérant que l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle Verfeil-Castres seront classés dans le domaine autoroutier concédé ;

Considérant, plus généralement, que le parti d'aménagement intègre les enjeux liés au développement économique et à l'aménagement du territoire, à la satisfaction des besoins sociétaux en matière de déplacements et à la prise en compte des préoccupations environnementales ;

V.3 Au regard de l'avis de l'autorité environnementale et de l'étude d'impact

➤ Sur la prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale

Considérant les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage aux recommandations formulées par le conseil général de l'environnement et les modifications apportées à l'étude d'impact;

Considérant que l'information du public a été complétée sur l'articulation du projet avec le schéma régional climat-air-énergie, les schémas de cohérence territoriaux et le plan de déplacement urbain de l'agglomération de Toulouse, notamment pour ce qui concerne les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'espaces agricoles ;

Considérant que l'analyse de l'état initial a été, notamment, renseigné sur l'état et l'évolution de l'ensemble des trafics selon les différents modes de déplacement et les éléments méthodologiques qui ont présidé à l'évaluation de la faune et la flore;

Considérant, pour ce qui relève du milieu naturel, qu'ont été précisés les mesures d'atténuation des effets du projet sur les insectes, les habitats d'oiseaux et la faune aquatique et le dispositif de suivi qui leur est associé;

Considérant que l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air et sur la santé a été complétée, en particulier sur l'évaluation des risques sanitaires liés à l'ingestion de substances toxiques issues du trafic automobile et retombées sur les sols, ainsi que sur les émissions de dioxyde de carbone en phase exploitation ;

Considérant que les enjeux liés aux continuités écologiques ont été pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact et que la conception détaillée des ouvrages de rétablissement sera établie dans le cadre de la procédure relative à la protection des espèces protégées et de leurs habitats ;

➤ **Sur l'étude d'impact proposée à l'enquête**

Considérant que les études spécifiques menées sur plusieurs années ou cycles biologiques ont permis d'identifier, de caractériser et de hiérarchiser les enjeux traversés par le projet (milieux physique et naturel, agriculture, cadre de vie et patrimoine) et d'évaluer ses incidences sur les composantes de l'environnement ;

Considérant, au regard de l'analyse de l'état initial, que le projet n'affecte aucune appellation d'origine protégée pas plus qu'il ne prévoit la réduction d'espace forestier ;

Considérant qu'il n'y a pas lieu de procéder à des aménagements fonciers en vue de l'élargissement de l'A680, en ce que ceux-ci ont été réalisés lors de la construction de l'A680 ;

Considérant qu'est démontré l'absence d'incidences significatives sur les sites Natura 2000 ou tout autre espace protégé ou inventorié (ZNIEFF, ZICO, APPB) ;

Considérant que l'opération n'intercepte aucun périmètre du patrimoine classé au titre des monuments historiques ;

Considérant qu'a été établie la conformité du projet avec les documents de planification stratégique et environnementale;

Considérant les objectifs d'évitement qui ont présidé à l'évaluation environnementale élaborée par le maître d'ouvrage en lien avec les acteurs de la concertation ;

Considérant que les mesures retenues pour réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement, le cadre de vie et la santé humaine, ainsi que celles relatives aux modalités de suivi associées répondent de manière satisfaisante aux critères de recevabilité appréciés dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale prévue aux articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement, tels qu'opposables à la présente opération ;

Considérant, enfin, que ces mesures pourront, s'il y a lieu, être précisées avant le début des travaux par les résultats des études détaillées ; qu'en outre, les mesures afférentes à la préservation de la ressource en eau, des espèces et habitats d'espèces protégées, du patrimoine et de la forêt pourront, dans le même respect des objectifs d'évitement, de réduction et de compensation, être adaptées par les prescriptions des autorisations environnementales à délivrer ultérieurement ;

V.4 Au regard de son évaluation socio-économique et de son coût

Considérant que l'évaluation socio-économique proposée à l'enquête répond aux attendus des articles L.1511-1 et suivants du code des transports et de l'instruction cadre du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport ; que sont, par ailleurs, pris en compte les enjeux liés à la complémentarité et la concurrence intermodale, la protection de l'environnement et l'efficacité économique et sociale;

Considérant les compléments apportés à l'évaluation socio-économique pour faire droit aux remarques formulées à la fois par le commissaire général à l'investissement et le conseil général de l'environnement et du développement durable et les arguments développés par la maîtrise d'ouvrage sur, notamment, la justification du parti d'aménagement retenu, la modélisation des hypothèses de trafic, l'estimation du taux de croissance, des temps de parcours, des gains de temps et de confort et les résultats des tests de sensibilité;

Considérant que les résultats de l'analyse socio-économique, dont la valeur actualisée nette socio-économique (VAN SE prenant en compte le coût d'opportunité des fonds publics et la rareté des fonds publics), d'un montant de 508 M€ selon les valeurs en cours en 2010, et le ratio VAN SE par euro investi, supérieur à un, montrent un bilan clairement positif et confirment l'intérêt de la liaison autoroutière Castres-Toulouse ;

Considérant, enfin, que le coût du projet n'apparaît pas excessif au regard des besoins précis et permanents qu'il entend satisfaire;

V.5 Au regard de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil

Considérant la régularité de l'examen conjoint des personnes associées prévu aux articles L.123-14-2 et L.121-4 du code de l'urbanisme ;

Considérant que les motifs justifiant l'avis défavorable rendu le 23 novembre par le conseil municipal de Verfeil n'ont pas pris en compte la solution alternative au positionnement de l'échangeur telle que proposée par le maître d'ouvrage afin de réduire le nombre d'acquisition d'habitations et les nuisances sonores sur les quartiers situés au sud du bourg ; qu'en outre, la surface prélevée par l'opération sur les espaces agricoles communaux n'est pas substantielle ;

Considérant, par ailleurs, qu'en ce que la révision du plan local d'urbanisme approuvée par délibération du conseil municipal de Verfeil le 7 avril 2016 et présentée à l'examen conjoint réglementaire du 24 juin 2016, a été annulée par décision du tribunal administratif du 16 juin 2017, la présente mise en compatibilité porte sur le plan local d'urbanisme approuvé le 23 décembre 2009 ; que, toutefois, les mesures de mise en compatibilité soumises aux personnes publiques associées et à l'enquête publique demeurent, dans leurs principes, inchangées ;

Considérant les avis tacitement favorables rendus par les conseils municipaux de Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet ;

Considérant que les travaux nécessaires à l'élargissement de l'A680 et la réalisation d'un échangeur à Verfeil n'affectent pas les projets d'aménagement et de développement durable pas plus que les orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanisme concernés par la présente mise en compatibilité ;

Considérant que les modifications apportées aux règlements écrits et graphiques des documents d'urbanisme susvisés sont nécessaires à la réalisation du projet ;

V.6 Au regard des résultats de la consultation publique

Considérant que le débat et la concertation publics conduits sous l'égide d'un garant, en intégrant le principe de la participation habitante à la conception de l'opération, a associé le public aux différentes étapes de son élaboration ;

Considérant, que la gouvernance du projet a été partagée et structurée avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux, au sein d'un dispositif de concertation administrative qui, a permis de valider collégialement ses orientations stratégiques et d'amender successivement son parti d'aménagement comme le contenu de l'évaluation environnementale ;

Considérant que les modalités de l'enquête, par une adaptation des moyens déployés à la nature et à la consistance du projet, ont assuré l'information et la participation du public ;

Considérant qu'en ayant relaté le déroulement de l'enquête, examiné les observations recueillies dont les contre-propositions, pris en compte le mémoire en réponse du maître d'ouvrage et énuméré les motifs et considérations qui motivent le sens favorable de ses conclusions, la commission d'enquête s'est conformée aux prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement ;

Considérant que, dans son ensemble, la consultation publique a confirmé la nécessité de renforcer le niveau de desserte de Castres-Mazamet afin d'en conforter le développement, des investissements importants ayant déjà été consentis par les acteurs publics et privés dans ce sens;

Considérant, en outre, qu'elle a fait apparaître que les partisans d'une amélioration du niveau de service de la liaison Castres-Toulouse sont favorables à l'accélération du projet et, en cela, au recours à la concession même si par ailleurs des insatisfactions ou des positions divergentes, au regard notamment d'un aménagement à 2x2 voies de la RN126 existante ou du principe du péage se sont exprimées;

Considérant que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts précédemment arrêtées sont de nature à répondre aux préoccupations exprimées notamment par les riverains sur les effets de l'infrastructure, d'une part, sur les composantes du cadre de vie, dont l'ambiance sonore et le paysage et, d'autre part, sur la zone inondable du Girou; que le dispositif de suivi et d'accompagnement associé permettra de s'assurer de leur efficacité;

Considérant qu'à l'aune des études conduites par le maître d'ouvrage et des résultats des prévisions de trafic, l'opportunité des compléments de la bifurcation autoroutière A68 / A680 et de l'échangeur de Gragnague n'a pas été établie; que, toutefois, les fonctionnalités du projet soumis à enquête en préservent la faisabilité;

Considérant que la solution proposée par le maître d'ouvrage sur l'aménagement de l'échangeur de Verfeil permet, au terme de l'analyse multicritère, de diminuer le nombre d'habitations directement impactées par les travaux et de réduire les incidences acoustiques de l'opération pour les quartiers Sud de la commune du fait de l'éloignement du tracé vers le sud de la bande de DUP; qu'elle évite, en outre, les contraintes liées à la présence de la station d'épuration et du pylône THT sans affecter l'économie générale et le coût du projet;

Considérant qu'en ce la variante retenue pour réduire les impacts de l'échangeur sur le territoire communal de Verfeil demeure dans le périmètre de l'emplacement réservé institué au bénéfice de l'État ou de son concessionnaire, il n'y a pas lieu d'adapter les modifications du règlement graphique proposées à l'enquête;

Considérant que les adaptations du positionnement de l'échangeur de Verfeil ne remettent pas en cause ses caractéristiques normatives autoroutières;

Considérant, pour l'ensemble de ces motifs, qu'il est fait droit aux réserves dont la commission d'enquête a assorti l'avis favorable rendu sur chacun des objets de la consultation du public;

•Au regard du bilan de l'opération et de sa nécessité

Considérant, de ce qui précède, que les atteintes à la propriété ou aux enjeux publics d'ordre environnemental, social ou économique ne sont pas excessives eu égard à l'intérêt général que présente l'opération;

Considérant que les travaux d'élargissement de l'A680 seront, pour l'essentiel, réalisés dans les emprises du domaine public autoroutier concédé, mais que néanmoins le maître d'ouvrage ne dispose pas d'une maîtrise foncière permettant, d'une part, la réalisation de l'échangeur de Verfeil et de la section courante au droit de cet échangeur, d'autre part, la mise en œuvre de l'ensemble des mesures d'atténuation des effets du projet sur l'environnement; que, par suite, il n'existe pas d'autre possibilité rendant inutile une éventuelle expropriation;

le caractère d'utilité publique des travaux nécessaires à l'élargissement de l'A680 et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil est justifié.

Vu pour être annexé à l'arrêté du

22 DEC. 2017

Pour le Préfet
et par délégation,
Le Secrétaire Général

Jean-François COLOMBET