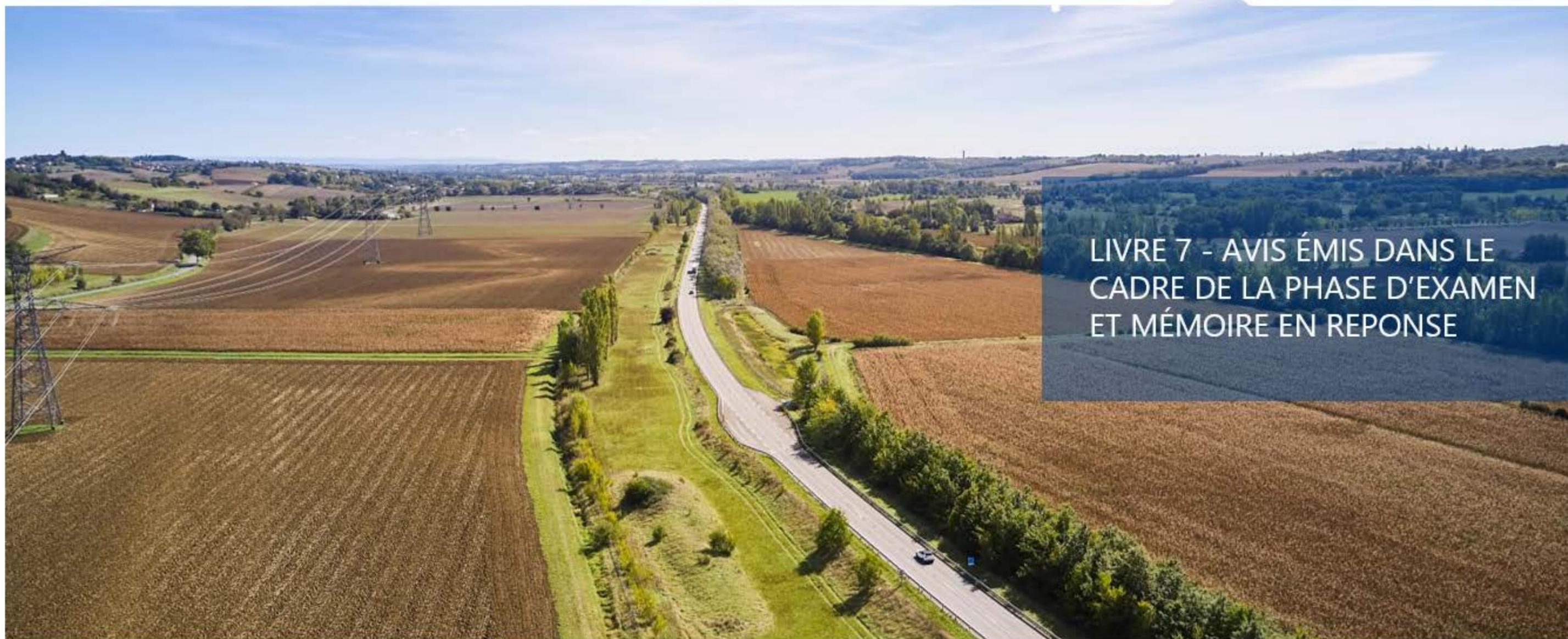


**MISE A 2X2 VOIES DE L'A680 ENTRE CASTELMAUROU
ET VERFEIL**

14/11/2022



LIVRE 7 - AVIS ÉMIS DANS LE
CADRE DE LA PHASE D'EXAMEN
ET MÉMOIRE EN REPONSE

Note à l'attention du lecteur :

Le dossier de demande d'autorisation environnementale de la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil porté par ASF a été déposé au guichet unique de la DDT de la Haute-Garonne le 17 février 2022, et complété le 09 juin 2022

La procédure d'autorisation environnementale de l'aménagement de la bretelle de l'A680 embarque plusieurs autorisations :

- L'autorisation au titre des articles L214.1 et suivants du code de l'environnement relatif à la législation sur l'eau ;
- La dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégés au titre des articles L.411-1 et L411-2 du code de l'environnement ;
- L'évaluation d'incidences au titre des articles L.414-4 et R.414-23 du code de l'environnement relatifs aux sites Natura 2000.

Ce projet est également soumis à évaluation environnementale (actualisation de l'étude d'impact commune aux deux opérations A 69 et A 680).

Les services consultés ont été invités à remettre leur avis au guichet unique.

La synthèse des avis émis dans le cadre de la phase d'examen et les réponses apportées par ASF sont consultables dans le Livre 7.

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	A.VOIRIN (EGIS) ; L.TIRELLO (ECOTONE) et BBR (Hydratec)
Volume du document	LIVRE 7 – Avis émis dans le cadre de la phase d'examen et mémoire en réponse
Version	V4
Référence	E4012

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modification
V0	17/12/2021	A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE) BBR (Hydratec)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Première émission.
V1	14/01/2022	A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE) BBR (Hydratec)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Modification suite aux modifications du dossier de conception
V2	11/02/2022	A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE) BBR (Hydratec)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Modification suite aux modifications du dossier de conception
V3	31/05/2022	M.MOTHES (EGIS) A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Modification suite aux avis des services
V4	14/11/2022	M.MOTHES (EGIS) A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Mise en enquête publique

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Valéry LEMAIRE	ASF
Nicolas MOSCAVIT	ASF

SOMMAIRE GENERAL DU DOSSIER DAE

LIVRE 1- NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE

LIVRE 2 - ACTUALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

LIVRE 3 - VOLET EAU DE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

LIVRE 4 - DEMANDE DE DEROGATION A L'ARTICLE L.411-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

LIVRE 5 - NOTICE D'INCIDENCE NATURA 2000

LIVRE 6 - ANNEXES

LIVRE 7 - AVIS EMIS DANS LE CADRE DE LA PHASE D'EXAMEN ET MEMOIRE EN REPONSE

SOMMAIRE

**1 - AVIS DE L'AE DU 05 OCTOBRE 2016 ET MEMOIRE EN REPONSE COMMUN AUX
PROJET A680 ET A69**

2 - RAPPORT D'INSTRUCTION DE LA DREAL DU 06 JUILLET 2022

**3 - RAPPORT DE FIN D'EXAMEN DE LA DDT INTEGRANT LES AVIS DES SERVICES
CONTRIBUTEURS ET MEMOIRE EN REPONSE**

4 - AVIS DU CNPN DU 13 SEPTEMBRE 2022 ET MEMOIRE EN REPONSE

**5 - AVIS DE L'AE DU 06 OCTOBRE 2022 ET MEMOIRE EN REPONSE COMMUN AUX
PROJET A680 ET A69**

1 - AVIS DE L'AE DU 05 OCTOBRE 2016 ET MEMOIRE EN REPONSE COMMUN AUX PROJET A680 ET A69

L'avis de l'AE ainsi que le mémoire en réponse sont présentés en annexe 5 de la pièce F4 du dossier d'étude d'impact unique actualisée

2 - RAPPORT D'INSTRUCTION DE LA DREAL DU 06 JUILLET 2022

Toulouse, le 6 juillet 2022

Le directeur régional

à

MTE / DGALN / DEB / ET4

pour examen par le Conseil
National de la Protection de la
Nature - Commission Espèces et
Communautés Biologiques

RAPPORT D'INSTRUCTION

AVIS DU DIRECTEUR DE LA DREAL

MISE A 2X2 VOIES DE L'A680 entre CASTELMAUROU et VERFEIL

N° projet : 2022-03-13a-00417
N° demande : 2022-00417-011-001

Dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur
- 1 espèce de flore
- 70 espèces d'amphibiens, reptiles, insectes, mammifères et oiseaux

Présenté par ASF (Autoroutes du Sud de la France) et rédigé par ECOTONE.

I Présentation du projet, éligibilité à une demande de dérogation

I.1 Le contexte du projet

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT) s'étend sur 62 km et traverse 17 communes du Tarn (81) et 7 communes de la Haute-Garonne. Il se décompose en deux opérations :

- Élargissement sur 9 km à deux fois deux voies de l'A 680 entre Castelmaurou et Verfeil (31), sous maîtrise d'ouvrage ASF (Autoroutes du Sud de la France), pour le compte de l'État. Cet élargissement fait l'objet de la présente demande de dérogation à la stricte protection des espèces.
- Création d'une autoroute entre Castres et Verfeil (future A 69) sur 54 km, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la société ATOSCA pour le compte de l'État. Cette liaison fait l'objet d'une demande de dérogation pour laquelle le CNPN est saisi en parallèle (n° Onagre 2022-00420-011-001).



L'opération relative à l'A 680 s'étire sur 9 km et concerne cinq communes au sein du département de la Haute-Garonne : Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil.

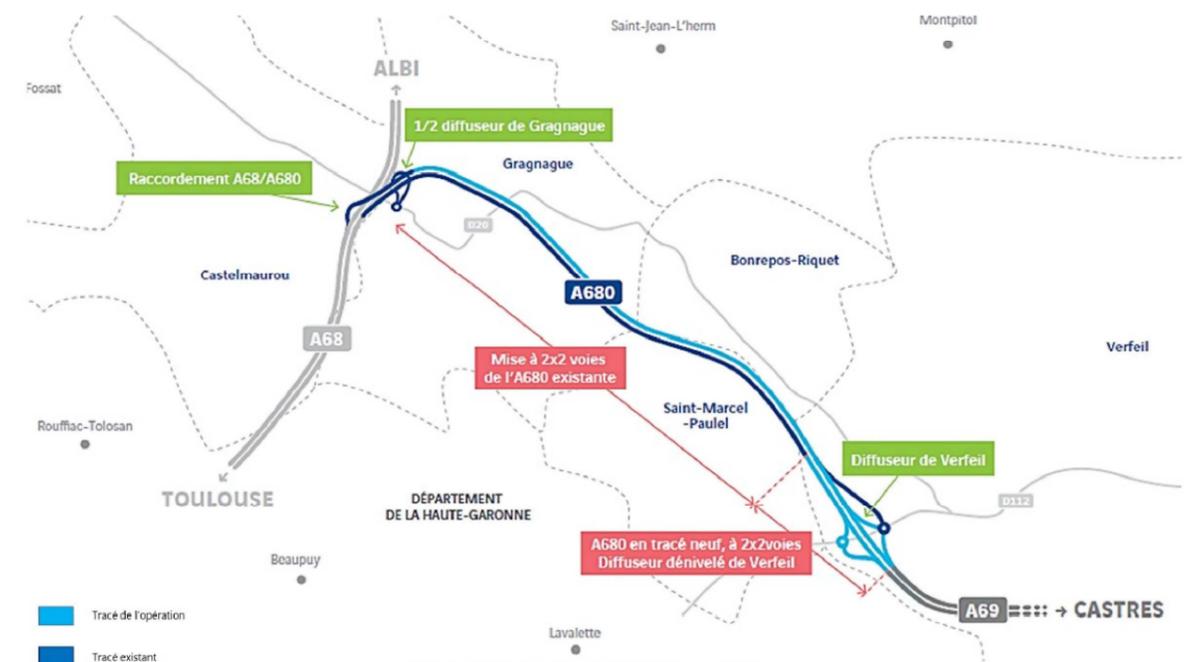


FIGURE 3 – SCHEMA DE PRINCIPE DE L'OPERATION DE L'A680 (SOURCE : ASF)

Elle consiste notamment à réaliser :

- une mise à 2 x 2 voies de l'A 680 existante
- un raccordement A 68/ A6 80 avec la création d'un 1/2 diffuseur à Gagnague
- un nouvel échangeur à Verfeil.

Les grands ensembles de milieux distingués sur l'aire d'étude rapprochée de l'A 680 sont:

- Les milieux agricoles et ses haies associées, habitat majoritaire dans l'ensemble de l'aire d'étude et présentant des enjeux faibles à localement moyens.
- Les milieux boisés (boisements rivulaire et non rivulaire) constituant des enjeux particuliers par rapport aux mammifères terrestres et aux chiroptères.
- Les prairies de fauche (mésophiles d'intérêt communautaire) ou hygrophiles et les prairies pâturées en extensif.
- Les ourlets et fourrés.

I.2 La finalité du projet LACT

La finalité du projet est économique et sociale. L'intérêt public majeur du projet est justifié par le maître d'ouvrage au § 4.1 (p 37 à 45) par l'objectif de :

- **désenclaver et favoriser le développement économique du sud du Tarn** en confortant le bassin d'emplois de Castres-Mazamet en tant que pôle d'équilibre régional au sein de l'aire métropolitaine toulousaine ; elle constituera en effet une opportunité pour certaines entreprises désireuses de s'implanter dans un territoire connecté à la métropole toulousaine ; elle permettra également à terme un désenclavement bien au-delà de la région compte-tenu de la perspective d'une meilleure accessibilité à l'aéroport international de Blagnac et, dans le futur, à la Ligne à Grande Vitesse (projet GPSO).
- **répondre aux besoins actuels de déplacement** en permettant un gain de temps significatif (jusqu'à 35 minutes) sur la totalité du trajet et en offrant une desserte complémentaire au ferroviaire ;
- **améliorer la sécurité** par un aménagement autoroutier 5 fois plus sûr que l'itinéraire actuel relativement accidentogène (croisements, traversées de villages, circulation à double sens, circulation de poids lourds, d'engins agricoles...);
- **améliorer le cadre de vie des riverains** en captant le trafic de transit et diminuant ainsi le trafic sur la RN 126 (congestion routière, nuisances sonores et olfactives, pollution de l'air). En particulier, la liaison autoroutière LACT permet d'éviter la traversée des hameaux et des villages historiquement implantés le long de l'itinéraire (Cuq-Toulza, Saix, Cambounet-sur-le-Sor notamment), et favorise majoritairement l'éloignement des zones habitées le long de la RN 126 actuelle. Les habitants de ces bourgs et hameaux retrouveront ainsi une meilleure qualité de vie : moins de bruit, moins de pollution, avec la possibilité de réaliser de nouveaux aménagements alternatifs au « tout routier » actuel de cet itinéraire (pistes cyclables, voies et arrêts de bus...).

Le projet a été déclaré d'utilité publique (par décret en 2018 pour l'A69 et par arrêté préfectoral en 2017 pour l'A680).

Bien que cette procédure ne constitue pas en soi une justification de la RIIPM, l'évaluation socio-économique produite dans ce cadre vient objectiver et conforter ces argumentations en faveur de l'intérêt public majeur du projet. En effet, « l'analyse coûts-avantages » du projet se fonde sur plusieurs critères qui composent la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) : gains de temps, gains de confort, gains environnementaux, gains de sécurité, avantages carburant, coûts d'entretien et dépréciation des véhicules, coûts d'investissement, coût entretien et exploitation des infrastructures.

La VAN-SE s'avère très positive (c'est-à-dire que le bilan socio-économique du projet démontre qu'il présente plus d'avantages que d'inconvénients) pour la collectivité puisqu'elle s'élève à 508,1 M€ (valeur 2010). C'est surtout en matière de gains de temps que le calcul socio-économique présente le plus grand avantage (640,1 M€ valeur 2010), de gains de confort (167,4 M€) et de gains de sécurité (127,6 M€), le coût pour l'environnement étant quant à lui maîtrisé (VAN de - 45,9 M€).

En dehors de ces données socio-économiques favorables à l'intérêt public du projet, la liaison autoroutière Castres-Toulouse a été reconnue à plusieurs reprises comme nécessaire par différentes instances nationales et inscrite comme l'une des priorités nationales identifiées dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 (cela est rappelé par le maître d'ouvrage page 39). Parmi les objectifs recherchés de cette loi figure celui de « mieux accorder les politiques de mobilité avec la réalité des territoires et avec les priorités en matière d'aménagement du territoire ». Cela passe par une amélioration du « maillage du territoire, en desservant plus complètement les agglomérations petites ou moyennes qui ne sont pas bien reliées aux grands réseaux et notamment en fiabilisant leur desserte routière ». C'est ce à quoi entend répondre le projet LACT pour lequel l'État réaffirme son engagement dans l'exposé des motifs de la LOM « en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion » et conformément aux recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures.

Le projet répond suivant ces justifications à l'une des conditions d'octroi de la dérogation espèces protégées :

c) Dans l'intérêt de la **santé** et de la **sécurité publiques** ou pour d'**autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique**, et pour des motifs qui comporteraient des **conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement**.

I.3 Le demandeur

La demande est présentée par ASF représentée par le Directeur d'Opération de la Maîtrise d'Ouvrage Ouest
1973 Boulevard de la Défense
Bâtiment HYDRA – CS 10268
92757 NANTERRE CEDEX

I.4 Absence de solution alternative

Le § 4.2 (p 44 à 49) expose la justification de l'absence d'alternatives développée par ASF

Pour la LACT, elle s'appuie sur l'analyse de trois alternatives étudiées

- l'amélioration de la desserte ferroviaire examinée lors du débat public en 2009-2010
- l'aménagement sur place de la RN 126 entre Verfeil et Castres
- la création d'une nouvelle infrastructure

L'analyse montre qu'aucune autre solution satisfaisante, pour l'amélioration recherchée du service rendu, n'a pu être déterminée. La commission d'enquête, après l'enquête publique relative à la DUP, avait posé la question de la solution ferroviaire, et de l'aménagement sur place de la RN 126.

L'État maître d'ouvrage, dans sa réponse à la commission d'enquête, avait rappelé que la solution ferroviaire n'est pas une alternative satisfaisante, notamment car le tracé de la ligne est différent et que la ligne n'assure pas la même desserte.

L'aménagement sur place de la RN 126 présente des coûts importantes pour une amélioration fort limitée du service rendu.

C'est donc la création d'une nouvelle infrastructure qui a été soumise à l'enquête publique en vue de la DUP.

Le pétitionnaire, sur la base de ces éléments, met en outre en évidence la recherche, par ses soins, de l'itinéraire de moindre impact au sein de la bande de DUP.

Enfin, pour l'**A680** le choix est justifié par l'ouvrage existant, les réserves foncières existantes dès la création de l'autoroute, et la géométrie de l'ouvrage actuel, qui est compatible avec une mise à 2 x 2 voies permettant la circulation à 130 km/h.

En conclusion, la DREAL estime que le dossier présenté par le pétitionnaire met effectivement en évidence, d'une manière satisfaisante, l'absence de solutions alternatives au sens de solutions apportant une amélioration équivalente du service rendu.

La DREAL estime que les deux premiers critères d'une dérogation espèces protégées, raison impérative d'intérêt public majeur, et absence de solutions alternatives, sont satisfaits, et que le projet est éligible à une demande de dérogation aux interdictions liées à la protection des espèces, en vertu de l'article L.411-2 du Code de l'environnement.

II Articulation avec les autres procédures

Ce projet fait l'objet d'une autorisation environnementale unique comportant :

- une autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (loi sur l'eau),
- la présente demande de dérogation au titre des articles L.411-1 et suivants du Code de l'environnement (espèces protégées),
- une étude d'impact actualisée commune avec l'A 69,
- une évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

Le CNPN dispose donc de deux mois, à compter de la réception du dossier et du présent rapport d'instruction pour émettre son avis.

III Qualité générale de l'étude faune-flore-milieux naturels

III.1 Contexte local, prise en compte des connaissances existantes

Le projet se situe au cœur de la région Occitanie, au Sud-Ouest du département de la Haute-Garonne (31). Il se place dans un contexte dominé par l'agriculture intensive, les milieux naturels étant constitués de prairies (partie Nord du site, à Gragnague, et emprises de l'A 680 actuelle) et boisements (ripisylve du Girou, principalement).

La zone d'études élargie intersecte deux ZNIEFF de type 1 :

- Bois de Preissac,
- Marais de Beaupuy et prairies humides de la Sausse.

Le bureau d'étude Ecotone a bien pris en compte l'ensemble des données et des zonages naturalistes existant dans les environs pour mener les investigations faune-flore, y compris les deux Plans Nationaux d'Action.

III.2 Inventaires et qualification de l'état initial du milieu naturel

Les différentes aires d'études sont présentées §5.2 p.50. Trois aires d'études ont été définies : la zone d'étude rapprochée, la zone d'étude intermédiaire et la zone d'étude éloignée.

La zone d'étude rapprochée couvre le domaine public autoroutier concédé (foncier ASF) ainsi qu'une bande tampon de 50 à 100 m. Elle couvre une surface de 253 ha.

La zone d'études intermédiaire permet de prendre en compte les éléments à enjeux à éviter dans le cadre d'accès temporaires ou permanents ou la recherche d'éléments de compensation au cours des études.

La zone d'étude éloignée prend en considération un périmètre de 5 km autour de l'aire d'étude rapprochée, afin de prendre en compte notamment la possibilité de fragmentation des habitats et les impacts cumulés du projet.

L'ensemble des groupes taxonomiques potentiellement présents en fonction des habitats identifiés a été couvert. L'inventaire de la faune, de la flore et des habitats naturels et semi-naturels du site a été réalisé lors d'expertises par groupe taxonomique sur le terrain en 2019 – 2020, avec un complément au printemps 2022.

Les périodes de prospections apparaissent adaptées (page 51), les méthodes retenues et l'effort de prospection semblent suffisants pour réaliser un état initial satisfaisant du patrimoine naturel de la zone et identifier les enjeux en présence.

La DREAL estime qu'au vu des enjeux connus a priori, et constatés a posteriori d'après les résultats d'études menées pour ce projet, les moyens mis en œuvre pour qualifier l'état initial de la zone d'étude sont proportionnés et permettent d'identifier les espèces concernées par la demande de dérogation.

III.3 Analyse des enjeux concernant les habitats, la flore et la faune patrimoniales et/ou protégés

Les enjeux pour chaque groupe taxonomique sont présentés au § 6.2 à 6.10 pages 59 à 88 et sont illustrés dans l'atlas cartographique.

III.3.a Habitats naturels

Les habitats naturels sont décrits pages 59 à 71 et cartographiés pages 31 à 41 de l'atlas cartographique. La typologie utilisée correspond aux référentiels Corine Biotope et Eunis.

L'aire d'étude est très largement dominée par de vastes parcelles vouées à des pratiques culturales intensives. Les habitats les plus « naturels » sont représentés par les prairies (concentrées dans la partie nord du site, à Gragnague) et les boisements (principalement la ripisylve du Girou).

Néanmoins, sept habitats et/ou mosaïques d'habitats présentent des enjeux forts :

- Cours d'eau (Code EUNIS : C2.3),
- Cariçaie à *Carex riparia* (Code EUNIS : D5.213),
- Prairies mésophiles de fauche (Code EUNIS : E2.21),
- Prairies marneuses humides de fauche (Code EUNIS : E3.41),
- Aulnaie – frênaie (Code EUNIS : G1.21),
- Saulaie blanche rivulaire (Code EUNIS : G1.111),
- Ripisylve du Girou (Code EUNIS : G1).

À cela, il convient d'ajouter dix-huit habitats présentant des enjeux modérés. Par ailleurs, 18,63 ha de zones humides ont été identifiées sur la zone d'études.

III.3.b Flore

Trois espèces protégées ont été observées au sein de la zone de projet (pages 71 et 72) et cartes pages 42 à 62 de l'atlas cartographique :

- Vulpin bulbeux (*Alopecurus bulbosus*) : espèce classée EN au niveau régional, espèce extrêmement rare en Haute-Garonne, d'où un **enjeu exceptionnel** ;
- Jacinthe de Rome (*Bellevalia romana*) : espèce classée LC au niveau régional, espèce présentant ses populations les plus importantes en ex-région Midi-Pyrénées, d'où un **enjeu Très fort** ;
- Trèfle écaillé (*Trifolium squamosum*) : espèce peu commune à assez rare, d'où un **enjeu Fort**.

Les enjeux floristiques ne sont pas homogènes sur l'aire d'étude rapprochée et se trouvent localement modérés à très forts. Ils sont nettement plus importants au niveau de Gragnague, des prairies humides et des ripisylves.

III.3.c Oiseaux

Les oiseaux concernés par le projet sont décrits pages 72 à 77 et cartographiés pages 62 à 66 de l'atlas cartographique (enjeux : pages 84 à 88).

Quatre-vingt-neuf espèces d'oiseaux ont été contactées, soixante-neuf sont jugées nicheuses dans la zone d'étude (soixante-quatre sur la zone d'étude rapprochée). Parmi l'ensemble de ces espèces, soixante-douze sont protégées.

Plusieurs cortèges fréquentent le secteur en nidification :

- Cortège des milieux aquatiques : ils correspondent aux étendues d'eau notées sur la zone d'études intermédiaire,
- Cortège des milieux forestiers : boisements secs, ripisylves, haies arborées et bosquets).
- Cortège des haies et fourrés : haies arbustives et les fourrés.
- Cortège des milieux cultivés : grandes parcelles cultivées sans haies sont utilisées par l'Œdicnème criard.
- Cortège de friches et prairies.
- Cortège des milieux bâtis : on peut y noter comme habitat d'intérêt la Briqueterie de Nagen, le Poney club de Gragnague mais également divers bâtis isolés.

Parmi les espèces observées, trois présentent un **enjeu fort** : l'Élanion blanc (*Elanus caeruleus*), l'Œdicnème criard (*Burhinus oedicephalus*) et l'Alouette lulu (*Lullula arborea*). Vingt-deux autres présentent un **enjeu modéré**, parmi lesquelles la Chevêche d'Athènes (*Athene noctua*), la Cisticole des joncs (*Cisticola juncidis*), le Milan noir (*Milvus migrans*) ou le Chardonneret élégant (*Carduelis carduelis*).

Le bureau d'études a regroupé les espèces par cortège et associé ces cortèges aux habitats naturels qu'il a cartographiés. La démarche apparaît logique, et permet de bien évaluer les enjeux du milieu.

Les enjeux ornithologiques sont globalement **moyens à localement forts**.

III.3.d Amphibiens

Les amphibiens concernés par le projet sont décrits pages 84, une cartographie des enjeux est proposée pages 104 à 108 de l'atlas cartographique.

Par son contexte fortement agricole et l'envahissement des rares points d'eau par les Écrevisses de Louisiane (*Procambarus clarkii*) et les Tortues de Floride (*Trachemys scripta*), le secteur présente un intérêt limité pour les amphibiens. Les secteurs les plus intéressants sont le Ruisseau de Restes, à Gragnague, ainsi qu'une mare à proximité d'un étang privé dans le secteur de la briqueterie de Nagen.

Sur ce groupe, les impacts sur les individus en phase terrestre sont inévitables.

Sept espèces d'amphibiens ont été contactées dans la zone d'étude et sont concernées par l'emprise du projet. À cela, le bureau d'études a choisi de considérer comme présentes deux autres espèces non contactées lors des inventaires.

Parmi ces espèces, le Crapaud calamite (*Epidalea calamita*) est d' **enjeu modéré**. Les six autres espèces présentent un enjeu faible : Grenouille commune (*Pelophylax kl. Esculentus*), Grenouille rieuse (*Pelophylax ridibundus*), Pélodyte ponctué (*Pelodytes punctatus*), Rainette méridionale (*Hyla meridionalis*), Salamandre tachetée (*Salamandra salamandra*), Triton palmé (*Lissotriton helveticus*), Crapaud épineux (*Bufo spinosus*), et Grenouille agile (*Rana dalmatina*).

Les enjeux batrachologiques sont localisés sur l'aire d'étude mais peuvent être localement **modérés**.

III.3.e Reptiles

Les reptiles concernés par le projet sont décrits pages 83 et 84, une cartographie des enjeux est proposée pages 99 à 103 de l'atlas cartographique.

Sur ce groupe, les impacts sur les individus comme sur les habitats sont inévitables.

Quatre espèces de reptiles ont été contactées dans la zone d'étude et sont concernées par l'emprise du projet. Deux espèces n'ont pas été observées mais sont considérées comme présentes. Il s'agit de la Couleuvre helvétique (*Natrix helvetica*) et de la Couleuvre vipérine (*Natrix maura*), inféodées aux milieux aquatiques et présentant un enjeu modéré.

Les enjeux relatifs aux reptiles sont globalement **assez faibles à localement modérés** sur l'aire d'étude.

III.3.f Mammifères (hors chiroptères)

Les mammifères concernés par le projet sont décrits page 78, une cartographie des enjeux est proposée pages 89 à 93 de l'atlas cartographique.

Quatorze espèces (douze contactées et deux potentielles) de mammifères sont considérées comme présentes dans la zone d'étude, dont trois sont protégées. Parmi l'ensemble de ces espèces, les plus patrimoniales sont :

- Enjeu modéré : Campagnol amphibie (*Arvicola sapidus*), le Putois d'Europe (*Genetta genetta*) et le Lapin de garenne (*Oryctolagus cuniculus*). Concernant le Campagnol amphibie, le bureau d'études considère qu'il est probablement présent sur les annexes du Girou les mieux conservées ;
- Enjeu faible : Écureuil roux (*Sciurus vulgaris*) et Hérisson d'Europe (*Erinaceus europaeus*).

Les enjeux relatifs aux mammifères sont **globalement faibles** sur une grande partie du secteur mais peuvent être **localement forts sur le Girou et ses annexes**.

III.3.g Chiroptères

Les chiroptères concernés par le projet sont décrits pages 78 à 83 et cartographiés pages 68 à 75 de l'atlas cartographique (enjeux : pages 84 à 88).

Dix-neuf espèces de chiroptères ont été contactées dans la zone d'études, le bureau d'études a également considéré de prendre en compte cinq autres espèces.

Plusieurs cortèges fréquentent le secteur :

- Espèces cavernicoles :
 - Une espèce d'**enjeu très fort** : le Minioptère de Schreibers (*Miniopterus schreibersii*) ;
 - Deux espèces d'**enjeu modéré** : le Grand murin (*Myotis myotis*) et le Petit murin (*Myotis blythii*).
- Espèces arboricoles :
 - Une espèce d'**enjeu fort** : la Noctule commune (*Nyctalus noctula*) ;
 - Cinq espèces d'**enjeu modéré** : la Barbastelle d'Europe (*Barbastella barbastella*), le Murin de Bechstein (*Myotis beschteini*), le Murin d'Alcathoe (*Myotis Alcathoe*), la Pipistrelle de Nathusius (*Pipistrellus nathusii*) et la Noctule de Leisler (*Nyctalus leisleri*) ;
 - Une espèce d'**enjeu faible** : la Grande Noctule (*Nyctalus lasiopterus*), contactée seulement en 2011, probablement en transit.
- Espèces « rurales » :
 - Deux espèces d'**enjeu fort** : le Grand Rhinolophe (*Rhinolophus ferrumequinum*) et le Murin de Daubenton (*Myotis daubentonii*) ;
 - Onze espèces d'**enjeu modéré** : Sérotine commune (*Eptesicus serotinus*), Vespère de Savi (*Hypsugo savii*), Murin à oreilles échanquées (*Myotis emarginatus*), Murin à moustaches (*Myotis mystacinus*), Murin de Natterer (*Myotis nattereri*), Pipistrelle de Kuhl (*Pipistrellus kuhlii*), Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*), Pipistrelle pygmée (*Pipistrellus pygmaeus*), Oreillard gris (*Plecotus austriacus*), Petit Rhinolophe (*Rhinolophus hipposideros*), Molosse de Cestoni (*Tadarida teniotis*)
 - Une espèce d'**enjeu faible** : Oreillard roux (*Plecotus auritus*).

En raison du risque d'impact sur les habitats et les individus (collisions routières), l'ensemble des espèces, à l'exception de la Grande Noctule (espèce de haut vol) a été intégré à la demande de dérogation.

La diversité spécifique est forte. La présence du Girou contribue grandement à la richesse : utilisée comme zone de transit, de chasse, d'abreuvement ou encore de gîte de mise bas et/ou potentiellement d'hibernation.

III.3.h Invertébrés

Les invertébrés concernés par le projet sont décrits pages 85 à 87 et cartographiés pages 76 à 81 de l'atlas cartographique (enjeux : pages 109 à 113).

Sur ce groupe, les impacts sur les individus comme sur les habitats sont inévitables. Soixante-neuf espèces d'invertébrés (trente-deux « papillons », quinze orthoptères, dix-huit odonates, deux coléoptères saproxyliques, l'Ascalaphe soufré (*Libelloides coccajus*) et la Mante religieuse (*Mantis religiosa*)) ont été contactées dans la zone d'étude. À cela, il convient d'ajouter sept espèces non contactées mais considérées comme présentes.

Parmi l'ensemble des espèces d'invertébrés, on peut noter douze espèces remarquables (enjeu modéré à fort), dont trois protégées au niveau national :

- Agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale*) : enjeu fort ;
- Grand capricorne (*Cerambyx cerdo*) : enjeu fort ;
- Cordulie à corps fin (*Oxydastra proserpina*) : Enjeu moyen.

Les principaux secteurs à enjeux sont localisés principalement le long du Girou.

III.3.i Poissons et Crustacés

Les poissons et crustacés concernés par le projet sont décrits pages 87 et 88.

Vingt-deux espèces de poissons et 2 espèces d'écrevisses (classées espèces exotiques envahissantes) sont considérées comme présentes sur le Girou. Parmi elles, les espèces suivantes sont remarquables :

- Anguille européenne (*Anguilla anguilla*) : contactée en 2021, **enjeu fort** ;
- Brochet (*Esox lucius*) : non contacté depuis 2014 mais potentiellement présent sur le Girou, **enjeu fort** ;
- Bouvière (*Rhodeus amarus*) : contactée sur l'ensemble des études réalisées, **enjeu fort** ;
- Loche (*Barbatula barbatula*) : contactée en 2021, **enjeu modéré**.

Les principaux secteurs à enjeux pour l'ichtyofaune concernent le Girou.

IV Nature des travaux et impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels

IV.1 Nature des travaux, différents types d'impacts

Les types d'impacts directs, indirects, permanents ou temporaires vis-à-vis des espèces protégées et plus généralement du patrimoine naturel ont été identifiés et sont listés pour chaque groupe d'espèces, au titre des impacts bruts. Ils sont décrits au §7.1 pages 93 à 109. Des cartographies croisant les enjeux faune/flore et le projet sont proposées dans l'atlas cartographique pages 120 à 230.

Les impacts possibles du projet sont :

- la destruction de spécimens de flore protégée et de son habitat ;
- la destruction de spécimens de la faune (en phase travaux et risque de collision en phase exploitation) ;
- la destruction d'habitat de repos, de reproduction et d'alimentation (en phase travaux et en phase exploitation) ;
- l'altération d'habitat de repos, de reproduction et d'alimentation (en phase travaux) ;
- la perturbation de la faune ;
- la dégradation des fonctionnalités biochimiques ;
- la dégradation des fonctionnalités écologiques (en phase d'exploitation) ;
- les perturbations sonores et lumineuses.

Les phases de travaux les plus à risques par rapport à ces impacts sont le défrichage et le terrassement de l'emprise du projet.

IV.2 Mesures d'évitement et de réduction portant sur l'ensemble du projet

Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont présentées au § 7.2 pages 110 à 128.

Mesures d'évitement	
E1	Adaptation du projet aux sensibilités écologiques
E2	Balisage et mise en défens des secteurs écologiquement sensibles

Mesures de réduction	
R1	Réduction des emprises sur les habitats d'intérêt écologique
R2	Protection des chênes à Grand Capricorne et autres coléoptères saproxyliques
R3	Adaptation des méthodes de dévégétalisation
R4	Adaptation des périodes d'intervention pour le chantier
R5	Transfert de banque de graines
R6	Gestion des terres végétales
R7	Déplacement des chênes à Grand Capricorne et autres coléoptères saproxyliques
R8	Limitation des travaux nocturnes et du dérangement des espèces
R9	Protocole adapté pour la coupe des arbres identifiés d'intérêt écologique
R10	Protocole adapté pour la déconstruction des ouvrages favorables aux chiroptères
R11	Protocole adapté pour la déconstruction des bâtis favorables aux chiroptères
R12	Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier
R13	Mise en place de dispositifs de collecte et de traitement des eaux en phase chantier
R14	Maintien et restauration des continuités hydrauliques en phase chantier
R15	Mise en place de clôtures provisoires contre la petite faune
R16	Sauvetage et déplacement d'individus d'espèces protégées
R17	Effarouchement sur les emprises chantier
R18	Ensemencement adapté pour éviter les pollutions génétiques et les risques d'introduction d'espèces invasives
R19	Mise en place de dispositifs de collecte et de traitement des eaux de voirie
R20	Aménagement de passages à faune
R21	Aménagement de passages à faune
R22	Installation de clôtures pour limiter les collisions et adaptées aux enjeux locaux
R23	Pose de panneaux occultants le long des rambardes des ouvrages
R24	Aménagement et gestion écologique des accotements
R25	Protocoles pour l'entretien des ouvrages favorables aux chiroptères
R26	Aménagement de gîtes fissuricoles pour les chiroptères

La mesure la plus importante concernant ce projet a été son adaptation aux enjeux environnementaux. Ainsi les prairies humides de Preuse, à l'ouest de la zone d'études, seront évitées par le projet. Leur maîtrise foncière par ASF permettra par ailleurs de sécuriser cette zone et sa pérennité.

Une mesure d'**adaptation du planning d'intervention** est proposée page 112. Le porteur de projet s'engage à s'assurer que le planning et le plan opérationnel des travaux prévoient de débuter les travaux de débroussaillage et abattage d'arbres entre septembre et novembre.

Des mesures de **balisage des emprises, mise en défens des zones sensibles** sont également proposées et cartographiées pages 242 à 251 de l'atlas cartographique.

Des mesures plus **spécifiques concernant les chiroptères** sont proposées : elles consistent à détecter leur présence dans les arbres ou bâtiments à abattre puis à proposer des protocoles spécifiques lors des travaux.

Des aménagements sont également proposés pour limiter la mortalité des chiroptères et de l'avifaune en phase exploitation.

Le respect de ces mesures conditionne l'analyse des impacts résiduels sur les espèces protégées et ces mesures seront reprises dans l'arrêté de dérogation.

D'autres mesures plus générales sont proposées comme la lutte contre le développement des plantes envahissantes, la limitation des sources lumineuses. La renaturation, la restauration des fonctionnalités écologiques et le renforcement de la ripisylve seront réalisés avec des essences locales. Ces mesures générales apparaissent pertinentes.

IV.3 Qualification et quantification des impacts résiduels

Les impacts résiduels de toute nature, après application des mesures d'atténuations sont synthétisés au § 7.3 page 129.

Le tableau page 131 qualifie et quantifie de façon claire et pertinente les impacts résiduels sur les spécimens et habitats des espèces protégées intégrées dans la demande de dérogation.

Les Cerfa sont renseignés sur la base de ces chiffres.

IV.4 Effets cumulatifs

Dans la zone d'étude éloignée, aucun projet susceptible de produire des effets cumulés avec le projet n'a été identifié.

IV.5 Espèces concernées par la demande de dérogation

Le maître d'ouvrage et le bureau d'études ont décidé de solliciter une demande de dérogation à la protection des espèces pour :

- 1 espèce de flore
- 5 espèces de reptiles
- 7 espèces d'amphibiens
- 18 espèces de chiroptères
- 2 espèces de mammifères terrestres
- 33 espèces d'oiseaux
- 2 espèces d'insectes

En conclusion, la DREAL partage la conclusion que, pour ce projet, les mesures d'évitement et de réduction ne permettent pas, à elles seules, de garantir le maintien des espèces en bon état de conservation, et que à ce titre, une demande de dérogation pour les 68 espèces concernées est nécessaire, avec le déploiement de mesures compensatoires.

V Mesures compensatoires

V.1 Stratégie de compensation proposée

La stratégie de compensation proposée est développée au § 8 page 140. Elle est cartographiée pages 261 à 266 de l'atlas cartographique.

Le maître d'ouvrage a choisi de réaliser la compensation sur deux sites au sein du Domaine Public Autotoutier (DPAC), sous maîtrise ASF :

- le site de compensation hydraulique, au droit de la bretelle existante de Verfeil ;
- création de haies buissonnantes le long de l'A680, à l'intérieur du DPAC.

La réalisation d'un plan de gestion des parcelles compensatoires est prévue ainsi qu'une durée d'engagement des mesures compensatoires de 20 ans.

V.2 Quantification des mesures compensatoires nécessaires

Le § 8.1 présente les impacts résiduels par type de milieu et de cortège faunistique :

- Prairies fauchées (avifaune des prairies et friches) : 2,49 ha ;
- Fourrés (avifaune des haies et fourrés) : 2,12 ha ;
- Plantations de ligneux (avifaune des haies et fourrés) : 0,85 ha ;
- Bandes enherbées de bords de fossés ou lisière arborée (chiroptères en chasse et transit) : 0,18 ha ;
- Bandes enherbées de bords de fossés ou lisière arborée (maturation des odonates) : 0,14 ha ;
- Haies et alignements d'arbres (avifaune, reptiles) : 670 ml ;
- Ripisylve du Girou : 370 ml.

La surface nécessaire de compensation est de 9,54 ha pour répondre aux besoins de la présente demande de dérogation. Le site de mesures compensatoires est également une mesure retenue au titre de la Loi sur l'eau, compensation hydraulique de 7,47 ha .

Le ratio de compensation est de 1,5 pour l'ensemble des milieux impactés, à l'exception de la ripisylve du Girou pour laquelle un ratio de 2 a été attribué.

Les compensations sont mises en œuvre pour 20 ans (durée inférieure à la durée de la concession) avec des conventionnements de gestion tous les cinq ans. Les conventions de gestion sont en cours. Le tableau 59 p 149 consigne les surfaces de conventionnement et l'avancée de ces contrats (26,5 % de la surface compensatoire en cours de conventionnement).

V.3 Localisation des mesures compensatoires et Maîtrise foncière

Ce programme de compensation se déroule sur la zone de compensation hydraulique (parcelles ZN 31, ZN 27, ZN28 et ZN29) sur la commune de Verfeil. Il s'agit actuellement de cultures, plantation d'arbres et milieux ouverts herbacés. L'ensemble de ce parcellaire sera donc délimité au sein du domaine public, parcellaire donc inaliénable. La maîtrise foncière apparaît donc bonne et de nature à permettre une mise en œuvre rapide des compensations.

V.4 Nature technique des mesures compensatoires

Les mesures compensatoires à mettre en place consistent à :

Mesures de compensation

C 01	Re création de paire de fauche
C 02	Plantation d'ourlet d'hélophyte
C 03	Renaturation de ripisylve de Saule sur le Conné
C 04	Consolidation de ripisylve sur le Girou
C 05	Création de massifs boisés
C 06	Création de gîtes favorables aux espèces
C 07	Création de fourrés
C 08	Création de haies

Les parcelles compensatoires du secteur de Verfeil feront l'objet de 8 mesures de compensation présentées dans des fiches par mesure. Ces fiches disponibles au §8.2 p 144-150 posent les principes généraux de mise en œuvre de mesures de génie écologique et renvoient au plan de gestion à mettre en œuvre pour plus de précisions. En effet, les mesures feront l'objet d'un plan de gestion permettant de définir précisément les modalités de mise en œuvre et les méthodes. Aucun inventaire de l'état initial des parcelles de compensation n'est fourni dans le dossier.

D'une manière générale, les mesures proposées sont globalement adéquates aux impacts sur ce type d'impacts et de milieux. Certaines mesures induisent des travaux pouvant être lourds, non chiffrés et qui doivent faire l'objet d'études complémentaires avant réalisation. De manière spécifique et pour garantir la pertinence (faisabilité, efficacité, capacité de faire), les mesures doivent être ciblées et précisées dans le détail de leurs réalisations. Ainsi, le dossier ne peut pas conclure complètement sur les impacts résiduels du projet sur les espèces, après mise en œuvre de l'ensemble des mesures ERC.

Aussi, la garantie de réussite écologique de la mise en œuvre de ces mesures compensatoires et du maintien dans un état favorable de conservation devra être confirmée par la DREAL au fil du temps. L'avis du CNPN sollicité par le présent rapport d'instruction sera très utile pour éclairer la DREAL à ce sujet.

VI Mesures d'accompagnement

Le §8.2.3 p 151 précise les mesures d'accompagnement à mettre en place :

Mesures d'accompagnement

MA 01	Gestion conservatoire et amélioration de des prairies humides de Preusse (Gragnague) <ul style="list-style-type: none">• propriété foncière de ASF• actuellement en activité de fauche et de pâturage équin une partie de la saison.• Convention de gestion à mettre en œuvre
MA02	Création de gîte bâtis pour les chiroptères -création d'une une galerie artificielle à chiroptères au sein du remblais du tronçon à créer de Verfeil.

Pour la DREAL, ces mesures sont satisfaisantes.

VII Mesures de suivi

Le §8.2 p 152 précise les suivis à mettre en place.

Un suivi de l'efficacité des mesures sera réalisé tous les ans pour permettre la révision des modalités de gestion si nécessaire. Ce suivi permettra une révision quinquennale de la notice de gestion. Un suivi des espèces cibles de la compensation, afin d'attester de l'efficacité de celle-ci, sera mis en œuvre suite aux travaux de remise en état en N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+7, N+10 puis tous les 5 ans sur une durée de 20 ans. Enfin, une ré-évaluation de sa pertinence et de la nécessité de le reconduire sera ensuite étudiée (en concertation avec les services de l'état). Les rapports associés seront communiqués à la DREAL.

Les suivis et indicateurs à mettre en œuvre seront définis par le CEN dans le cadre de la rédaction du plan de gestion des parcelles de compensation et des mesures d'accompagnement.

Ces mesures sont correctement décrites et adaptées.

VIII Coût global des mesures d'atténuation et de compensation

Le coût global des mesures de compensation et d'accompagnement pour les espèces protégées est estimé au §8.3 p 157, à hauteur de 792 650 €. Ces coûts ne sont qu'indicatifs et seront susceptibles d'être revus dans la notice de compensation selon les modalités de gestion définis dans les plans.

IX Avis demandés par la DREAL Occitanie

L'avis de l'Office Français de la Biodiversité a été sollicité par la Direction Départementale des Territoires de Haute Garonne. Cet avis a été transmis au maître d'ouvrage.

L'avis est joint en annexe du présent avis de la DREAL.

X Conclusion

L'opportunité du projet est validée par la DUP, confirmée dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM) et reprise dans les documents de planification et d'aménagement du territoire. Cela lui confère la raison impérieuse d'intérêt public majeur indispensable à l'octroi de la dérogation sollicitée. Le dossier met bien en évidence l'absence de solutions alternatives satisfaisantes. L'analyse de l'état initial est satisfaisant et intègre bien les enjeux de l'aire d'étude. Dans le contexte de la DUP, une recherche de mesures d'évitement et de réduction a été conduite de manière satisfaisante. Des mesures de compensation ont été identifiées et le travail se poursuit pour définir les plans de gestion et garantir le maintien dans un état de conservation favorable des espèces impactées.

Ainsi, la dérogation sollicitée au titre des articles L.411-1 et suivants du Code de l'environnement (espèces protégées) peut être octroyée, avec un suivi dans le temps.

Le directeur régional de l'environnement
de l'aménagement et du logement

Patrick
BERG
patrick.berg

Signature
numérique de
Patrick BERG
patrick.berg
Date : 2022.07.06
21:07:28 +02'00'

Patrick BERG

3 - RAPPORT DE FIN D'EXAMEN DE LA DDT INTEGRANT LES AVIS DES SERVICES CONTRIBUTEURS ET MEMOIRE EN REPONSE

Toulouse, le 13 juillet 2022

Rapport de fin de phase d'examen relatif à l'autorisation environnementale du projet de mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil

Ce dossier de demande d'autorisation environnementale, déposé au guichet unique de la DDT de la Haute-Garonne le 17 février 2022 et porté par ASF, concerne l'aménagement de la bretelle de l'A680 entre la commune de Castelmaurou et la commune de Verfeil. Le projet s'étend sur 9 kilomètres et concerne cinq communes au sein du département de la Haute-Garonne : Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil. Il comprend l'élargissement de l'A680 de 2x1 à 2x2 voies et la création d'un tronçon neuf pour le raccordement à l'A69 avec un échangeur au Sud-Ouest de la commune de Verfeil.

La bretelle de Verfeil (A680), mise en service en novembre 1996, assure la jonction entre l'autoroute A68 Toulouse-Albi et le réseau routier en provenance ou en direction de Castres.

L'opération d'aménagement de l'A680 fait partie du projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT) qui consiste en la réalisation d'une liaison autoroutière 2x2 voies et d'échangeurs entre Castres dans le Tarn (81) et Castelmaurou en Haute-Garonne (31).

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

Ce projet comporte deux opérations (deux procédures d'autorisation environnementale) portées par deux maîtres d'ouvrages distincts :

- L'opération A680, portée par ASF (Autoroute du Sud de la France) : aménagement de l'A680 entre Castelmaurou (raccordement à l'A68) et Verfeil ;
- L'opération Verfeil-Castres (tracé neuf), portée par le concessionnaire (ATOSCA) désigné par l'État pour la liaison autoroutière A69.

Un dossier de déclaration d'utilité publique a été réalisé conjointement pour les deux opérations, le projet A680 a fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 22 décembre 2017, par la préfecture de la Haute-Garonne, déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à l'élargissement à 2x2 voies de la bretelle autoroutière entre Verfeil et Castelmaurou et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil.

Cet arrêté DUP emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées (Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil) et classe dans le domaine autoroutier l'échangeur de Verfeil et son

raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres.

La procédure d'autorisation environnementale de l'aménagement de la bretelle de l'A680 embarque plusieurs autorisations :

- L'autorisation au titre des articles L214.1 et suivants du code de l'environnement relatif à la législation sur l'eau ;
- La dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégés au titre des articles L.411-1 et L411-2 du code de l'environnement ;
- L'évaluation d'incidences au titre des articles L.414-4 et R.414-23 du code de l'environnement relatifs aux sites Natura 2000.

Ce projet est également soumis à évaluation environnementale (actualisation de l'étude d'impact commune aux deux opérations A 69 et A 680).

Suite à la consultation des services, deux demandes de compléments ont été effectuées :

- Une première demande, envoyée le 15 mars 2022, concernant la complétude du dossier (pièces manquantes) et les incidences Natura 2000 ;
- Une seconde demande, envoyée le 28 mars 2022, au titre des prélèvements, des IOTA en lit majeur et des risques d'inondation, de la gestion des eaux pluviales, des travaux en rivière, des impacts sur les zones humides, des risques sécheresse, de la dérogation espèces protégées, ainsi qu'une demande de l'OFB et de la CLE du SAGE Hers Mort Girou.

Au titre de ces différentes demandes, les compléments ont porté sur les points suivants

- impacts hydrauliques cumulés A680 / A69 sur la vallée du Girou,
- analyse des impacts sur la gestion des eaux pluviales
- mesures compensatoires "zones humides"
- état initial et de l'évaluation des impacts sur les espèces protégées,
- garanties sur l'effectivité des mesures compensatoires.

Le mémoire en réponse a été envoyé par ASF le 09 juin 2022 et le tableau reprenant les compléments le 13 juin 2022.

Les services consultés ont été alors invités à remettre leur avis au guichet unique que vous retrouverez en annexe de ce rapport.


Étienne GUYOT

Annexe : Avis et contributions des services

I. Avis des services de l'État (DREAL, DDT)

1 - Au titre de la dérogation espèces protégées (DREAL)

La lettre de saisine du CNPN du 6 juillet 2022, en pièce-jointe, tient lieu d'avis du directeur de la DREAL pour la procédure embarquée de la demande de dérogation espèces protégées.

Cet avis juge pertinentes :

- La justification de l'opportunité du projet,
- La raison impérative d'intérêt public majeur,
- L'absence de solution alternatives,
- Les mesures d'évitement et de réduction proposées,
- Les mesures de compensation, tout en indiquant que le travail se poursuit pour définir les plans de gestion et garantir le maintien dans un état de conservation favorable des espèces impactées.

Il conclut que la dérogation sollicitée au titre des articles L.411-1 et suivants du code de l'environnement peut-être octroyée, avec un suivi dans le temps.

2 - Au titre de Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 s'appuie sur 25 passages de terrain répartis entre février et septembre 2021. Du fait des 9 km de linéaire du projet et de l'habitat prédominant caractérisé par des zones de culture intensives, l'état initial est estimé adapté.

L'analyse des incidences se concentre sur 3 sites localisés (2 ZSC et 1 ZPS) entre 14 et 19 km du projet. Le dossier indique de manière justifiée que compte tenu de la distance du projet avec les deux ZSC, aucune incidence directe n'est à prévoir sur les habitats naturels et la flore. Pour la faune, seuls les chiroptères et oiseaux peuvent présenter un risque d'incidence indirecte et font l'objet d'une étude plus approfondie dans le cadre de l'évaluation. Une analyse porte ainsi sur les 3 espèces d'oiseaux ayant désigné la ZPS ainsi que sur les 6 espèces de chiroptères ayant déterminé les 2 ZSC. Aucune colonie n'est identifiée sur ces deux sites. Des interactions faibles à très faibles sont supposées entre la zone d'étude rapprochée et les deux sites Natura 2000.

Le dossier conclut de manière justifiée qu'au regard des caractéristiques du projet et des mesures mises en place dans le cadre de l'étude d'impact et du dossier de demande de dérogation, aucune incidence n'est attendue sur les trois sites Natura 2000 retenus que ce soit sur l'état de conservation des populations d'espèces ou sur les objectifs de conservations des différents sites.

3 – Au titre de la loi sur l'eau

3.1. Au titre des prélèvements :

Concernant la thématique des prélèvements, le dossier vise désormais la rubrique 1310 en autorisation pour une prévision de pompage d'un maximum de 20 m³/h sur le Girou. Toutefois, le dossier ne fournit pas les points de prélèvements et les durées envisagées de pompage. Le dossier indique : "Les périodes de prélèvement, les seuils de prélèvement et les débits prélevés seront définis en concertation avec les services de la Police de l'eau de chaque bassin

hydrographique notamment pour le respect du débit réservé et du débit minimum biologique." Pour enclencher cette rubrique, il sera donc nécessaire de prévoir une prescription dans l'arrêté indiquant l'obligation de réalisation d'un porter-à-connaissance avant la mise en œuvre effective du ou des pompages (le porter-à-connaissance devant préciser les points de prélèvement, les périodes de prélèvement, les débits maximum, une analyse de l'hydrologie permettant de démontrer l'absence d'impact des prélèvements).

De même, si les pompages sont envisagés sur le Girou à l'aval de la réalimentation par les barrages de la Balerne et de Laragou, il sera nécessaire que le pétitionnaire fournisse une convention d'accord avec le gestionnaire de ces ouvrages (Réseau 31) dans le cadre du porter-à-connaissance.

Concernant la démonstration de non interception de la nappe, le dossier indique que l'analyse des résultats de la campagne de relevés piézométriques a permis de caler les décaissements du projet au-dessus du haut des nappes souterraines. Les principales conclusions de cette analyse devront être communiquées à la DDT. En cas d'interception potentielle avec la nappe identifiée au cours du chantier au regard du suivi piézométrique prévu, un porter-à-connaissance devra être fourni au service en charge de la police de l'eau.

3.2. Au titre des IOTA en lit majeur et des risques d'inondation :

Le dossier permet de bien identifier les impacts sur la zone inondable, y compris les impacts cumulés avec ceux de l'A 69. La compensation des volumes non débordants est assurée totalement et son fonctionnement a été précisé pour les différentes périodes de retour des crues. Les modélisations montrent des impacts sur la ligne d'eau inférieurs à la précision du modèle sur les secteurs bâtis.

Il est toutefois relevé une erreur dans la mention des surfaces et volumes soustraits à la crue dans le tableau 56 page 168 (le bon tableau semble figurer en revanche en page 53 de l'étude hydraulique). Il est fortement recommandé de corriger ce tableau avant la mise à l'enquête du dossier.

4. Au titre de la gestion des eaux pluviales :

La justification de l'absence de bassin versant intercepté par le projet repose sur le principe que les voiries nouvelles sont toutes en remblais. En principe, le calcul du bassin versant intercepté par le projet ne dépend que de l'emprise dudit projet et des écoulements des bassins versants environnants. Toutefois, dans le cas de ce projet, cette justification peut s'entendre dans la mesure où les remblais routiers permettent un libre écoulement des eaux issues des bassins versants du fait des ouvrages de transparence hydraulique. De plus, cela ne modifie pas le classement en seuil d'autorisation pour la rubrique 2150.

Les dispositions de gestion temporaire des eaux pluviales en phase travaux ont été précisées dans le dossier. Les principes généraux sont acceptables. La description précise des ouvrages temporaires devra être transmises au service en charge de la police de l'eau avant le démarrage des travaux.

Concernant le dimensionnement des bassins multifonctions, le dossier a été modifié de manière satisfaisante au niveau de l'échangeur de Verfeil (dimensionnement des bassins porté à une occurrence 20 ans), Le dimensionnement des autres ouvrages situés en zone inondable devra être revu

L'absence de PPRi ne peut être l'unique motif invoqué pour justifier l'absence d'enjeu et d'impact d'un dimensionnement aussi faible en zone inondable. Des justifications de fond semblent nécessaires à la compréhension des choix retenus par le public. En l'absence de ces justifications, le dimensionnement sur une période de retour d'au moins 20 ans de tout les bassins situés en zone inondable devra être prescrite.

L'évaluation de l'impact qualitatif est désormais présentée. Elle doit faire l'objet des précisions suivantes :

- Un paragraphe précisant les caractéristiques du milieu récepteur, le débit d'étiage retenu, les charges annuelles retenues, les abattements considérés (...) doit compléter le TABLEAU 52 : RESULTATS DES CALCULS DE CHARGES POLLUANTES, ABATTEMENT ET DILUTION.
- Seule la pollution chronique est traitée, l'évènement critique est absent dans l'évaluation de l'impact qualitatif, et devra être communiqué à la DDT.

Ces éléments sont nécessaires à la démonstration de non dégradation de l'état des eaux du milieu récepteur et devront être transmis au service en charge de la police de l'eau avant la délivrance de l'arrêté, accompagnés des éventuelles mesures correctives en cas de dépassement des seuils de bon état en sortie d'ouvrage en évènement critique.

Le dossier répond aux autres demandes formulées au titre de la police de l'eau.

5. Au titre des travaux en rivière :

Le dossier précise comme demandé les travaux réalisés en lit mineur de cours d'eau : les cours d'eau principaux ne sont pas impactés, les ouvrages hydrauliques OH22, 89 et 90 font l'objet de travaux en lit mineur sur des cours d'eau intermittents. En conséquence, la rubrique 3120 relative à la modification du profil est dûment visée en déclaration.

(P. 26 du dossier), si le cours d'eau faisant l'objet de travaux est en eau, la création d'un fossé de dérivation est envisagée mais pas décrite précisément. Une prescription sera portée dans l'arrêté préfectoral, demandant le dépôt d'un porter-à-connaissance avant la réalisation de toute opération de cette nature. Ce dossier devra décrire précisément la dérivation envisagée et analyser ses impacts, notamment sur les zones humides.

Les autres demandes de la police de l'eau sur les travaux en rivière trouvent une réponse dans le dossier mis à jour.

6. Au titre des impacts sur les zones humides :

Le dossier a été précisé concernant les impacts définitifs sur les zones humides, en conséquence la surface de zone humide atteinte a été réévaluée à environ 3000 m² et la rubrique 3.3.1.0 est visée en déclaration.

Concernant les impacts en phase exploitation, l'état initial est correct. La carte de superposition des sondages pédologiques et des habitats, présente dans le dossier CNPN, devra être intégrée dans le dossier loi sur l'eau.

En revanche, les impacts en phase chantier ne sont pas quantifiés. (P. 156 du dossier), les

mesures de réduction ne permettent pas de conclure à l'absence d'impact des travaux. Le dossier doit impérativement comprendre une évaluation quantifiée des surfaces de zones humides impactées en phase travaux, à défaut d'une démonstration que la phase travaux n'impacte aucune zone humide au-delà de celles impactées en phase d'exploitation.

Le dossier ne propose de compenser que les impacts définitifs du projet (p. 175). Le ratio de compensation doit être appliqué à la somme de la surface impactée en phase exploitation et de la surface impactée en phase travaux.

La mesure compensatoire CO2 (p. 170 du dossier) décrit une plantation de végétation de zone humide. La description des mesures compensatoires doit permettre d'évaluer l'atteinte de la compensation en surface et en restauration de fonctionnalité. Le chapitre relatif à la compensation des zones humides devrait ainsi décrire chaque zone de compensation mentionnée, la description des actions envisagées, les gains de fonctionnalité attendus et la surface de compensation.

L'arrêté préfectoral devra donc prescrire la soumission pour validation des services de l'État, avant le démarrage du chantier, d'un protocole de suivi permettant de vérifier l'atteinte des objectifs .

L'ensemble des éléments listés ci-dessus au titre des zones humides devront être transmis au service en charge de la police de l'eau, accompagnés des éventuelles mesures compensatoires additionnelles nécessaires, avant la délivrance de l'arrêté d'autorisation environnementale.

7. Au titre du risque inondation :

S'agissant de l'impact du projet sur le risque inondation, l'étude hydraulique (livret 7 – annexe 3.6) a été complétée concernant les enjeux et leur vulnérabilité et une synthèse est bien restituée dans le livret 3. Le sujet des accès n'est pas traité et la destination du bâti n'est souvent pas complétée. On relève par exemple l'impact du projet sur l'accès au lieu-dit en Jourda au niveau de l'échangeur avec l'A68.

Concernant la phase travaux (livret 3), il est nécessaire d'attirer l'attention du porteur de projet sur la nécessité de prendre en compte spécifiquement le risque inondation, notamment :

- en positionnant la base de vie et les zones principales de stockage hors zone inondable et à défaut, au-dessus de la côte PHEC, sauf impossibilité technique dûment justifiée ;
- en positionnant, durant les périodes d'inactivité, les engins de chantier hors zone inondable ou au-dessus de la côte PHEC, sauf impossibilité dûment justifiée ;
- en ayant une gestion adaptée des matériaux en zone inondable avec une réutilisation rapide des remblais apportés ou une évacuation rapide des déblais ;
- concernant les remblais provisoires en zone inondable, en ne créant que des remblais strictement nécessaires à la réalisation du projet.

8. Au titre du risque sécheresse :

Ce territoire est concerné par des PPRS prescrits et approuvés.

Une mise à jour de la cartographie retrait-gonflement des sols argileux est disponible sur le site suivant : <https://www.georisques.gouv.fr/dossiers/argiles/carte>.

De plus, de nouvelles dispositions ont été introduites par la loi ELAN relatives au risque retrait/gonflement d'argile.

Ainsi, d'une part, le projet devra prendre en compte les règlements prescrits et les dispositions de la loi ELAN (de même que ses textes d'application), d'autre part, le dossier pourrait être complété

sur cette thématique.

En conclusion, les améliorations relevées sur le contenu ne remettent pas en cause le minimum attendu d'un dossier complet.

L'impact du projet au titre des risques apparaît acceptable au vu des éléments communiqués mais mériterait d'être complété.

9. Au titre de l'urbanisme

Un dossier de déclaration d'utilité publique a été réalisé conjointement pour les deux opérations, le projet A680 a fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 22 décembre 2017, par la préfecture de la Haute-Garonne, déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à l'élargissement à 2x2 voies de la bretelle autoroutière entre Verfeil et Castelmaurou et à la réalisation d'un échangeur à Verfeil.

Cet arrêté DUP emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées (Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel- Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil) et classe dans le domaine autoroutier l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres.

II - Avis d'organismes tiers :

1. Commission locale de l'eau Hers-Mort-Girou

La commission locale de l'eau exprime un avis favorable sur le projet avec des réserves sur les points suivants :

- Impact de l'aménagement sur la fréquence, la hauteur et la durée des inondations : des interrogations demeurent quant à l'efficacité des zones surcreusées pour compenser les zones soustraites à la submersion. La prise en compte de la crue de retour 20 ans sur la totalité du parcours aménagé (A680 et A 69) pour évaluer les impacts et l'efficacité des mesures compensatoires serait souhaitable dans un contexte d'évolution climatique à risques ;
- Efficacité des ouvrages de décharge sous l'autoroute et risques de submersions prolongées de parcelles agricoles ;
- Efficacité hydraulique des bassins d'orage en cas de successions d'évènements pluvieux intenses ;
- Le traitement des rejets pluviaux est assuré seulement par la décantation dans les bassins d'orage. Il est déploré l'absence de système d'épuration ou de filtration en aval, avec le risque de reprise des métaux lourds en cas de très forte pluie ;
- Les masses d'eau du bassin du Girou sont majoritairement dégradées. L'aménagement de l'A680 va constituer une contrainte majeure pour la restauration des milieux aquatiques que les collectivités ont engagée depuis plusieurs années et qu'elles comptent poursuivre. Au regard de ces enjeux, les mesures compensatoires ne sont pas à la hauteur du poids que l'A680 représente pour l'écosystème de la vallée du Girou.

2. Office français de la biodiversité, direction régionale Occitanie

L'avis complet de l'OFB Occitanie est annexé au présent rapport.

Il conclut que la démarche d'évaluation environnementale est jugée globalement satisfaisante, notamment sur l'état initial, l'évaluation des incidences, les mesures d'évitement et de réduction proposées.

Il souligne cependant :

- que l'incidence résiduelle nécessite la mise en œuvre de mesures de compensation respectant les critères d'équivalence écologique, plus-value écologique, faisabilité technique, proximité spatio-temporelle et additionnalité financière ;
- que la pérennité des mesures compensatoires devra être concomitante avec la durée de l'incidence résiduelle notable de l'infrastructure (99 ans) ;
- que la plus-value écologique de certaines mesures pourrait ponctuellement être optimisée.

DDT de la Haute-Garonne
Service eau, environnement, forêt
A l'attention d'Aurélié LAURENS
Cité Administrative
2 bd Armand Duportal
BP 70001
31074 TOULOUSE CEDEX 9

Toulouse, le 13 juin 2022

Service Régional Police

PATBIODIV : 2021-6410-3
N/Réf : YB/AF/JE/SB/082/2022
Dossier suivi par : Yvain BENZENET
Tél. : 05 62 73 76 89
Mél. : yvain.benzenet@ofb.gouv.fr

Objet : Autoroute A680 (Gragnague – Verfeil)

Par courrier électronique en date du 2 juin 2022, la DDT de la Haute-Garonne (SEEF) a sollicité l'avis de l'OFB sur les éléments complémentaires transmis par la société AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (groupe VINCI) dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de l'article L.181-1 du CE, déposée pour la construction et l'exploitation de l'autoroute A680 (Gragnague – Verfeil).

La liaison autoroutière Toulouse – Castres (LACT) est un programme de travaux qui comprend 2 parties :

- ▶ l'élargissement de la voie rapide A680 (Gragnague – Verfeil) ;
- ▶ la création de l'autoroute A69 (Verfeil – Castres).

Le présent avis portera sur la création de l'autoroute A680.

Ces éléments complémentaires font suite à l'avis de l'OFB en date du 18 mars 2022 qui mentionnait que la démarche d'évaluation environnementale présentait des imprécisions et des lacunes mineures qui ne remettaient pas en question la prise en compte globale des milieux naturels.

Le dossier devait faire l'objet de précisions ou d'actions complémentaires.

Les éléments transmis appellent les observations suivantes :

Description du projet

Le dossier complémentaire précise que le chantier sera alimenté par l'importation de 480 000 m³ de matériaux et par le réemploi *in situ* de 80 000 m³ de matériaux.

Etat initial

Le dossier complémentaire comprend une série de coupes permettant de matérialiser la cote d'étiage (cours d'eau pérennes), du module, d'une crue d'occurrence 10 ans et d'une crue d'occurrence 100 ans.

Les formations de types « ronciers humides » (CB : 31.831) et « haies humides » (CB : 84.2) étaient classées de manière erronée en zones humides H de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008. La caractérisation des formations végétales a été corrigée.

La bioévaluation des formations végétales et de la faune patrimoniale aurait pu être améliorée par la prise en compte de la liste rouge européenne des habitats (2016), la liste rouge nationale des poissons (2019), la liste rouge régionale des reptiles (2014), la liste rouge régionale des oiseaux (2015), la liste rouge nationale des mammifères (2017). La présentation des modifications indique que cette observation a été intégrée. **Dans l'étude d'incidence DEP et dans l'étude d'incidence LEMA, les éléments ci-dessus mentionnés ne sont pas apparents dans les tableaux de bioévaluation qui demeurent identiques à la version initiale.**

La bioévaluation des groupes inventoriés devaient signaler les espèces d'intérêt patrimonial au titre du SDAGE Adour-Garonne. **Dans l'étude d'incidence DEP et dans l'étude d'incidence LEMA, les espèces relevant de la disposition D45 ne sont pas relevées.**

Mesures de réduction (exploitation)

La perméabilité biologique effective pour la faune terrestre des ouvrages de franchissement sera contrôlée par un suivi par piège photographique.

Les coupes des ouvrages de franchissement devront être complétées par la côte d'étiage, du module, de crues d'occurrence 10 ans et 100 ans.

Un seul cours d'eau (ruisseau non nommé) fera l'objet d'une reconstitution du lit mineur (20 cm de matériaux). Ce cours d'eau intermittent ne présente pas d'enjeux piscicoles. Les banquettes latérales seront hors d'eau pour une crue d'occurrence 1 an. **Une attention particulière devra être portée sur le maintien du pendage naturel et une limitation des vitesses d'écoulement lors des périodes de crue.**

La continuité écologique sera favorisée par la mise en place d'une végétation « guide » vers les points de franchissement du réseau hydrographique. **Une attention particulière devra être portée sur l'emploi d'espèces végétales autochtones de souche génétique locale.**

L'exutoire des ouvrages hydrauliques (hors franchissement de cours d'eau) sera renforcé par des enrochements et/ou un ouvrage de diffusion complémentaire permettant de limiter l'érosion des sols.

L'entretien des dispositifs de collecte des eaux pluviales fera l'objet d'un enregistrement sur un document de suivi.

L'entretien annuel des dispositifs de prévention de noyade de la faune fera l'objet d'un enregistrement sur un document de suivi.

Au niveau des éléments de structures creux, la mortalité par chute sera réduite par la mise en place d'opercules. L'intégrité physique des opercules fera l'objet d'un contrôle visuel d'occurrence 5 ans et d'un enregistrement sur un document de suivi.

La mortalité/blessure des chiroptères par collision sera réduite par la mise en place d'écrans au niveau des ouvrages de franchissement de cours d'eau. Les écrans feront a minima 2,50 m de hauteur (gabarit d'un poids lourd). L'intégrité structurelle des écrans devra faire l'objet d'un contrôle d'occurrence 5 ans et d'un enregistrement sur un document de suivi. La déviation des chiroptères devra être contrôlée par un suivi nocturne avec une caméra thermographique.

Les actions de suivi et de prévention des espèces exotiques envahissantes seront mises en œuvre au niveau du Girou et du Conné.

Les ouvrages d'art feront l'objet de l'aménagement de gîtes favorables aux chiroptères fissuricoles (réservation de 15-30 mm entre la corniche d'habillage de l'ouvrage et le tablier).

La perturbation du cycle biologique des espèces fissuricoles devra être réduite par l'entretien des ouvrages comportant ces réservations sur la période 1er septembre – 30 octobre.

La prévention de la pollution lumineuse sera assurée par l'absence d'éclairage de la voirie.

Mesures de réduction (travaux)

L'intégrité physique des barrières permettant de matérialiser les zones de mise en défens feront l'objet d'un contrôle visuel d'occurrence 1 mois et d'un enregistrement sur un document de suivi.

La zone humide surfacique identifiée sera mise en défens.

La collecte et le traitement des eaux pluviales sur le chantier sera réalisé par un réseau provisoire configuré pour une pluie d'occurrence 2 ans.

La mesure en continu de la concentration de MES dans le Girou en aval du chantier n'est pas jugée pertinente au contexte (rejets importants par ruissellements sur le bassin versant agricole).

Les modalités de gestion des eaux pluviales seront optimisées par l'interception des eaux de ruissellement aval par des merlons et le bâchage des terres mises à nu à proximité des zones sensibles.

Les opérations de déboisements et de défrichements seront réalisées par bandes ou de manière centrifuge en fonction du contexte.

La réussite du transfert de banque de graines de trèfle écaillé sera favorisée par une implantation au niveau de parcelles où l'espèce est déjà présente. Cette action sera complétée par un balisage des pieds situés dans l'emprise du projet puis par une translocation en période de repos végétatif sur des parcelles à proximité dans lesquelles l'espèce est également présente.

La mortalité/ blessure de la faune sera réduite par la mise en place de grillage à maille fine avec un dispositif anti-retour.

Au niveau des arbres favorables aux coléoptères saproxyliques, les coupes seront réalisées en dehors des zones à cavités et à fissures. La grume des arbres sénescents abattus sera sauvegardée ou découpée en tronçons ayant une taille minimale de 3 m de longueur. Les manipulations seront réalisées sans chocs pour ne pas blesser les coléoptères en phase larvaire. Les grumes, les tronçons et les branches charpentières seront déposés, cavités orientées vers le haut, *a minima* pendant 5 ans, sur un tas de bois au niveau de boisements caducifoliés favorables aux coléoptères saproxyliques (présence d'arbres sénescents). **Une attention particulière devra être portée sur la sauvegarde de la grume jusqu'à t₀+10 ans.**

Le lapin de garenne fera l'objet d'un effarouchement préventif. **L'action pourra être complétée par des garennes artificielles en dehors de l'emprise du chantier.**

La prévention des espèces exotiques envahissantes fera l'objet d'une attention particulière au niveau des importations de matériaux.

Mesures de compensation

La description des méthodes de génie écologique mises en œuvre ont fait l'objet d'une description détaillée.

Les documents cartographiques sont complétés par la liste exhaustive des parcelles qui supporteront les mesures compensatoires.

Les mesures compensatoires permettront le respect des critères de plus-value écologique (création/réhabilitation de milieux), proximité spatiotemporelle (concomitance avec les travaux, parcelles limitrophes ou dans le même bassin hydrographique), d'équivalence écologique (milieux naturels identiques), de faisabilité techniques (actions ayant fait l'objet de retours d'expérience favorable) et d'additionnalité financière (absence d'aides publiques préalables).

L'efficacité des actions fera l'objet d'un suivi naturaliste. En cas d'échec, des actions complémentaires seront mises en œuvre. **Une attention particulière devra être portée sur les espèces exotiques envahissantes.**

Au niveau des haies, la plus-value écologique devra être renforcée par la gestion d'arbres « têtards ».

Au niveau des boisements, la plus-value écologique devra être renforcée par la gestion d'îlots de senescence.

La pérennité d'une mesure compensatoire devra être concomitante avec la durée de l'incidence résiduelle notable du projet. A ce titre, la pérennité de l'ensemble des actions devra être assurée par une obligation réelle environnementale au titre de l'article L.132-2 du CE sur une période de 99 ans, soit au-delà de la durée de la concession autoroutière.

Conclusion

La démarche d'évaluation environnementale est jugée globalement satisfaisante.

L'état initial permet une caractérisation des éléments sensibles de l'aire d'études.

L'évaluation des incidences permet d'estimer les effets négatifs du projet sur les composantes de l'environnement.

Les mesures d'évitement et de réduction permettent la suppression ou la limitation des effets négatifs de la phase d'exploitation et de la phase de travaux.

L'incidence résiduelle nécessite la mise en œuvre de mesures de compensation respectant les critères d'équivalence écologique, plus-value écologique, faisabilité technique, proximité spatio-temporelle et additionnalité financière.

Néanmoins, la pérennité des mesures compensatoires devra être concomitante avec la durée de l'incidence résiduelle notable de l'infrastructure, au-delà de la durée de la concession autoroutière.

En outre, la plus-value écologique de certaines pourra ponctuellement être optimisée (arbres têtard, boisements senescence).

Le Directeur Régional

Le Directeur régional adjoint
Occitanie de l'OFB

Etienne FREJEPOND

Hervé BLUHM

Copie à : OFB (SD31, SD81) + DREAL (dpt Autorité Environnementale, dpt Biodiversité) + CGEDD AE + DDT81 (SERES)

MISE A 2X2 VOIES DE L'A680 ENTRE CASTELMAUROU ET VERFEIL

10/10/2022



MÉMOIRE EN REPONSE DU RAPPORT DE FIN DE PHASE D'EXAMEN RELATIF A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET DE MISE A 2x2 VOIES DE L'A680 ENTRE CASTELMAUROU ET VERFEIL

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	A.VOIRIN (EGIS) [°] ,L.TIRELLO (ECOTONE)
Volume du document	Mémoire en réponse du rapport de fin de phase d'examen relatif à l'autorisation environnementale du projet de mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil
Version	V3
Référence	E4012

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modification
V1	26/09/2022	A.VOIRIN (EGIS) [°] L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Première émission.
V2	04/10/2022	A.VOIRIN (EGIS) [°] L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Précisions
V3	10/10/2022	A.VOIRIN (EGIS) [°] L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Compléments

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Valéry LEMAIRE	ASF
Nicolas MOSCAVIT	ASF

Etablir par	Contrôlé par	Validé par
A.VOIRIN (EGIS) [°] L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Jean-Claude GENIN (EGIS)

SOMMAIRE

1 - REPONSES APORTEES AUX AVIS DES SERVICES DE L'ETAT (DDT).....	5
1.1 - Au titre de la loi sur l'eau.....	5
1.1.1 - Au titre des prélèvements	5
1.1.2 - Au titre des IOTA en lit majeur et des risques d'inondation	5
1.1.3 - Au titre de la gestion des eaux pluviales.....	6
1.1.4 - Au titre des impacts sur les zones humides	6
1.1.5 - Au titre du risque inondation.....	6
1.1.6 - Au titre du risque sécheresse.....	7
2 - REPONSES APORTEES AUX AVIS D'ORGANISMES TIERS.....	8
2.1 - Commission locale de l'eau Hers-Mort-Girou.....	8
2.2 - Office français de la biodiversité, direction régionale Occitanie	9
2.2.1 - État initial	9
2.2.2 - Mesures de réduction (exploitation).....	9
2.2.3 - Mesures de réduction (travaux)	10
2.2.4 - Mesures de compensation	11
2.2.5 - Conclusion	11

1 - REPONSES APORTEES AUX AVIS DES SERVICES DE L'ETAT (DDT)

1.1 - Au titre de la loi sur l'eau

1.1.1 - Au titre des prélèvements

Extrait du rapport :

« Concernant la thématique des prélèvements, le dossier vise désormais la rubrique 1310 en autorisation pour une prévision de pompage d'un maximum de 20 m³/h sur le Girou. Toutefois, le dossier ne fournit pas les points de prélèvements et les durées envisagées de pompage. Le dossier indique : "Les périodes de prélèvement, les seuils de prélèvement et les débits prélevés seront définis en concertation avec les services de la Police de l'eau de chaque bassin hydrographique notamment pour le respect du débit réservé et du débit minimum biologique.". Pour enclencher cette rubrique, il sera donc nécessaire de prévoir une prescription dans l'arrêté indiquant l'obligation de réalisation d'un porter-à-connaissance avant la mise en œuvre effective du ou des pompages (le porter-à-connaissance devant préciser les points de prélèvement, les périodes de prélèvement, les débits maximum, une analyse de l'hydrologie permettant de démontrer l'absence d'impact des prélèvements).

De même, si les pompages sont envisagés sur le Girou à l'aval de la réalimentation par les barrages de la Balerme et de Laragou, il sera nécessaire que le pétitionnaire fournisse une convention d'accord avec le gestionnaire de ces ouvrages (Réseau 31) dans le cadre du porter-à-connaissance »

Les points de prélèvement sont identifiés dans le dossier (Atlas cartographique du livre 1 et Livre 3, §7.2.1.2.1). En réponse à la demande des services instructeurs, un dossier de porter à connaissance sera remis conformément à la demande. Selon l'implantation définitive retenue pour ces points de prélèvement, la(es) convention(s) souhaitée(s) par les services sera(ont) fournie(s) avec le dossier de porter à connaissance.

« Concernant la démonstration de non interception de la nappe, le dossier indique que l'analyse des résultats de la campagne de relevés piézométriques a permis de caler les décaissements du projet au-dessus du haut des nappes souterraines. Les principales conclusions de cette analyse devront être communiquées à la DDT. En cas d'interception potentielle avec la nappe identifiée au cours du chantier au regard du suivi piézométrique prévu, un porter-à-connaissance devra être fourni au service en charge de la police de l'eau. »

Les conclusions de l'étude décrivant les résultats des piézomètres ont été précisées dans le dossier DLE (chapitre 7.1.6.1) Les suivis des niveaux de nappe réalisés sur le secteur de l'A680 ne mettent pas en évidence son interception lors des travaux. Toutefois, un dossier de porter à connaissance serait produit dans les conditions évoquées par les services instructeur, en cas d'interception de nappe

1.1.2 - Au titre des IOTA en lit majeur et des risques d'inondation

Extrait du rapport :

« Le dossier permet de bien identifier les impacts sur la zone inondable, y compris les impacts cumulés avec ceux de l'A 69. La compensation des volumes non débordants est assurée totalement et son fonctionnement a été précisé pour les différentes périodes de retour des crues. Les modélisations montrent des impacts sur la ligne d'eau inférieurs à la précision du modèle sur les secteurs bâtis.

Il est toutefois relevé une erreur dans la mention des surfaces et volumes soustraits à la crue dans le tableau 56 page 168 (le bon tableau semble figurer en revanche en page 53 de l'étude hydraulique). Il est fortement recommandé de corriger ce tableau avant la mise à l'enquête du dossier. »

Le dossier a été mis à jour pour prendre en compte la remarque : Livre 3, §7.3.1, tableau 62

1.1.3 - Au titre de la gestion des eaux pluviales

Extrait du rapport :

« La justification de l'absence de bassin versant intercepté par le projet repose sur le principe que les voiries nouvelles sont toutes en remblais. En principe, le calcul du bassin versant intercepté par le projet ne dépend que de l'emprise dudit projet et des écoulements des bassins versants environnants. Toutefois, dans le cas de ce projet, cette justification peut s'entendre dans la mesure où les remblais routiers permettent un libre écoulement des eaux issues des bassins versants du fait des ouvrages de transparence hydraulique. De plus, cela ne modifie pas le classement en seuil d'autorisation pour la rubrique 2150.

Les dispositions de gestion temporaire des eaux pluviales en phase travaux ont été précisées dans le dossier. Les principes généraux sont acceptables. La description précise des ouvrages temporaires devra être transmises au service en charge de la police de l'eau avant le démarrage des travaux. »

Les éléments demandés seront transmis avant le démarrage des travaux, conformément à la demande, au service de la police de l'eau.

« Concernant le dimensionnement des bassins multifonctions, le dossier a été modifié de manière satisfaisante au niveau de l'échangeur de Verfeil (dimensionnement des bassins porté à une occurrence 20 ans), Le dimensionnement des autres ouvrages situés en zone inondable devra être revu.

L'absence de PPRi ne peut être l'unique motif invoqué pour justifier l'absence d'enjeu et d'impact d'un dimensionnement aussi faible en zone inondable. Des justifications de fond semblent nécessaires à la compréhension des choix retenus par le public. En l'absence de ces justifications, le dimensionnement sur une période de retour d'au moins 20 ans de tout les bassins situés en zone inondable devra être prescrite. »

Le dossier a été mis à jour pour intégrer cette demande : Livre3, §5.2.5.1.2.
Tous les bassins de l'A680 sont dimensionnés pour écrêter une pluie de 20 ans, conformément à la demande formulée.

« L'évaluation de l'impact qualitatif est désormais présentée. Elle doit faire l'objet des précisions suivantes :

- Un paragraphe précisant les caractéristiques du milieu récepteur, le débit d'étiage retenu, les charges annuelles retenues, les abattements considérés (...) doit compléter le TABLEAU 52 : RESULTATS DES CALCULS DE CHARGES POLLUANTES, ABATTEMENT ET DILUTION.
- Seule la pollution chronique est traitée, l'évènement critique est absent dans l'évaluation de l'impact qualitatif, et devra être communiqué à la DDT.

Ces éléments sont nécessaires à la démonstration de non dégradation de l'état des eaux du milieu récepteur et devront être transmis au service en charge de la police de l'eau avant la délivrance de l'arrêté, accompagnés des éventuelles mesures correctives en cas de dépassement des seuils de bon état en sortie d'ouvrage en évènement critique. »

Le dossier a été mis à jour pour intégrer la demande : Livre 3, §7.2.1.4.2 (tableau 57 et texte en suivant)

1.1.4 - Au titre des impacts sur les zones humides

Extrait du rapport :

« Le dossier a été précisé concernant les impacts définitifs sur les zones humides, en conséquence la surface de zone humide atteinte a été réévaluée à environ 3000 m² et la rubrique 3.3.1.0 est visée en déclaration.

Concernant les impacts en phase exploitation, l'état initial est correct. La carte de superposition des sondages pédologiques et des habitats, présente dans le dossier CNPN, devra être intégrée dans le dossier loi sur l'eau. »

Le commentaire est pris en compte et les cartes jointes à l'atlas cartographique du Livre 3 §1.2.2 ont été actualisées.

« En revanche, les impacts en phase chantier ne sont pas quantifiés. (P. 156 du dossier), les mesures de réduction ne permettent pas de conclure à l'absence d'impact des travaux. Le dossier doit impérativement comprendre une évaluation quantifiée des surfaces de zones humides impactées en phase travaux, à défaut d'une démonstration que la phase travaux n'impacte aucune zone humide au-delà de celles impactées en phase d'exploitation.

Le dossier ne propose de compenser que les impacts définitifs du projet (p. 175). Le ratio de compensation doit être appliqué à la somme de la surface impactée en phase exploitation et de la surface impactée en phase travaux. »

Il est confirmé que la surface à compenser intègre bien les impacts en phase travaux. Ces impacts sont localisés au droit des franchissements définitifs des cours d'eau interceptés par le projet. Les autres secteurs identifiés en zones humides sont mis en défens et feront l'objet de mesures d'évitement.

« La mesure compensatoire CO2 (p. 170 du dossier) décrit une plantation de végétation de zone humide. La description des mesures compensatoires doit permettre d'évaluer l'atteinte de la compensation en surface et en restauration de fonctionnalité.

Le chapitre relatif à la compensation des zones humides devrait ainsi décrire chaque zone de compensation mentionnée, la description des actions envisagées, les gains de fonctionnalité attendus et la surface de compensation. »

« L'arrêté préfectoral devra donc prescrire la soumission pour validation des services de l'État, avant le démarrage du chantier, d'un protocole de suivi permettant de vérifier l'atteinte des objectifs. »

« L'ensemble des éléments listés ci-dessus au titre des zones humides devront être transmis au service en charge de la police de l'eau, accompagnés des éventuelles mesures compensatoires additionnelles nécessaires, avant la délivrance de l'arrêté d'autorisation environnementale. »

Les compléments d'information ont été apportés au dossier : Livre 3, §7.3.2.3

1.1.5 - Au titre du risque inondation

Extrait du rapport :

« S'agissant de l'impact du projet sur le risque inondation, l'étude hydraulique (livret 7 — annexe 3.6) a été complétée concernant les enjeux et leur vulnérabilité et une synthèse est bien restituée dans le livret 3. Le sujet des accès n'est pas traité et la destination du bâti n'est souvent pas complétée. On relève par exemple l'impact du projet sur l'accès au lieu-dit en Jourda au niveau de l'échangeur avec l'A68. »

Dans le cadre de l'étude hydraulique réalisée, il n'a pas été relevé de dégradation de la situation pré-existante sur cette thématique des accès.

En effet, pour la crue centennale, il a été identifié 3 accès susceptibles d'être inondés, avec risque d'isolement temporaires de ces bâtis. De l'aval vers l'amont :

- Au niveau d'En Jourda à Gagnague, comme le montrent les cartes d'impact présentes dans le dossier, l'exhaussement lié au projet se situe entre 2 et 5 cm, pour une hauteur d'inondation déjà existante de près de 40 cm en situation actuelle. L'impact est considéré comme neutre.

- Au niveau du chemin de la Fontaine à Gragnague, la hauteur d'eau relevée sera quasiment identique en situation actuelle et en situation projet (impact inférieur à 2 cm), avec une hauteur d'eau existante de l'ordre de 50 cm
- Au niveau du chemin d'En Verre à Verfeil, la situation sera légèrement améliorée puisque les niveaux d'inondation en situation actuelle – d'une vingtaine de centimètres – seraient réduits de quelques centimètres en situation projet.

« Concernant la phase travaux (livret 3), il est nécessaire d'attirer l'attention du porteur de projet sur la nécessité de prendre en compte spécifiquement le risque inondation, notamment :

- en positionnant la base de vie et les zones principales de stockage hors zone inondable et à défaut, au-dessus de la côte PHEC, sauf impossibilité technique dûment justifiée ;
- en positionnant, durant les périodes d'inactivité, les engins de chantier hors zone inondable ou au-dessus de la côte PHEC, sauf impossibilité dûment justifiée ;
- en ayant une gestion adaptée des matériaux en zone inondable avec une réutilisation rapide des remblais apportés ou une évacuation rapide des déblais ;
- concernant les remblais provisoires en zone inondable, en ne créant que des remblais strictement nécessaires à la réalisation du projet »

Les remarques ont été prises en compte dans le dossier : Livre 3, §5.3.1, §7.2.4.1. Plus largement, ces contraintes seront intégrées aux cahiers des charges des entreprises qui seront désignées pour la réalisation des travaux.

1.1.6 - Au titre du risque sécheresse

Extrait du rapport :

« Ce territoire est concerné par des PPRS prescrits et approuvés.

Une mise à jour de la cartographie retrait-gonflement des sols argileux est disponible sur le site suivant : <https://www.georisques.gouv.fr/dossiers/argiles/carte>.

De plus, de nouvelles dispositions ont été introduites par la loi ELAN relatives au risque retrait/gonflement d'argile.

Ainsi, d'une part, le projet devra prendre en compte les règlements prescrits et les dispositions de la loi FLAN (de même que ses textes d'application), d'autre part, le dossier pourrait être complété sur cette thématique.

En conclusion, les améliorations relevées sur le contenu ne remettent pas en cause le minimum attendu d'un dossier complet.

L'impact du projet au titre des risques apparaît acceptable au vu des éléments communiqués mais mériterait d'être complété. »

Cette remarque a été prise en compte et les compléments ont été apportés au dossier : Livre 3, §7.1.7.4 et §7.2.3

2 - REPONSES APORTEES AUX AVIS D'ORGANISMES TIERS

2.1 - Commission locale de l'eau Hers-Mort-Girou

Extrait du rapport :

« La commission locale de l'eau exprime un avis favorable sur le projet avec des réserves sur les points suivants :

- Impact de l'aménagement sur la fréquence, la hauteur et la durée des inondations : des interrogations demeurent quant à l'efficacité des zones surcreusées pour compenser les zones soustraites à la submersion. La prise en compte de la crue de retour 20 ans sur la totalité du parcours aménagé (A680 et A 69) pour évaluer les impacts et l'efficacité des mesures compensatoires serait souhaitable dans un contexte d'évolution climatique à risques ; »

Un panel de crues a été testé pour différentes occurrences (Q2, Q10, Q50, Q100). Il est constaté que l'emprise de la zone inondable évolue assez peu entre Q10 et Q50. En effet, il n'a pas été identifié d'effet de seuil qui pourrait justifier un écart de comportement hydraulique par rapport aux observations faites sur les modélisations déjà réalisées à Q10 et Q50.

A noter que les zones de compensation hydraulique sont mobilisées et efficaces dès l'occurrence Q2, avec un volume compensé supérieur au volume soustrait. A Q10, nous constatons que le volume compensé (96.100 m³) est nettement supérieur au volume soustrait à cette occurrence (78.200 m³) et déjà quasiment égal au volume soustrait à Q50 (98.900m³). Ceci confirme que les zones de compensation se remplissent très rapidement et sont donc efficaces quel que soit l'occurrence de pluie.

« Efficacité des ouvrages de décharge sous l'autoroute et risques de submersions prolongées de parcelles agricoles ; »

Sur le linéaire d'élargissement de la bretelle existante, les différents ouvrages actuels sont maintenus avec les mêmes dimensions et la transparence hydraulique est renforcée par l'introduction de 11 ouvrages complémentaires visant à assurer le passage de la petite faune. Sur le linéaire d'aménagement neuf créé au niveau de l'échangeur de Verfeil, différents ouvrages de décharge ont été dimensionnés afin de garantir la continuité hydraulique et de permettre la vidange des zones inondées, que ce soit au travers de l'autoroute ou des bretelles d'entrée et de sortie.

L'ensemble des ouvrages de décharge existants et nouveaux ont été intégrés dans les modélisations hydrauliques. Les différentes simulations réalisées ont montré que ces ouvrages étaient bien efficaces en ce sens qu'ils assuraient à la fois :

- La transparence hydraulique du projet en crue
- L'absence d'impact sensible sur les différents enjeux, notamment bâtis
- Le bon ressuyage des parcelles situées de part et d'autre de la plateforme autoroutière

« Efficacité hydraulique des bassins d'orage en cas de successions d'évènements pluvieux intenses ; »

Tous les bassins de l'A680 sont dimensionnés pour écrêter une pluie de 20 ans, conformément aux prescriptions formulées.

La méthode de dimensionnement est la méthode de pluie, conformément au guide GTPOR (Guide Technique Pollution d'Origine Routière) du Sétra.

L'incidence chronique de la phase d'exploitation sur la qualité des eaux sera réduite par la mise en place d'ouvrages de collecte (fossés, cunette) puis par le traitement des eaux pluviales ruisselant sur la plate-forme dans des bassins de stockage (abattage des matières en suspension, rétention des hydrocarbures) dimensionnées pour une pluie d'occurrence vicennale, assurant un débit inférieur à 3 l/s/ha de surface collectée.

« Le traitement des rejets pluviaux est assuré seulement par la décantation dans les bassins d'orage. Il est déploré l'absence de système d'épuration ou de filtration en aval, avec le risque de reprise des métaux lourds en cas de très forte pluie ; »

Les bassins mis en œuvre pour le traitement de la pollution accidentelle sont des bassins multifonction étanches qui ont été dimensionnés conformément au guide de référence correspondant pour les projets routiers : Guide « Pollution d'origine routière » ou GTPOR du SETRA.

Le système d'épuration suggéré n'est pas adapté aux bassins routiers : Les bassins de l'A680 sont équipés d'un volume mort (en eau) qui permet d'atteindre un taux d'abattement supérieur à 90%.

La présence d'un volume mort et d'un ouvrage de dissipation d'énergie à l'entrée permettent d'éviter la remise en suspension des particules déjà décantées, notamment la partie solide des métaux lourds qui s'adsorbent sur les MES et limite donc les incidences en cas de fortes pluies.

« Les masses d'eau du bassin du Girou sont majoritairement dégradées. L'aménagement de l'A680 va constituer une contrainte majeure pour la restauration des milieux aquatiques que les collectivités ont engagée depuis plusieurs années et qu'elles comptent poursuivre. Au regard de ces enjeux, les mesures compensatoires ne sont pas à la hauteur du poids que l'A680 représente pour l'écosystème de la vallée du Girou. »

L'impact du projet sur les ripisylves du Girou et de ses affluents est très ponctuel (180 ml), sur des secteurs majoritairement dégradés à l'état existant : le linéaire de ce cours d'eau principal est donc impacté de façon limitée, grâce aux mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre dans le cadre du projet.

Les mesures compensatoires prévues en concertation avec le Syndicat du bassin Hers-Girou se situent le long du projet A680, et participeront ainsi à la restauration des masses d'eau du bassin du Girou dans le secteur de l'aménagement (mise à jour du Livre 3 §7.3.2.3).

Les secteurs du Girou et ses affluents compris à proximité des emprises verront leur ripisylve consolidée afin de renforcer l'écran entre le cours d'eau et l'infrastructure.

En réponse au commentaire, nous confirmons toutefois qu'un renforcement des mesures compensatoires a été pris en compte dans le dossier avec le réaménagement hydromorphologique du ruisseau du Conné, sur sa partie située dans les emprises du DPAC, et la renaturation de ses berges.

2.2 - Office français de la biodiversité, direction régionale Occitanie

2.2.1 - État initial

Extrait du rapport :

« Le dossier complémentaire comprend une série de coupes permettant de matérialiser la cote d'étiage (cours d'eau pérennes), du module, d'une crue d'occurrence 10 ans et d'une crue d'occurrence 100 ans.

Les formations de types « ronciers humides » (CB : 31.831) et « haies humides » (CB : 84.2) étaient classées de manière erronée en zones humides H de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008. La caractérisation des formations végétales a été corrigée.

La bioévaluation des formations végétales et de la faune patrimoniale aurait pu être améliorée par la prise en compte de la liste rouge européenne des habitats (2016), la liste rouge nationale des poissons (2019), la liste rouge régionale des reptiles (2014), la liste rouge régionale des oiseaux (2015), la liste rouge nationale des mammifères (2017). La présentation des modifications indique que cette observation a été intégrée. Dans l'étude d'incidence DEP et dans l'étude d'incidence LEMA, les éléments ci-dessus mentionnés ne sont pas apparents dans les tableaux de bioévaluation qui demeurent identiques à la version initiale.

La bioévaluation des groupes inventoriés devaient signaler les espèces d'intérêt patrimonial au titre du SDAGE Adour-Garonne. Dans l'étude d'incidence DEP et dans l'étude d'incidence LEMA, les espèces relevant de la disposition D45 ne sont pas relevées. »

Les statuts de conservation des espèces ont été ajoutés au tableau de synthèse des enjeux (Livre 3, sous chapitre du §7.1.8 (tableaux)). Les espèces relevant de la disposition D45 du SDAGE sont donc considérées, si elles utilisent les zones humides du secteur (prairies humides de Preusse, fossés, cours d'eau et ripisylve associées).

Pour confirmation, les enjeux globaux sont définis :

- D'après les enjeux régionaux définis par la DREAL Occitanie, validés par le CRSPN, et prenant en compte les listes rouges nationales et régionales ;
- Au regard de l'intérêt de la zone d'étude pour les espèces présentes.

2.2.2 - Mesures de réduction (exploitation)

Extrait du rapport :

« La perméabilité biologique effective pour la faune terrestre des ouvrages de franchissement sera contrôlée par un suivi par piège photographique. »

Dossier mis à jour : livre 3, §7.2.5.4.2 et livre 4, §7.2.3

D'une manière générale, la mesure S2 (Livre 4) du suivi en phase d'exploitation indique l'utilisation de piège photographique pour le contrôle des ouvrages dédiés au passage de la faune.

« Les coupes des ouvrages de franchissement devront être complétées par la côte d'étiage, du module, de crues d'occurrence 10 ans et 100 ans. »

Les coupes correspondantes ont été établies et insérées dans le dossier : Livre 3, §5.2.4.3 & Livre 3 - annexes 3.3

« Un seul cours d'eau (ruisseau non nommé) fera l'objet d'une reconstitution du lit mineur (20 cm de matériaux). Ce cours d'eau intermittent ne présente pas d'enjeux piscicoles. Les banquettes latérales seront hors d'eau pour une crue d'occurrence 1 an. Une attention particulière devra être portée sur le maintien du pendage naturel et une limitation des vitesses d'écoulement lors des périodes de crue. »

Il est confirmé que les banquettes seront positionnées hors d'eau pour une crue d'occurrence 1 an.

Le maintien du pendage naturel, et la limitation des vitesses d'écoulement lors des périodes de crues, sont des paramètres intégrés au projet.

« La continuité écologique sera favorisée par la mise en place d'une végétation « guide » vers les points de franchissement du réseau hydrographique. Une attention particulière devra être portée sur l'emploi d'espèces végétales autochtones de souche génétique locale. »

Les mesures compensatoires proposent l'implantation de haies et fourrés et la restauration de ripisylve permettant un guidage des espèces vers les ouvrages permettant leur traversée : Livre 4, §8.2

« L'exutoire des ouvrages hydrauliques (hors franchissement de cours d'eau) sera renforcé par des enrochements et/ou un ouvrage de diffusion complémentaire permettant de limiter l'érosion des sols. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.1.1.2

« L'entretien des dispositifs de collecte des eaux pluviales fera l'objet d'un enregistrement sur un document de suivi. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.5.1.3

« L'entretien annuel des dispositifs de prévention de noyade de la faune fera l'objet d'un enregistrement sur un document de suivi. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.5.4.2

« Au niveau des éléments de structures creux, la mortalité par chute sera réduite par la mise en place d'opercules. L'intégrité physique des opercules fera l'objet d'un contrôle visuel d'occurrence 5 ans et d'un enregistrement sur un document de suivi. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.5.4.2.3 & Livre 4, §7.2.2.2

« La mortalité/blessure des chiroptères par collision sera réduite par la mise en place d'écrans au niveau des ouvrages de franchissement de cours d'eau. Les écrans feront a minima 2,50 m de hauteur (gabarit d'un poids lourd). L'intégrité structurelle des écrans devra faire l'objet d'un contrôle d'occurrence 5 ans et d'un enregistrement sur un document de suivi. La déviation des chiroptères devra être contrôlée par un suivi nocturne avec une caméra thermographique. »

La remarque a été prise en compte : Livre 4, §7.2.2.2 (mesure R23)

« Les actions de suivi et de prévention des espèces exotiques envahissantes seront mises en œuvre au niveau du Girou et du Conné. »

La remarque a été prise en compte : Livre 4, §7.2.3 (mesure S2)

« Les ouvrages d'art feront l'objet de l'aménagement de gîtes favorables aux chiroptères fissuricoles (réservation de 15-30 mm entre la corniche d'habillage de l'ouvrage et le tablier). »

La remarque a été prise en compte : Livre 4, §7.2.2.2 (mesure R26)

« La perturbation du cycle biologique des espèces fissuricoles devra être réduite par l'entretien des ouvrages comportant ces réservations sur la période 1er septembre - 30 octobre. »

La remarque a été prise en compte : Livre 4, §7.2.2.2 (mesure R25)

« La prévention de la pollution lumineuse sera assurée par l'absence d'éclairage de la voirie. »

Il n'est pas prévu d'éclairage de la voirie autoroutière.

2.2.3 - Mesures de réduction (travaux)

Extrait du rapport :

« L'intégrité physique des barrières permettant de matérialiser les zones de mise en défens feront l'objet d'un contrôle visuel d'occurrence 1 mois et d'un enregistrement sur un document de suivi. »

La remarque a été prise en compte : Livre 4, §7.2.1 (mesure E2 et S1)

« La zone humide surfacique identifiée sera mise en défens. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.5.2.1

« La collecte et le traitement des eaux pluviales sur le chantier sera réalisé par un réseau provisoire configuré pour une pluie d'occurrence 2 ans. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.5.2.1

« Les modalités de gestion des eaux pluviales seront optimisées par l'interception des eaux de ruissellement aval par des merlons et le bâchage des terres mises à nu à proximité des zones sensibles. »

Les mesures sont optimisées et sont décrites dans le dossier : Livre 3, §7.2.1.3

Les eaux de ruissellement sur les différents talus et plateformes projet (pistes de chantier, terrassements, dépôts, accès provisoires, etc.) seront collectées par des fossés latéraux provisoires en terre avant d'être évacuées dans des dispositifs de contrôle et de traitement.

Pendant les travaux de terrassement, les plateformes seront déversées pour éviter la stagnation et faciliter la récupération des eaux par les fossés latéraux. De même, des levées de terre ou batardeaux périphériques pourront être installés pour contenir et canaliser les eaux vers le réseau d'évacuation. Par ailleurs, les talus seront recouverts et/ou végétalisés au fur et à mesure de l'avancement pour éviter les érosions et la mise en suspension de matériaux fins (MES).

Des fossés existants pourront être utilisés en provisoire, avec des dispositifs filtrants (de type matériaux concassés) régulièrement espacés.

De plus, un système filtrant plus fin (filtre paille ou coco ou digue filtrante) sera ajouté à l'exutoire.

« Les opérations de déboisements et de défrichements seront réalisées par bandes ou de manière centrifuge en fonction du contexte. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.5.3 & Livre 4, §7.2.2.1 (mesure R3)

« La réussite du transfert de banque de graines de trèfle écaillé sera favorisée par une implantation au niveau de parcelles où l'espèce est déjà présente. Cette action sera complétée par un balisage des pieds situés dans l'emprise du projet puis par une translocation en période de repos végétatif sur des parcelles à proximité dans lesquelles l'espèce est également présente. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.5.3 & Livre 4, §7.2.2.1 (mesure R5)

« La mortalité/blessure de la faune sera réduite par la mise en place de grillage à maille fine avec un dispositif anti-retour. »

La remarque a été prise en compte : Livre 3, §7.2.5.4.2.3 & Livre 4, §7.2.2.1 (mesure R9)

« Au niveau des arbres favorables aux coléoptères saproxyliques, les coupes seront réalisées en dehors des zones à cavités et à fissures. La grume des arbres sénescents abattus sera sauvegardée ou découpée en tronçons ayant une taille minimale de 3 m de longueur. Les manipulations seront réalisées sans chocs pour ne pas blesser les coléoptères en phase larvaire. Les grumes, les tronçons et les branches charpentières seront déposés, cavités orientées vers le haut, a minima pendant 5 ans, sur un tas de bois au niveau de boisements caducifoliés favorables aux coléoptères saproxyliques (présence d'arbres sénescents). Une attention particulière devra être portée sur la sauvegarde de la grume jusqu'à $t_0 + 10$ ans. »

La remarque a été prise en compte : Livre 4, §7.2.2.1 (mesure R7)

« Le lapin de garenne fera l'objet d'un effarouchement préventif. L'action pourra être complétée par des garennes artificielles en dehors de l'emprise du chantier. »

Des garennes provisoires pourraient être créées, selon les opportunités, sur les zones compensatoires afin d'accueillir les individus effarouchés lors du chantier.

« La prévention des espèces exotiques envahissantes fera l'objet d'une attention particulière au niveau des importations de matériaux. »

Les apports de terre végétale exogène feront l'objet d'une vigilance particulière sur leur origine (traçabilité). La terre végétale issue de l'opération d'A680 sera stockée sur site et réutilisée dans le cadre du présent projet. Le plan de lutte contre la prolifération des EEE déjà présentes sera appliqué à l'issue des travaux sur les terrains mis à nu pendant le chantier (notamment au travers d'une reconquête rapide des espaces mis à nu).

2.2.4 - Mesures de compensation

Extrait du rapport :

« La description des méthodes de génie écologique mises en œuvre ont fait l'objet d'une description détaillée. Les documents cartographiques sont complétés par la liste exhaustive des parcelles qui supporteront les mesures compensatoires. »

« Les mesures compensatoires permettront le respect des critères de plus-value écologique (création/réhabilitation de milieux), proximité spatiotemporelle (concomitance avec les travaux, parcelles limitrophes ou dans le même bassin hydrographique), d'équivalence écologique (milieux naturels, de faisabilité techniques (actions ayant fait l'objet de retours d'expérience favorable) et d'additionnalité financière (absence d'aides publiques préalables). L'efficacité des actions fera l'objet d'un suivi naturaliste. En cas d'échec, des actions complémentaires seront mises en œuvre. »

La définition d'un plan de gestion quinquennal des parcelles compensatoires permettra d'évaluer l'efficacité des mesures et de corriger, en cas d'éventuel échec, via la mise en œuvre de mesures complémentaires : Livre 4, §8.2.6

« Une attention particulière devra être portée sur les espèces exotiques envahissantes. »

Le suivi des zones compensatoires permettra de définir une gestion adaptée aux espèces exotiques envahissantes qui émergeraient suite à la renaturation. Les méthodes de génie écologique viseront à réduire ce risque : Livre 4, §8.2.6

« Au niveau des haies, la plus-value écologique devra être renforcée par la gestion d'arbres « têtards ». »

La remarque a été prise en compte : Livre 4, §8.2.1 (mesure C04)

« Au niveau des boisements, la plus-value écologique devra être renforcée par la gestion d'îlots de sénescence. »

L'ensemble des boisements à compenser le seront via la plantation de massifs boisés n'ayant pas vocation à une activité sylvicole et dont la finalité sera donc la sénescence : Livre 4, §8.2.1 (mesure C05)

« La pérennité d'une mesure compensatoire devra être concomitante avec la durée de l'incidence résiduelle notable du projet. A ce titre, la pérennité de l'ensemble des actions devra être assurée par une obligation réelle environnementale au titre de l'article L.132-2 du CE sur une période de 99 ans, soit au-delà de la durée de la concession autoroutière. »

L'ensemble fera l'objet d'une obligation réelle environnementale (ORE) au titre de l'article L.132-2 du CE se conformant aux prescriptions de l'arrêté d'autorisation : Livre 4, §8.2.1

2.2.5 - Conclusion

Extrait du rapport :

« La démarche d'évaluation environnementale est jugée globalement satisfaisante.

L'état initial permet une caractérisation des éléments sensibles de l'aire d'études.

L'évaluation des incidences permet d'estimer les effets négatifs du projet sur les composantes de l'environnement.

Les mesures d'évitement et de réduction permettent la suppression ou la limitation des effets négatifs de la phase d'exploitation et de la phase de travaux.

L'incidence résiduelle nécessite la mise en œuvre de mesures de compensation respectant les critères d'équivalence écologique, plus-value écologique, faisabilité technique, proximité spatio-temporelle et additionnalité financière.

Néanmoins, la pérennité des mesures compensatoires devra concomitance avec la durée de l'incidence résiduelle notable de l'infrastructure, au-delà de la durée de la concession autoroutière.

En outre, la plus-value écologique de certaines pourra ponctuellement être optimisée (arbres têtard, boisements sénescence). »

4 - AVIS DU CNPN DU 13 SEPTEMBRE 2022 ET MEMOIRE EN REPONSE

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2022-03-13a-00417 Référence de la demande : n°2022-00417-011-001

Dénomination du projet : Elargissement A680

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :

Lieu des opérations : -Département : Haute Garonne -Commune(s) : 31590 - Verfeil.

Bénéficiaire : Société Autoroutes du Sud de la France

MOTIVATION ou CONDITIONS

Contexte du projet

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT) s'étend sur 62 km et traverse dix-sept communes du Tarn (81) et sept communes de la Haute-Garonne. Il se décompose en deux opérations :

- Élargissement à deux fois deux voies de l'A 680 entre Castelmaurou et Verfeil (31) : le projet de 9 km est réalisé par ASF (Autoroutes du Sud de la France), pour le compte de l'État. Cet élargissement fait l'objet de la présente demande de dérogation à la stricte protection des espèces.

- Création d'une liaison à deux fois deux voies entre Verfeil (31) et Castres (81) : le projet de 54 km est porté par le groupement ATOSCA, pour le compte de l'État. Cette liaison fait l'objet d'une demande de dérogation pour laquelle le CNPN est saisi en parallèle (n° Onagre 2022-00420-011-001).

Ces deux opérations font chacune l'objet d'une évaluation environnementale distincte. Cet avis concerne l'élargissement à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil.

Description du projet

Cet aménagement est prévu dans le cadre de la création de l'A69 entre Verfeil et Castres. Ce dernier projet fait l'objet d'un autre dossier de dérogation et d'un avis CNPN distinct.

Le projet a été déclaré d'utilité publique (par décret en 2018 pour l'A69 et par arrêté préfectoral en 2017 pour l'A680).

L'A680 est une bretelle autoroutière de 9 km en 2X1 voies reliant l'autoroute A68 au réseau routier en direction de Castres et concerne cinq communes au sein du département de la Haute-Garonne : Castelmaurou, Gragnague, Saint-Marcel-Paulel, Bonrepos-Riquet et Verfeil pour un total de 120 hectares d'impact temporaire et 11 hectares d'impact définitif.

Elle a été conçue en 1996 en anticipant la possibilité de l'élargir en 2x2 voies : des réserves foncières avaient été prévues sur la partie nord de l'infrastructure.

L'aménagement sollicité par cette demande de dérogation à la protection des espèces incluent :

- une mise à 2 x 2 voies de l'A 680 existante ;
- un raccordement A68/ A680 avec la création d'un 1/2 diffuseur à Gagnague ;
- un nouvel échangeur à Verfeil ;
- douze franchissements de cours d'eau par ouvrages d'art courants.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Les grands ensembles de milieux distingués sur l'aire d'étude rapprochée de l'A 680 sont:

- Les milieux agricoles et ses haies associées, habitat majoritaire dans l'ensemble de l'aire d'étude et présentant des enjeux faibles à localement moyens ;
- Les milieux boisés (boisements rivulaire et non rivulaire) constituant des enjeux particuliers par rapport aux mammifères terrestres et aux chiroptères ;
- Les prairies de fauche (mésophiles d'intérêt communautaire) ou hygrophiles et les prairies pâturées en extensif ;
- Les ourlets et fourrés.

Le projet conduit en outre à extraire 480 000 m3 de matériaux.

Appréciation de la raison impérative d'intérêt public majeur (RRIPM)

Le projet de doublement de l'A680 est justifié par le projet de création de l'A69 et l'argumentaire apporté est donc le même que celui apporté pour cette dernière.

La justification de la RIIPM s'appuie essentiellement sur des considérations économiques visant à en favoriser son développement dans le bassin de vie considéré. Sans jamais le démontrer, le porteur de projet considère que la création d'une autoroute augmente l'attractivité d'un territoire. Ce parti-pris paraît contestable. Il est question de « désenclavement de Castres et Mazamet » : quelles sont les conséquences de cet enclavement pour la population ?

L'amélioration de la sécurité est une action nécessaire, mais qui ne suppose pas la création d'une autoroute. Une mise en 2X2 voies permettrait de réduire significativement le nombre d'accidents sur ce barreau routier. Aussi, la justification sécuritaire est à relativiser et à mettre en perspective avec les scénarios de solutions alternatives non aboutis (point suivant).

L'amélioration du confort des automobilistes qui repose sur un gain de temps évalué à 35 mn sur le trajet complet et à une vitesse constante de 130 km/h (temps contesté et contestable en l'état), si elle relève éventuellement d'un intérêt public (quoique l'accélération du train de vie de nos sociétés modernes n'est corrélée à aucun gain en matière de bien-être, au contraire) ne peut toutefois pas être qualifiée d'impérative, ni de Majeure.

Par ailleurs, d'un point de vue économique, en augmentant le coût du trajet (augmentation de la consommation de carburant à vitesse accrue et prix du péage actuellement fixé autour de 7 euros), le projet pourrait paraître aller à l'encontre de l'intérêt général.

En matière d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'électricité, l'alternative à l'usage de la voiture individuelle doit être recherchée par toutes les politiques de l'État lorsque cela est possible. Ce projet, au contraire, l'encourage, ce qui est contraire à l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, tout comme à celui de diminuer de 40% notre consommation énergétique au même horizon. Dans un contexte où l'État souhaite accélérer sa lutte contre le changement climatique, en facilitant les procédures d'installations d'énergies renouvelables et en légiférant pour atteindre cette trajectoire en matière de sobriété, la mise en chantier de projets autoroutiers nous paraît contrevenir aux engagements du Président de la République, tant en matière de climat que de biodiversité. A cet égard, un bilan carbone lié à la mobilisation et l'usage des matériaux nécessaires à la construction de cette infrastructure serait certainement éloquent.

Pour finir, les dates de DUP et de réflexions de cette autoroute sont anciennes. A la lumière des enjeux actuels, les données globales seraient vraisemblablement différentes.

Appréciation de l'absence de solution alternative plus satisfaisante

Plusieurs scénarios sont étudiés et présentés. Toutefois, la commande initiale du projet étant de réaliser une nouvelle infrastructure de type autoroutière, aucune des solutions alternatives envisageables ne trouvent grâce aux yeux du porteur de projet par ailleurs concessionnaire de la future autoroute.

Le « désenclavement » du territoire Castres-Mazamet est insuffisamment justifié en matière d'alternatives : en quoi l'amélioration du réseau de transport en commun ne constituerait-il pas une meilleure option ? Il ne s'agit pas du seul transport ferroviaire, mais de l'ensemble des modalités.

Qu'en 2022, un territoire recherche la création d'une autoroute pour se désenclaver, plutôt que de saisir l'opportunité offerte pour imaginer d'autres modalités de désenclavement, nous paraît passer à côté de l'exercice demandé et en certain décalage avec les réflexions et dynamiques globales sur ce sujet. L'usage de la voiture au quotidien pour aller travailler n'a pas la préférence des français lorsque des alternatives fonctionnelles leur sont proposées. En outre, l'analyse ne tient pas compte du recours accru au télétravail.

En matière de transport ferroviaire, l'analyse apportée par le dossier de dérogation apparaît orientée. Elle fait ressortir uniquement les désavantages du train par rapport au véhicule individuel (temps de correspondances, flexibilité usager), mais n'évoque aucun des bénéfices de celui-ci (moins de pollution, possibilité de travailler, de se détendre, coût, emploi local...). Le potentiel du renforcement du fret ferroviaire est insuffisamment traité.

Le projet consistant à élargir l'A680 existante en deux fois deux voies est une optimisation cohérente de l'existant. La question de son maintien en format « autoroute » reste posée au regard de l'intérêt que représente une 2X2 voies (sécurisation, gain de temps, sobriété foncière...).

Inventaires de flore et de faune et caractérisation des habitats naturels

L'atlas cartographique gagnerait en lisibilité en reproduisant les légendes sur chaque page, et ainsi ne pas obliger le lecteur à retourner plusieurs pages en arrière pour retrouver la signification de chaque item cartographié. Le travail cartographique est sinon remarquable.

Les relevés botaniques ont été effectués sur 23 stations, mais n'ont pas fait l'objet d'une recherche sur l'ensemble des 9 km du tracé. Dès lors, il est envisageable que des plantes protégées soient passées inaperçues. A minima, l'ensemble des emprises prévues par le projet auraient dû faire l'objet d'inventaires détaillés.

L'état initial de la faune sur le site du projet et à proximité immédiate a été mené de manière proportionnée aux enjeux et est satisfaisant.

Qualification des enjeux

Le tableau de synthèse de la p90 résume les enjeux au titre des espèces protégées, mais omet la réflexion portant sur l'article L110-1 du code de l'environnement, qui stipule qu'indépendamment de la protection des espèces, le maître d'ouvrage a la responsabilité « de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées, ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées ». Il stipule également que « les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité » : cela doit ainsi bien évidemment être mis en œuvre pour les espèces protégées, mais également pour l'ensemble des cortèges et fonctionnalités, auxquelles les espèces protégées sont intrinsèquement liées.

Ainsi, une prise en compte des différentes listes rouges existantes (européennes, nationales et régionales) auraient permis de mieux intégrer la bioévaluation des formations végétales et de la faune patrimoniale dans la qualification générale des enjeux.

Avis sur la qualification des impacts

Le travail de qualification des impacts bruts est très clair et permet d'appréhender correctement les conséquences du projet avant mesures ERC. Il manque cependant plusieurs tableaux concernant les impacts en phase exploitation, en particulier pour les oiseaux et les mammifères, en ce qui concerne l'effet des ruptures de continuité et des collisions, qui ne sont abordées que dans le texte, mais non reliées à des niveaux d'enjeux.

L'étude minimise les impacts en matière d'habitabilité des milieux avoisinants l'autoroute, par la faune en particulier. Or, l'impact du bruit des autoroutes a été démontré sur les oiseaux et les chiroptères : les densités de nicheurs en sont affectés jusqu'à plusieurs kilomètres. Les collisions seront également importantes et affecteront progressivement toutes les populations alentours.

Le CNPN renvoie notamment vers la méta analyse à ce sujet de Benitez-Lopez et al. « *The impacts of roads and other infrastructure on mammal and bird populations : A meta-analysis* ».

Il est attendu une évaluation des impacts prévus, directs et indirects, sur l'ensemble des espèces concernées par une telle infrastructure, dont notamment la traversée sera particulièrement périlleuse pour la faune volante.

Il n'est pas précisé la provenance des 480 000 m³ de matériaux et son éventuel impact environnemental et en émission de CO₂.

Mesures d'évitement et de réduction

L'évitement est rendu difficile dans le cadre du doublement d'une infrastructure existante. L'évitement des prairies humides de Preusse est important (ME-1) et est assuré par la mesure d'accompagnement prévoyant sa gestion par le CEN.

Les mesures de réduction sont dans l'ensemble pertinentes et peu d'entre elles appellent des remarques.

Concernant les milieux aquatiques le CNPN invite le MO et son conseil à densifier les mesures et le design du chantier en s'inspirant des recommandations disponibles dans le Guide des « bonnes pratiques environnementales appliquées à la protection des milieux aquatiques en phase chantier » <https://professionnels.ofb.fr/en/node/78>

La mesure R21, concernant les passages à faune, manque toutefois de précision et d'engagement à ce stade. Les passages ne sont pas cartographiés, leurs dimensions (pour les buses et les dalots) ne sont pas indiquées. Il faut un engagement d'entretien régulier de ces passages, ainsi qu'une stratégie d'implantation qui permette leur bon emploi par la faune, ce qui manque au dossier. Ces dispositifs devront être fonctionnels durant toute la durée de vie de l'infrastructure et cette fonctionnalité engage le pétitionnaire.

Les mesures visant à reconstituer des habitats de qualité à proximité immédiate de la route (R17, R24) doivent être reprises pour éviter de créer des pièges écologiques qui seraient fortement dommageables aux oiseaux, chauves-souris, mammifères et insectes (augmentation des collisions, habitats de mauvaise qualité en raison du bruit et des vibrations).

Avis sur le dimensionnement des mesures compensatoires

Les ratios de compensation sont globalement trop faibles, ne dépassant jamais 2. La surface envisagée en compensation n'atteint même pas la surface détruite (11 ha). Le compte n'y est pas.

Le calcul des impacts résiduels ne tient pas compte de l'augmentation du bruit lié au passage deux fois deux voies, et donc à la moindre habitabilité des milieux avoisinants l'infrastructure, pour les oiseaux et les chiroptères en particulier.

Il est attendu une évaluation des impacts directs et indirects, sur l'ensemble des espèces concernées par le doublement de cette infrastructure. Les impacts et les ratios de compensation doivent en particulier être rehaussés pour les oiseaux.

Les pertes intermédiaires ne sont pas non plus évoquées, alors que les habitats reconstitués le seront après une période de moindre fonctionnalité plus ou moins longue selon les mesures.

L'ensemble des linéaires de ripisylves détruits par le projet doivent être compensés avec un ratio adapté tenant compte des pertes intermédiaires : il ne faut pas uniquement tenir compte des ripisylves comportant des espèces à enjeu pour calculer le besoin compensatoire (toutes constituent un habitat d'espèces protégées).

Dans le cadre du projet de loi d'accélération de la transition énergétique, les bordures d'autoroutes vont être mises à contribution dans l'installation d'EnR, en particulier les panneaux photovoltaïques. Les mesures compensatoires prévues en bordure immédiate de l'infrastructure doivent anticiper ce projet et être redimensionnées ou déplacées en fonction.

Mesures compensatoires prévues

Les mesures compensatoires « espèces protégées » sont en partie superposées aux mesures compensatoires « loi sur l'eau ». Il aurait par conséquent fallu intégrer au dossier de dérogation le détail des mesures compensatoires hydrauliques, afin de pouvoir apprécier la compatibilité et l'additionnalité des deux types de mesures.

MOTIVATION ou CONDITIONS

La carte de la mesure MC01 suggère la mise en place de mesures sur une route existante, dont l'usage n'aura plus lieu d'être avec l'élargissement de l'autoroute et la création d'une nouvelle bretelle de sortie, confirmée par la mesure MC03. Cependant, sa suppression totale et sa renaturation n'est pas explicitement mentionnée dans le descriptif des mesures (peut-être l'est-elle dans la description des mesures compensatoires hydrauliques ?), ni le génie écologique mis en œuvre pour décompacter les sols. Toute opération de désartificialisation doit faire l'objet d'une mesure dédiée.

Cela dit, le cortège des friches et des fourrés ne saurait être favorisé par une prairie humide – aussi intéressant soit cet habitat. Il faut bien un site distinct pour la compensation de ce cortège. Le CNPN invite le MO et son conseil à se rapprocher du CBN et du CEN pour mener cette réflexion qui nécessitera de trouver du foncier nouveau adapté aux objectifs de gestion et visant à garantir une absence de perte de biodiversité.

La restauration d'un ourlet d'hélophytes prévu par la mesure MC02 n'est pas recevable : les plantes qu'il est prévu de semer ne sont pas des hélophytes, mais des plantes de mégaphorbiaie. Une restauration nettement plus ambitieuse du Condé devrait être prévue dans le cadre de la compensation. La pose de barrière en génie végétal s'apparente ici à du bricolage et n'est pas satisfaisante, c'est une restauration de l'ensemble du lit qui produira un résultat fonctionnel.

Le tableau de la page 153 indique que 700 m de ripisylve seront consolidées sur le Girou. Or, la mesure MC04 ne le prévoit que sur 220 m. Il ne faudrait pas que le pétitionnaire reprenne à son compte des mesures prévues dans le cadre des actions GEMAPI et de restauration des cours d'eau menés par les syndicats de rivière. Le CNPN attend une démonstration de l'additionnalité administrative de cette mesure.

La plantation de massifs boisés en bordure de l'autoroute (MC05) est susceptible de constituer un piège écologique. L'envol des jeunes oiseaux nés sur place a toutes les chances de se terminer abruptement. Il aurait été souhaitable de prévoir cette mesure au sein de la matrice agricole à plus grande distance de l'infrastructure (quelques km), pour y apporter une hétérogénéité et éviter ces risques.

La création de gîtes à hérisson, reptiles et d'hôtels à insectes (MC06), non accompagnée d'amélioration substantielle des habitats et des continuités pour les espèces ciblées, est au mieux une mesure d'accompagnement et n'est pas éligible à la compensation.

La mesure C08 devra préciser les localisations des 1000 m de haie à planter et en détailler les modalités de gestion et de pérennité.

L'ensemble des mesures de compensation devront être couvertes par des Obligations Réelles Environnementales (ORE) de 99 ans.

Mesures d'accompagnement

La sécurisation et la mise en gestion par le CEN de la principale mesure d'évitement (prairies humides de Preusse) est très bienvenue et permet de valider la pérennité de cette mesure.

La mesure visant à créer une galerie artificielle à chiroptères est également intéressante, et paraîtrait éligible à la compensation.

Mesures de suivi

Le suivi doit inclure aussi bien les mesures de réduction en phase d'exploitation et les mesures de compensation : l'engagement du pétitionnaire doit être clair sur ce point.

En plus de rechercher la présence des espèces ciblées par les mesures ERC, des protocoles standardisés doivent être prévus afin que ces suivis puissent être interprétés.

Conclusion

Le CNPN relève de nombreuses mesures intéressantes dans ce dossier globalement correctement mené, mais qui souffre d'une insuffisance en matière de dimensionnement de la compensation écologique.

Le fait que le projet soit justifié par la création de l'A69 ne lui permet toutefois pas de remplir une RIIPM et l'absence de solutions alternative satisfaisantes. Celui-ci s'inscrit en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, d'objectif du zéro artificialisation nette et

MOTIVATION ou CONDITIONS

du zéro perte nette de biodiversité, ainsi qu'en matière de pouvoir d'achat. L'absence de solutions alternatives satisfaisantes prête à débat, et les arguments du pétitionnaire ne sont pas convaincants, même si le CNPN reconnaît la pertinence technique d'élargir le tracé actuel.

En conséquence, le CNPN émet un avis défavorable à ce dossier. Le doublement de l'infrastructure doit être justifié également sur son tronçon propre, en considérant l'éventualité de non-réalisation de l'A69, et les mesures compensatoires doivent être redimensionnées.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Nom et prénom du délégataire : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable [] Favorable sous conditions [] Défavorable [X]

Fait le : 13 septembre 2022

Signature :



MISE A 2X2 VOIES DE L'A680 ENTRE CASTELMAUROU ET VERFEIL

14/11/2022



MÉMOIRE EN REPONSE DE L'AVIS
DU CONSEIL NATIONAL DE LA
PROTECTION DE LA NATURE

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	A.VOIRIN (EGIS) [*] ,L.TIRELLO (ECOTONE)
Volume du document	Mémoire en réponse de l'avis du CNPN
Version	V3
Référence	E4012

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modification
V0	07/10/2022	A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Première émission.
V1	20/10/2022	A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Mise à jour contrôle
V2	24/10/2022	A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Contrôle extérieur
V3	14/11/2022	A.VOIRIN (EGIS) L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Claude GENIN (EGIS) Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Contrôle extérieur

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Valéry LEMAIRE	ASF
Nicolas MOSCAVIT	ASF

Etablir par	Contrôlé par	Validé par
A.VOIRIN (EGIS) [*] L.TIRELLO (ECOTONE)	Jean-Louis MALFERE (EGIS)	Jean-Claude GENIN (EGIS)

SOMMAIRE

1 - PREAMBULE.....	5
2 - APPRECIATION DE LA RAISON IMPERATIVE D'INTERET PUBLIC MAJEUR (RIIPM) .	6
3 - APPRECIATION DE L'ABSENCE DE SOLUTION ALTERNATIVE PLUS SATISFAISANTE	8
4 - INVENTAIRES DE FLORE ET DE FAUNE ET CARACTERISATION DES HABITATS NATURELS	9
5 - QUALIFICATION DES ENJEUX.....	10
6 - AVIS SUR LA QUALIFICATION DES IMPACTS	11
7 - MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION	12
8 - AVIS SUR LE DIMENSIONNEMENT DES MESURES COMPENSATOIRES	13
9 - MESURES COMPENSATOIRES PREVUES.....	14
10 - MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	15
11 - MESURES DE SUIVI	16
12 - CONCLUSION	17

1 - PREAMBULE

Dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale de l'aménagement de la bretelle de l'A680, le Comité National de la Protection de la Nature a rendu son avis en date du 13 septembre 2022.

L'objet du présent document est de répondre aux observations formulées et de préciser les modalités de prise en compte de ces recommandations. Pour faciliter leur lecture, les réponses figurent dans les encadrés après les extraits des remarques formulées dans l'avis du CNPN repris ci-après.

2 - APPRECIATION DE LA RAISON IMPERATIVE D'INTERET PUBLIC MAJEUR (RIIPM)

« Le projet de doublement de l'A680 est justifié par le projet de création de l'A69 et l'argumentaire apporté est donc le même que celui apporté pour cette dernière.

La justification de la RIIPM s'appuie essentiellement sur des considérations économiques visant à en favoriser son développement dans le bassin de vie considéré. Sans jamais le démontrer, le porteur de projet considère que la création d'une autoroute augmente l'attractivité d'un territoire. Ce parti-pris paraît contestable. Il est question de « désenclavement de Castres et Mazamet » : quelles sont les conséquences de cet enclavement pour la population ? »

Le projet de doublement de l'A680 répond à une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur :

- parce qu'il améliore la sécurité publique en diminuant significativement le risque d'accident, pour les usagers et pour les habitants des villes et hameaux traversés ; il contribue parallèlement à la préservation de la santé en diminuant l'exposition des populations,
- parce qu'il contribue à un aménagement durable et équitable du territoire en assurant aux habitants et entreprises du bassin Castres-Mazamet une liaison rapide et sûre vers la métropole toulousaine, ses équipements et son réseau national de transport (TGV...).

Comme détaillé dans le volet demande de dérogation au chapitre 4.1.2.1 (Un territoire qui souffre du manque de connexion avec la métropole toulousaine), le bassin Castres-Mazamet, dernier bassin de la région toulousaine de cette importance à ne pas être desservi par une infrastructure de type autoroutier à 2x2 voies, présente une diminution de sa population, - 1,2% entre 2008 et 2018, et de ses actifs, - 4,3% sur la même période, alors que le bassin comparable d'Albi présente un accroissement de sa population de + 3% et une augmentation de ses actifs de + 2,6 %.

En l'absence de moyen de transport rapide et sûr, le bassin de Castres-Mazamet continuera de perdre des emplois et des habitants au profit de la surconcentration urbaine de la métropole toulousaine et de ses impacts néfastes (augmentation du prix du logement, périurbanisation entraînant une artificialisation des sols et le besoin de nouvelles infrastructures...).

Le projet d'élargissement A680 sert ainsi un intérêt public social et économique essentiel, en permettant un aménagement équilibré et durable du territoire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui en l'absence de projet.

C'est d'ailleurs à ce titre que la liaison autoroutière Castres-Toulouse a été reconnue comme nécessaire par différentes instances nationales et inscrite comme l'une des priorités nationales dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019.

« L'amélioration de la sécurité est une action nécessaire, mais qui ne suppose pas la création d'une autoroute. Une mise en 2X2 voies permettrait de réduire significativement le nombre d'accidents sur ce barreau routier. Aussi, la justification sécuritaire est à relativiser et à mettre en perspective avec les scénarios de solutions alternatives non aboutis (point suivant). »

Comme le souligne le CNPN, la solution autoroutière doit être mise en perspective avec d'autres solutions d'amélioration de la sécurité, et c'est bien ce qui a été fait à la fois lors du débat public en 2010, puis lors de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique en 2016-2017.

L'enjeu de sécurité routière est important, avec 46 accidents entre Castres et Toulouse sur la seule RN 126 (entre 2010 et 2021), ayant entraîné 8 morts et 89 blessés dont 41 hospitalisés. Le réseau routier actuel s'avère en effet accidentogène du fait notamment de nombreux croisements à niveau, de traversées de villages, de circulation à double-sens (hors secteur déjà à 2x2 voies), accentué par la circulation de poids lourds et par la présence d'engins agricoles.

Les solutions alternatives d'aménagements routiers étudiées sont moins performantes en termes d'amélioration de la sécurité puisque « le niveau de sécurité sur autoroute est 5 fois supérieur au reste du réseau national » (rapport de l'ASFA - Association Française des Sociétés d'Autoroutes- de juillet 2022 - bilan sécurité 2021).

Ce gain notable pour la sécurité résulte principalement de la suppression des carrefours à niveau (les carrefours sont dénivelés sur autoroute), de la limitation des entrées/sorties des autres usagers et de phénomènes de congestion moins fréquents.

En particulier pour l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil, actuellement à 2 x1 voie sans séparation des flux, le projet d'aménagement aux normes autoroutières - à 2x2 voies avec séparateur central et bandes d'arrêt d'urgence - renforcera très significativement la sécurité des déplacements des voitures et des poids lourds.

« L'amélioration du confort des automobilistes qui repose sur un gain de temps évalué à 35 mn sur le trajet complet et à une vitesse constante de 130 km/h (temps contesté et contestable en l'état), si elle relève éventuellement d'un intérêt public (quoique l'accélération du train de vie de nos sociétés modernes n'est corrélée à aucun gain en matière de bien-être, au contraire) ne peut toutefois pas être qualifiée d'Impérative, ni de Majeure. »

Comme expliqué dans le volet demande de dérogation, le projet de doublement de l'A680 répond à une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur d'une part parce qu'il améliore la sécurité publique et d'autre part parce qu'il contribue au rattrapage d'aménagement durable et équitable du bassin de Castres-Mazamet.

Toutes les études d'aménagement du territoire ont démontré que seule une liaison rapide et sûre permet de maintenir l'attractivité des pôles secondaires du territoire (accès aux équipements régionaux de santé, aux réseaux de transports nationaux, acheminement des marchandises...) et de contenir la croissance exponentielle des grandes métropoles.

Les habitants de Castres, Mazamet et des alentours sont actuellement situés à environ 1h10 de l'agglomération de Toulouse (pour 76 km), alors qu'Albi (à 77 km) ou Montauban (à 57 km) en sont respectivement à 55 et 45 minutes ; et cette différence de temps de parcours est à l'origine du dynamisme de ces deux derniers pôles, contrairement à l'agglomération de Castres Mazamet en déclin.

L'amélioration du temps de parcours, une accessibilité routière plus fiable et plus rapide qui permet d'enrayer le déclin démographique et économique d'un bassin de vie d'environ 120 000 habitants, et de corriger la situation actuelle particulièrement dégradée, est bien une raison impérative d'intérêt public majeur.

Le dossier a cité, en effet indirect positif du projet, l'amélioration du confort des automobilistes.

Mais le CNPN a sans doute compris qu'en terme de confort et plus globalement pour la santé humaine, les effets positifs du projet sont avant tout pour les nombreux riverains des axes routiers actuels confrontés à un trafic élevé de voitures et de poids lourds engendrant des nuisances sonores et des pollutions (alors que la solution retenue pour le projet est de s'éloigner des bourgs actuellement traversés).

Pour l'A680 en particulier :

- Sur les 9 km de l'A680 les gains de temps sont modestes : la section actuelle est pour l'essentiel à 90 km/h, et passera sur un linéaire important à 130 km/h ; les améliorations sont davantage notables et significatives en termes de sécurité, comme rappelé ci-avant en supprimant sur l'A680 les risques de chocs frontaux (dispositif de retenues central assurant la séparation et l'isolation des flux de circulation) ;
- La voie actuelle n'est pas située à proximité de zone urbaine dense ; aussi l'augmentation des trafics sur l'A680 élargie est plus favorable en termes de santé humaine que l'augmentation des trafics sur les routes départementales de zones péri-urbaines offrant des itinéraires alternatifs.

« Par ailleurs, d'un point de vue économique, en augmentant le coût du trajet (augmentation de la consommation de carburant à vitesse accrue et prix du péage actuellement fixé autour de 7 euros), le projet pourrait paraître aller à l'encontre de l'intérêt général. »

Cette observation, qui semble revenir sur l'intérêt général du projet de Liaison autoroutière entre Castres-Mazamet, alors que ce dernier a été affirmé par la Déclaration d'Utilité Publique (respectivement mi 2018 et fin 2017 pour A69 et A680), est difficilement compréhensible.

En outre, il est rappelé que les conditions de péage ne sont pas modifiées sur l'axe A680. Aucune gare complémentaire de péage n'est créée sur l'A680 y compris au niveau du nouvel échangeur de Verfeuil.

« En matière d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'électricité, l'alternative à l'usage de la voiture individuelle doit être recherchée par toutes les politiques de l'État lorsque cela est possible. Ce projet, au contraire, l'encourage, ce qui est contraire à l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, tout comme à celui de diminuer de 40% notre consommation énergétique au même horizon. Dans un contexte où l'État souhaite accélérer sa lutte contre le changement climatique, en facilitant les procédures d'installations d'énergies renouvelables et en légiférant pour atteindre cette trajectoire en matière de sobriété, la mise en chantier de projets autoroutiers nous paraît contrevenir aux engagements du Président de la République, tant en matière de climat que de biodiversité. A cet égard, un bilan carbone lié à la mobilisation et l'usage des matériaux nécessaires à la construction de cette infrastructure serait certainement éloquent. »

Comme le souligne le CNPN, l'alternative à l'usage de la voiture individuelle doit être recherchée lorsque c'est possible :

- D'une part, le développement alternatif des services ferroviaires a bien été étudié parmi les solutions alternatives et les infrastructures actuelles, mêmes renforcées ne rendent pas possible l'usage du train à la place de la voiture ;
- D'autre part, l'alternative routière à la voiture individuelle est le transport par bus urbains (desserte fine) et le transport par cars urbains rapides. Or ce service est actuellement développé justement sur des autoroutes notamment pour des raisons de sécurité.

Aussi le projet offre-t-il à la fois un rééquilibrage plus durable du territoire, et une alternative à l'usage de la voiture en permettant un service de cars rapides performant et sûr.

En matière de politiques publiques, le projet est inscrit dans la Loi d'Orientations sur les Mobilités adoptée en décembre 2019 par le Parlement et qui prévoit l'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux selon les préconisations du scénario 2 du rapport du Conseil d'Orientations des Infrastructures de 2018 incluant la Liaison Autoroutière entre Castres et Toulouse.

La Stratégie Nationale Bas Carbone, la loi Climat et Résilience, et les engagements récents de l'Etat français prévoient une électrification progressive et rapide du parc de véhicules afin de contribuer à l'objectif de neutralité carbone en 2050. A contrario, laisser décliner des bassins d'emplois pour augmenter la concentration des populations dans les grandes métropoles entraîne la construction de nouveaux logements, en plus de nouvelles infrastructures, donc une émission accrue de gaz à effet de serre.

En particulier pour l'A680 entre Castelmaurou et Verfeuil, la solution retenue réutilise l'infrastructure existante (solution aménagement en place) et constitue la solution la plus optimisée et la moins consommatrice de gaz à effet de serre, et d'espace (moindre artificialisation des sols).

Un bilan carbone a bien été réalisé et figure dans l'étude d'impact associée à la demande d'autorisation environnementale unique (pièce F du dossier).

Ce bilan prévisionnel s'entend comme une fourchette haute, et des actions de réduction seront engagées sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure. À titre d'exemple, sur les postes suivants :

- En travaux : recyclage des matériaux (enrobés, déblais, bétons, ...), utilisation de biocarburants pour l'alimentation d'engins et de centrales de production, usage de bétons bas carbone, bases vie alimentées partiellement par des énergies décarbonées.
- En exploitation : poursuite de la transition énergétique de la flotte de véhicules d'entreprise (énergie électrique pour les véhicules légers : 46% des VL d'exploitation sont déjà convertis à l'énergie électrique ; et bioGNV pour les fourgons d'intervention), facilitation de l'usage du véhicule électrique par l'installation de bornes de recharge sur l'ensemble des aires VINCI Autoroutes,

Il est à noter qu'ASF participe en parallèle avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité de la métropole toulousaine à des réflexions concernant la réalisation de Voies Réservées aux transports en Commun sur l'A68 à l'entrée de la métropole ; dont l'objectif est d'inciter les usagers à se reporter vers des solutions de transport en commun en organisant l'infrastructure existante.

« Pour finir, les dates de DUP et de réflexions de cette autoroute sont anciennes. A la lumière des enjeux actuels, les données globales seraient vraisemblablement différentes. »

Nous ne comprenons pas cette observation qui semble revenir sur l'utilité publique du projet affirmée - il y a 5 ans seulement - d'une part par arrêté préfectoral fin 2017 pour l'A680, et d'autre part par décret ministériel après avis du Conseil d'Etat en juillet 2018 pour l'A69.

Les dernières données disponibles depuis le débat public de 2010 ayant conclu à l'opportunité d'un aménagement autoroutier, et depuis la Déclaration d'Utilité Publique du projet en 2017-2018 montrent :

- une aggravation du déclin du bassin de Castres-Mazamet : +0,4 % (maintien de la population) avant 2010 contre -1,2 % entre 2008 et 2018, et un déséquilibre territorial qui s'accroît, avec Albi à titre de comparaison : +1% avant 2010, +3% entre 2008 et 2018 ;
- et parallèlement un accroissement des trafics prévisionnels avec Toulouse, traduisant bien l'indispensable fonctionnement en liaison avec la métropole toulousaine, une liaison peu performante induisant un déplacement des populations et des entreprises dans l'agglomération toulousaine.

A la lumière des enjeux actuels de limitation des impacts climatiques, notamment par réduction de l'artificialisation des sols et réduction des concentrations urbaines et de l'étalement urbain, ces données renforcent l'intérêt d'une liaison autoroutière comme seule alternative possible pour un aménagement durable et équitable du territoire.

3 - APPRECIATION DE L'ABSENCE DE SOLUTION ALTERNATIVE PLUS SATISFAISANTE

« Plusieurs scénarios sont étudiés et présentés. Toutefois, la commande initiale du projet étant de réaliser une nouvelle infrastructure de type autoroutière, aucune des solutions alternatives envisageables ne trouvent grâce aux yeux du porteur de projet par ailleurs concessionnaire de la future autoroute.

Le « désenclavement » du territoire Castres-Mazamet est insuffisamment justifié en matière d'alternatives : en quoi l'amélioration du réseau de transport en commun ne constituerait-il pas une meilleure option ? Il ne s'agit pas du seul transport ferroviaire, mais de l'ensemble des modalités.

Qu'en 2022, un territoire recherche la création d'une autoroute pour se désenclaver, plutôt que de saisir l'opportunité offerte pour imaginer d'autres modalités de désenclavement, nous paraît passer à côté de l'exercice demandé et en certain décalage avec les réflexions et dynamiques globales sur ce sujet. L'usage de la voiture au quotidien pour aller travailler n'a pas la préférence des français lorsque des alternatives fonctionnelles leur sont proposées. En outre, l'analyse ne tient pas compte du recours accru au télétravail. »

Les alternatives à une solution autoroutière pour offrir une liaison rapide et sûre entre Toulouse et Castres – Mazamet ont été :

- étudiées dans le dossier de débat public en 2010,
- puis complétées en tenant compte du bilan de la Commission Nationale du Débat Public,
- puis complétées dans le dossier d'enquête préalable à la DUP en 2016,
- puis complétées suite à l'enquête publique en 2017,

par l'Etat (la DREAL) à chacune de ces étapes, avant l'appel d'offre de concession autoroutière.

Effectivement, l'autorisation environnementale et en particulier la demande de dérogation est portée par le concessionnaire (ASF dans le cas particulier d'A680) à qui a été commandée une autoroute.

Le concessionnaire, lorsqu'il a synthétisé les études antérieures de solutions alternatives de mode de transports, a – peut-être à tort – considéré que le choix du mode de transport avait été acté dans le cadre des conclusions du débat public, et plus encore par la Déclaration d'Utilité publique. Sa synthèse s'en est peut-être trouvée « de parti pris ».

Toutefois ce n'est pas le concessionnaire qui a étudié précédemment les solutions alternatives ; et les remarques du CNPN sur l'insuffisance de justification relative aux autres modes de transport ne trouve pas d'écho lors du débat public ni dans le rapport de la commission d'enquête publique (les demandes de compléments post-débat et post-enquête ayant porté sur d'autres alternatives routières).

Comme le souligne le CNPN, l'amélioration du réseau de transport en commun est en 2022 une option à privilégier ; or le réseau de transport en commun desservant Castres-Mazamet comprend :

- une voie ferrée desservant Saint Sulpice avant Toulouse, ayant déjà fait l'objet de près de 300 millions d'euros d'investissement avant 2015, et qui requerrait au minimum le même investissement pour doubler la ligne (actuellement à voie unique et non électrifiée) et augmenter la fréquence des trains au-delà des onze aller-retours actuels par jour¹, avec un temps de parcours toujours non attractif par rapport à la voiture,
- un réseau de bus urbains (pour une desserte fine des zones urbanisées) et de cars urbains pour aller jusqu'à Toulouse, ces bus offrant actuellement un service dégradé compte tenu du temps de parcours long, des congestions dans les traversées de bourgs, et des problèmes de sécurité.

Pour le bassin de Castres-Mazamet, l'amélioration du réseau de transport en commun ne peut se faire que par une amélioration de la capacité et de la sécurité des infrastructures routières².

¹soit moins d'un aller-retour par heure

² comme c'est d'ailleurs le cas pour tous les territoires situés hors des zones à forte densité d'habitat (le train étant un transport en commun « de masse », comme le métro et dans une moindre mesure le tramway, contrairement aux bus et cars)

Les premières études relatives à la généralisation récente du télétravail montrent un accroissement des populations des pôles urbains bien desservis par des infrastructures de transport rapides et sûres, comme par exemple des villes secondaires desservies par des TGV (Vannes en Bretagne, Angoulême en Nouvelle Aquitaine, Mâcon en Bourgogne Franche Comté, etc.), ou des agglomérations plus modestes desservies par des autoroutes non saturées (telles que Dreux, Orléans et Chartres desservies par l'A10/A11 ; Meaux desservie par l'A4 ; Fontainebleau par l'A6 etc.).

En attendant les conclusions d'études plus complètes, il semblerait donc que le recours accru au télétravail contribue à l'intérêt d'une voie routière rapide et sûre entre Toulouse et Castres.

« En matière de transport ferroviaire, l'analyse apportée par le dossier de dérogation apparaît orientée. Elle fait ressortir uniquement les désavantages du train par rapport au véhicule individuel (temps de correspondances, flexibilité usager), mais n'évoque aucun des bénéfices de celui-ci (moindre pollution, possibilité de travailler, de se détendre, coût, emploi local...). Le potentiel du renforcement du fret ferroviaire est insuffisamment traité. »

Malgré tous les avantages cités par le CNPN sur les liaisons ferroviaires (moindre pollution, possibilité de travailler, de se détendre...³), toutes les études de trafic multimodales, et les nombres de déplacement réels mesurés, montrent que le temps de parcours, la fiabilité de ce temps de parcours et la fréquence de l'offre sont les trois facteurs de choix d'un mode de transport pour les voyageurs.

Pour la desserte du bassin de Castres Mazamet, la ligne ferroviaire actuelle, même si elle était aménagée, ne pourrait pas offrir un temps de parcours attractif ; tout au plus serait-il possible d'augmenter la fréquence, peut-être, à un train par demi-heure (train qui ne serait pas rempli compte tenu de la population du bassin), à un coût démesuré pour la Collectivité (au minimum 35 à 50 millions d'euros d'achat de matériel, et environ 5 M€ de coût annuel d'exploitation, sans compter au moins 300 millions d'euros d'investissement).

Quant au fret ferroviaire, il est pertinent sur des longues distances (supérieures à plusieurs centaines de kilomètres), aussi le potentiel de renforcement du fret ferroviaire dans le cas présent n'apparaît pas être le plus adapté.

En synthèse, il n'existe pas d'autre solution alternative au projet pour relier Castres-Mazamet à la métropole toulousaine et enrayer son déclin.

En revanche, tant après le débat public, que dans le cadre des études préalables à la DUP, puis postérieurement à l'enquête publique, et enfin dans le dossier DAE, des solutions alternatives routières ont été étudiées.

« Le projet consistant à élargir l'A680 existante en deux fois deux voies est une optimisation cohérente de l'existant.

La question de son maintien en format « autoroute » reste posée au regard de l'intérêt que représente une 2X2 voies (sécurisation, gain de temps, sobriété foncière...). »

L'aménagement de l'autoroute existante (A680), et sa mise à 2x2 voies, constitue en effet la solution la plus optimisée, notamment en termes de limitation de consommation d'espaces naturels.

Pour cette mise à 2 x 2 voies de l'A680, l'objectif de sécurité publique est atteint par la mise aux normes autoroutières (rappel ci-avant avec séparation des flux et création de bande d'arrêt d'urgence).

Nous rappelons enfin que le format « autoroute », et plus particulièrement autoroute concédée, est prévu par la déclaration d'utilité publique (arrêté du 22 décembre 2017).

³ mais pas du coût pour la Collectivité, le ferroviaire étant beaucoup plus cher, et en investissement et en exploitation, que le routier et l'autoroutier

4 - INVENTAIRES DE FLORE ET DE FAUNE ET CARACTERISATION DES HABITATS NATURELS

« L'atlas cartographique gagnerait en lisibilité en reproduisant les légendes sur chaque page, et ainsi ne pas obliger le lecteur à retourner plusieurs pages en arrière pour retrouver la signification de chaque item cartographié. Le travail cartographique est sinon remarquable. »

La lisibilité des cartographies, et notamment la répétition des légendes, a été améliorée conformément aux recommandations du CNPN.

(cf. Livre 4 – dossier CNPN – Atlas Cartographique du dossier DAE)

« Les relevés botaniques ont été effectués sur 23 stations, mais n'ont pas fait l'objet d'une recherche sur l'ensemble des 9 km du tracé. Dès lors, il est envisageable que des plantes protégées soient passées inaperçues. A minima, l'ensemble des emprises prévues par le projet auraient dû faire l'objet d'inventaires détaillés. »

Les 23 stations réalisées par ECOTONE lors des inventaires concernent les relevés phytosociologiques et phytocénologiques ayant permis la définition des habitats naturels présents sur la zone d'étude.

Pour confirmation, l'ensemble des emprises du projet et de la zone d'étude a fait l'objet d'inventaires détaillés comprenant des transects et des recherches spécifiques dans les habitats d'espèces des plantes protégées lors des 12 passages réalisés sur l'année 2021. En atteste notamment la présence d'espèces protégées identifiées dans le cadre de ces inventaires exhaustifs, le long de l'A680, hors des relevés phytosociologiques.

« L'état initial de la faune sur le site du projet et à proximité immédiate a été mené de manière proportionnée aux enjeux et est satisfaisant. »

5 - QUALIFICATION DES ENJEUX

« Le tableau de synthèse de la p90 résume les enjeux au titre des espèces protégées, mais omet la réflexion portant sur l'article L110-1 du code de l'environnement, qui stipule qu'indépendamment de la protection des espèces, le maître d'ouvrage a la responsabilité « de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées, ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées ». Il stipule également que « les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité » : cela doit ainsi bien évidemment être mis en œuvre pour les espèces protégées, mais également pour l'ensemble des cortèges et fonctionnalités, auxquelles les espèces protégées sont intrinsèquement liées.

Ainsi, une prise en compte des différentes listes rouges existantes (européennes, nationales et régionales) auraient permis de mieux intégrer la bioévaluation des formations végétales et de la faune patrimoniale dans la qualification générale des enjeux. »

Le statut de conservation a bien été pris en compte dans le cadre des études cependant, il n'avait pas été reporté initialement dans le tableau du dossier de demande de dérogation. Une mise à jour a été effectuée à cet effet.

Nous tenons ainsi à confirmer que les enjeux globaux sont définis :

- D'après les enjeux régionaux définis par la DREAL Occitanie, validés par le CRSPN, et prenant en compte les listes rouges nationales et régionales ;
- Au regard de l'intérêt de la zone d'étude pour les espèces présentes.

Les enjeux sont ensuite spatialisés par cortège et habitats naturels des espèces afin d'appliquer au mieux la séquence ERC.

Dans le contexte spécifique du projet d'A680, la compensation a été analysée et proposée à l'échelle des cortèges, dans ce secteur agricole intensif où l'ensemble de la biodiversité apparaît actuellement menacé, indépendamment du présent projet.

6 - AVIS SUR LA QUALIFICATION DES IMPACTS

« Le travail de qualification des impacts bruts est très clair et permet d'appréhender correctement les conséquences du projet avant mesures ERC. Il manque cependant plusieurs tableaux concernant les impacts en phase exploitation, en particulier pour les oiseaux et les mammifères, en ce qui concerne l'effet des ruptures de continuité et des collisions, qui ne sont abordées que dans le texte, mais non reliées à des niveaux d'enjeux. »

Les niveaux d'enjeux des impacts bruts en phase exploitation ont été évalués dans le cadre des études environnementales, toutefois ils n'apparaissent pas dans les tableaux du dossier de demande de dérogation. Une mise à jour du dossier a été réalisée à cet effet.

« L'étude minimise les impacts en matière d'habitabilité des milieux avoisinants l'autoroute, par la faune en particulier. Or, l'impact du bruit des autoroutes a été démontré sur les oiseaux et les chiroptères : les densités de nicheurs en sont affectés jusqu'à plusieurs kilomètres. Les collisions seront également importantes et affecteront progressivement toutes les populations alentour. »

Le CNPN renvoie notamment vers la méta analyse à ce sujet de Benitez-Lopez et al. « The impacts of roads and other infrastructure on mammal and bird populations : A meta-analysis »

L'analyse des impacts bruts en phase exploitation, réalisée dans le cadre du présent dossier de demande de dérogation, ne modifie pas les niveaux d'impacts globaux du fait notamment du contexte dans lequel s'inscrit le projet d'A680 :

- Existence de l'infrastructure autoroutière,
- Présence d'une ligne HTB génératrice d'une gêne complémentaire.

Cette analyse est corroborée par les observations de terrain, réalisées par les experts naturalistes : les abords de l'A680 ne sont attractifs que pour les espèces communes des bords de routes et des milieux anthropisés (Tarier pâtre, Cisticole des joncs, Chouette chevêche, Rossignol philomèle, etc.) alors que les espèces plus sensibles n'ont été observées qu'à distance notable de l'infrastructure.

Enfin, les conclusions de la méta-analyse recommandée par le CNPN précisent que la distance à l'infrastructure apparaît comme étant le facteur principal jouant sur la diversité spécifique en milieu ouvert. Dans le cas de l'opération d'élargissement de l'A680, nous intervenons sur une infrastructure autoroutière existante dont les aménagements ne modifient pas notablement la distance entre l'autoroute et les milieux sensibles observés dans l'aire d'étude.

« Il est attendu une évaluation des impacts prévus, directs et indirects, sur l'ensemble des espèces concernées par une telle infrastructure, dont notamment la traversée sera particulièrement périlleuse pour la faune volante. »

L'analyse des impacts pour la faune volante, prise en compte dans le cadre de l'étude environnementale du dossier de demande de dérogation, a été davantage détaillée pour une meilleure compréhension du public.

« Il n'est pas précisé la provenance des 480 000 m³ de matériaux et son éventuel impact environnemental et en émission de CO₂. »

Pour mémoire, le projet prévoit actuellement 2 sources d'approvisionnement en matériaux : le réemploi des déblais et des produits recyclés issus du chantier, ainsi que des apports extérieurs.

A ce stade du projet, pour ces derniers, ils sont prévus en provenance de carrières autorisées, proches du secteur des travaux. Leur impact environnemental a déjà fait l'objet d'une évaluation préalable à leur autorisation. Il n'est pas

prévu d'ouverture de carrières complémentaires dédiées au projet A680, pouvant générer des impacts supplémentaires.

Les émissions en CO₂ relatifs au transport de matériaux ont été prises en compte dans le cadre du bilan de Gaz à Effets de Serre joint à l'étude d'impact. Ils sont estimés à environ 2500 T eq CO₂.

7 - MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION

« L'évitement est rendu difficile dans le cadre du doublement d'une infrastructure existante. L'évitement des prairies humides de Preusse est important (ME-1) et est assuré par la mesure d'accompagnement prévoyant sa gestion par le CEN.

Les mesures de réduction sont dans l'ensemble pertinentes et peu d'entre elles appellent des remarques. Concernant les milieux aquatiques le CNPN invite le MO et son conseil à densifier les mesures et le design du chantier en s'inspirant des recommandations disponibles dans le Guide des « bonnes pratiques environnementales appliquées à la protection des milieux aquatiques en phase chantier » »

Des précisions complémentaires ont été apportées au volet demande de dérogation (mesure R13), sur cette thématique, afin d'intégrer les recommandations du CNPN et de densifier cette mesure.

« La mesure R21, concernant les passages à faune, manque toutefois de précision et d'engagement à ce stade. Les passages ne sont pas cartographiés, leurs dimensions (pour les buses et les dalots) ne sont pas indiquées. Il faut un engagement d'entretien régulier de ces passages, ainsi qu'une stratégie d'implantation qui permette leur bon emploi par la faune, ce qui manque au dossier. Ces dispositifs devront être fonctionnels durant toute la durée de vie de l'infrastructure et cette fonctionnalité engage le pétitionnaire. »

Les passages faunes sont cartographiés sur les plans joints à l'atlas et leur identification a été renforcée pour une meilleure compréhension du public. Des profils en travers de ces ouvrages ont également été insérées dans le dossier. Comme l'ensemble des ouvrages du réseau autoroutier, ils intégreront la politique de gestion du patrimoine du concessionnaire et feront ainsi l'objet de suivis réguliers et d'entretien à un niveau permettant de garantir et maintenir leur usage d'origine, sous le contrôle de l'état concédant.

« Les mesures visant à reconstituer des habitats de qualité à proximité immédiate de la route (R17, R24) doivent être reprises pour éviter de créer des pièges écologiques qui seraient fortement dommageables aux oiseaux, chauves-souris, mammifères et insectes (augmentation des collisions, habitats de mauvaise qualité en raison du bruit et des vibrations). »

Les observations de terrain ont permis de constater que les délaissés autoroutiers actuels de l'A680 peuvent constituer une zone refuge dans ce secteur très agricole, du fait d'un entretien adapté. Les emprises concernées ne représentent pas de pièges écologiques mais des zones de diversités plus élevées et d'expansion permettant une continuité et un déplacement des espèces inféodées aux milieux prairiaux depuis les prairies humides de Preusse, à Gagnague.

Dans un secteur où la pression agricole se fait forte, le maintien de ces zones refuges apparaît important pour son équilibre écologique.

A ce titre, la mesure est un bon compromis pour permettre l'expression d'une diversité entomologique, avifaunistique et chiroptérologique dans un secteur menacé. Ces espèces sont déjà présentes sans qu'une mortalité importante n'ait été observée.

Enfin, nous pouvons préciser que les mesures de reconquête du milieu par des plantations et ensemencement, sont également destinées à freiner la prolifération des espèces exotiques envahissantes, déjà présentes en quantité importante dans le secteur.

8 - AVIS SUR LE DIMENSIONNEMENT DES MESURES COMPENSATOIRES

« Les ratios de compensation sont globalement trop faibles, ne dépassant jamais 2. La surface envisagée en compensation n'atteint même pas la surface détruite (11 ha). Le compte n'y est pas.

Le calcul des impacts résiduels ne tient pas compte de l'augmentation du bruit lié au passage deux fois deux voies, et donc à la moindre habitabilité des milieux avoisinants l'infrastructure, pour les oiseaux et les chiroptères en particulier.

Il est attendu une évaluation des impacts directs et indirects, sur l'ensemble des espèces concernées par le doublement de cette infrastructure. Les impacts et les ratios de compensation doivent en particulier être rehaussés pour les oiseaux. »

Les études environnementales relatives au dossier de demande de dérogation ont mis en exergue un impact total de 5,78 ha sur les habitats naturels protégés. Les ratios proposés en compensation ont été évalués selon une méthode à plusieurs facteurs, tenant compte notamment des enjeux locaux de chaque habitat impacté. La surface à compenser a ainsi été évaluée à 9,54 ha.

En réponse aux recommandations du CNPN, les ratios ont été augmentés de manière volontariste, conduisant à retenir une surface globale actualisée de 15,14 ha de compensation.

(cf. § 8.1.2 – Mesure de Compensation – Tableau 61 du dossier de demande de dérogation),

« Les pertes intermédiaires ne sont pas non plus évoquées, alors que les habitats reconstitués le seront après une période de moindre fonctionnalité plus ou moins longue selon les mesures. »

Les méthodes de calcul des ratios de compensations, telles que présentées dans le dossier de demande de dérogation, prennent en compte les pertes intermédiaires générées par le calendrier de reconstitution des habitats (critère C3 – Proximité temporelle). Par ailleurs, l'augmentation volontariste des ratios de compensation, telle que présentée précédemment, est favorable à une meilleure intégration des pertes intermédiaires dans les mesures de compensation proposée.

« L'ensemble des linéaires de ripisylves détruits par le projet doivent être compensés avec un ratio adapté tenant compte des pertes intermédiaires : il ne faut pas uniquement tenir compte des ripisylves comportant des espèces à enjeu pour calculer le besoin compensatoire (toutes constituent un habitat d'espèces protégées). »

L'ensemble des ripisylves concerné a bien été pris en compte dans la définition des linéaires impactés. Il s'agit principalement de secteurs dégradés, aux berges particulièrement pentues avec des trouées arborées déjà existantes. Le ratio prend donc en compte la perte de ces habitats d'espèces mais aussi de leur fonctionnalité.

On reprécisera à ce titre que l'élargissement sera réalisé sur des zones de berges où la ripisylve est déjà quasi inexistante.

Le choix d'une compensation sur les mêmes cours d'eau (Girou et Conné) a d'ailleurs été retenu afin de restaurer une fonctionnalité maximale à d'autres secteurs dégradés et peu fonctionnels non impactés par le projet (débroussaillage sous ligne THT, trouées, faible largeur végétalisée, etc.).

« Dans le cadre du projet de loi d'accélération de la transition énergétique, les bordures d'autoroutes vont être mises à contribution dans l'installation d'EnR, en particulier les panneaux photovoltaïques. Les mesures compensatoires prévues en bordure immédiate de l'infrastructure doivent anticiper ce projet et être redimensionnées ou déplacées en fonction. »

Tel que rappelé dans l'avis du CNPN, la loi d'accélération de la transition énergétique est encore au stade de projet, ne permettant pas d'apprécier les éventuels impacts que pourraient générer les mesures qui seront finalement adoptées.

Il paraît peu probable que le secteur de l'A680, situé très majoritairement en zone inondable, soit éligible à l'installation d'EnR.

Par ailleurs, la compensation prévue est engagée de manière à réaliser deux entités (Gragnague et Verfeil) de plusieurs hectares chacune en faveur de la faune des milieux prairiaux et herbacés. Ces 2 zones sont reliées par les emprises du DPAC, permettant ainsi un échange régulier d'individus, notamment des espèces les moins mobiles. De fait, l'implantation d'EnR sur les abords de l'A680 constitueraient pour le cas présent une rupture des continuités notables non favorable.

9 - MESURES COMPENSATOIRES PREVUES

« Les mesures compensatoires « espèces protégées » sont en partie superposées aux mesures compensatoires « loi sur l'eau ». Il aurait par conséquent fallu intégrer au dossier de dérogation le détail des mesures compensatoires hydrauliques, afin de pouvoir apprécier la compatibilité et l'additionnalité des deux types de mesures. »

Les mesures compensatoires hydrauliques, détaillées par ailleurs dans le Livre III *Loi sur l'Eau* du dossier unique de demande d'autorisation environnementale, ont été ajoutées au présent dossier de demande de dérogation, notamment au chapitre 8.2.1.2. pour améliorer la bonne information du public ;

« La carte de la mesure MC01 suggère la mise en place de mesures sur une route existante, dont l'usage n'aura plus lieu d'être avec l'élargissement de l'autoroute et la création d'une nouvelle bretelle de sortie, confirmée par la mesure MC03. Cependant, sa suppression totale et sa renaturation n'est pas explicitement mentionnée dans le descriptif des mesures (peut-être l'est-elle dans la description des mesures compensatoires hydrauliques ?), ni le génie écologique mis en œuvre pour décompacter les sols. Toute opération de désartificialisation doit faire l'objet d'une mesure dédiée. »

La désartificialisation de la bretelle autoroutière existante, déconstruite dans le cadre du présent projet fera l'objet d'un protocole très spécifique. Les matériaux granulaires ainsi que les matériaux traités seront extraits. Leur réemploi par recyclage sera privilégié dans la mesure du possible.

Nous rappelons également que, du fait de la compensation hydraulique, un décaissement sous le niveau actuel du terrain naturel sera opéré, permettant ainsi d'extraire les matériaux artificiels qui pourraient être encore présents sous le corps de remblai existant et de décompacter les sols présents sous l'ancienne infrastructure.

Le réaménagement écologique de ce secteur sera identique à celui de l'ensemble de la zone de compensation, étant entendu que la nature des terrains après déconstruction de la bretelle sera identique à celle préexistante.

« Cela dit, le cortège des friches et des fourrés ne saurait être favorisé par une prairie humide – aussi intéressant soit cet habitat. Il faut bien un site distinct pour la compensation de ce cortège. Le CNPN invite le MO et son conseil à se rapprocher du CBN et du CEN pour mener cette réflexion qui nécessitera de trouver du foncier nouveau adapté aux objectifs de gestion et visant à garantir une absence de perte de biodiversité. »

L'objectif de la zone de compensation hydraulique n'est pas de créer un milieu humide, mais d'absorber les crues du Girou et de ses affluents en cas de fortes pluies. Les eaux ne seront pas amenées à stagner sur place, mais à s'infiltrer à la décrue, comme elles le font déjà à présent sur les terrains avoisinants (le fond du décaissement se situant au-dessus du niveau de la nappe).

En réponse aux recommandations du CNPN, des secteurs complémentaires ont été identifiés pour la réalisation des compensations de friches et de fourrés, permettant ainsi de les dissocier de la zone de compensation hydraulique.

« La restauration d'un ourlet d'hélophytes prévu par la mesure MC02 n'est pas recevable : les plantes qu'il est prévu de semer ne sont pas des hélophytes, mais des plantes de mégaphorbiaie. Une restauration nettement plus ambitieuse du Condé devrait être prévue dans le cadre de la compensation. La pose de barrière en génie végétal s'apparente ici à du bricolage et n'est pas satisfaisante, c'est une restauration de l'ensemble du lit qui produira un résultat fonctionnel. »

Le projet de l'A680 a été conçu de sorte à éviter tout impact sur les lits mineurs des cours d'eau traversés. Ainsi, les ouvrages de franchissement sont dimensionnés pour avoir des appuis positionnés en dehors des berges. Par ailleurs, les ripisylves du Conné sont actuellement fortement dégradées.

En réponse à la recommandation du CNPN, le maître d'ouvrage s'est rapproché du syndicat du bassin Hers/Girou pour une amélioration de l'état existant du cours d'eau. Il est prévu de soumettre à la validation des services de la

police de l'eau, un projet d'amélioration de l'hydromorphologie du Conné, pour sa section située à l'intérieur des emprises du domaine public autoroutier concédé.

« Le tableau de la page 153 indique que 700 m de ripisylve seront consolidées sur le Girou. Or, la mesure MC04 ne le prévoit que sur 220 m. Il ne faudrait pas que le pétitionnaire reprenne à son compte des mesures prévues dans le cadre des actions GEMAPI et de restauration des cours d'eau menés par les syndicats de rivière. Le CNPN attend une démonstration de l'additionnalité administrative de cette mesure. »

La compensation des ripisylves impactées par le projet est réalisée en concertation avec le syndicat du bassin Hers/Girou. Les secteurs retenus, à proximité du site des travaux, concernent des ripisylves dégradées du Girou ou de ses affluents qui ne font pas l'objet à ce jour d'interventions de restauration déjà programmées et subventionnées.

« La plantation de massifs boisés en bordure de l'autoroute (MC05) est susceptible de constituer un piège écologique. L'envol des jeunes oiseaux nés sur place a toutes les chances de se terminer abruptement. Il aurait été souhaitable de prévoir cette mesure au sein de la matrice agricole à plus grande distance de l'infrastructure (quelques km), pour y apporter une hétérogénéité et éviter ces risques. »

Les massifs boisés impactés par les travaux sont essentiellement situés, actuellement, en bordure d'A680. Le volet demande de dérogation du dossier prévoit une compensation dans des conditions identiques.

Toutefois, en réponse aux recommandations du CNPN, la compensation relative aux massifs boisés a été complétée afin de les implanter sur des secteurs plus éloignés de l'autoroute.

« La création de gîtes à hérisson, reptiles et d'hôtels à insectes (MC06), non accompagnée d'amélioration substantielle des habitats et des continuités pour les espèces ciblées, est au mieux une mesure d'accompagnement et n'est pas éligible à la compensation. »

Cette mesure avait été présentée en compensation afin de fournir un habitat temporaire dans l'attente d'une reprise de la végétation suffisante à son utilisation par les espèces. Elle s'inscrivait dans le cadre de la compensation visant à la création de prairies sur des secteurs actuellement urbanisés ou agricoles. Pour répondre à la recommandation du CNPN, cette mesure a été requalifiée et retenue dans les mesures d'accompagnement (cf 8.2.5.1 du dossier CNPN – création de gîte pour petite faune).

« La mesure C08 devra préciser les localisations des 1000 m de haie à planter et en détailler les modalités de gestion et de pérennité. »

La cartographie des mesures compensatoires a été complétée pour identifier les 1000m de haie qui seront plantées en compensation.

« L'ensemble des mesures de compensation devront être couvertes par des Obligations Réelles Environnementales (ORE) de 99 ans. »

Les mesures compensatoires seront couvertes par des ORE qui se conformeront aux prescriptions de l'arrêté d'autorisation environnementale.

10 - MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

« La sécurisation et la mise en gestion par le CEN de la principale mesure d'évitement (prairies humides de Preusse) est très bienvenue et permet de valider la pérennité de cette mesure.

La mesure visant à créer une galerie artificielle à chiroptères est également intéressante, et paraîtrait éligible à la compensation. »

11 - MESURES DE SUIVI

« Le suivi doit inclure aussi bien les mesures de réduction en phase d'exploitation et les mesures de compensation : l'engagement du pétitionnaire doit être clair sur ce point.

En plus de rechercher la présence des espèces ciblées par les mesures ERC, des protocoles standardisés doivent être prévus afin que ces suivis puissent être interprétés. »

Des protocoles standardisés seront mis en place dans le cadre des conventions de gestion des mesures compensatoires et de suivi. Ils seront validés par les services de l'Etat préalablement à leur mise en application.

12 - CONCLUSION

« Le CNPN relève de nombreuses mesures intéressantes dans ce dossier globalement correctement mené, mais qui souffre d'une insuffisance en matière de dimensionnement de la compensation écologique.

Le fait que le projet soit justifié par la création de l'A69 ne lui permet toutefois pas de remplir une RIIPM et l'absence de solutions alternative satisfaisantes. Celui-ci s'inscrit en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, d'objectif du zéro artificialisation nette et du zéro perte nette de biodiversité, ainsi qu'en matière de pouvoir d'achat. L'absence de solutions alternatives satisfaisantes prête à débat, et les arguments du pétitionnaire ne sont pas convaincants, même si le CNPN reconnaît la pertinence technique d'élargir le tracé actuel.

En conséquence, le CNPN émet un avis défavorable à ce dossier. Le doublement de l'infrastructure doit être justifié également sur son tronçon propre, en considérant l'éventualité de non-réalisation de l'A69, et les mesures compensatoires doivent être redimensionnées. »

Le projet de doublement de l'A680 répond à une raison Impérative d'Intérêt public Majeur en ce qu'il améliore la sécurité publique et contribue à offrir une liaison rapide et sûre – y compris pour y développer du transport en commun routier – entre le bassin de Castres-Mazamet et la métropole toulousaine, ses équipements régionaux, son accès au réseau national de transport.

Cette liaison rapide et sûre est indispensable à un aménagement équitable du territoire (Castres-Mazamet est le dernier bassin de cette importance ne disposant d'aucune liaison de moins d'une heure avec une capitale départementale ou régionale), et surtout à un aménagement durable évitant la surconcentration des populations dans la métropole toulousaine et les effets négatifs de l'étalement urbain (notamment en termes d'artificialisation des sols).

Le mode ferroviaire, compte tenu de la structure du réseau ferré national (la voie existante ne permettra pas, même aménagée avec un coût d'investissement très élevé, un temps de parcours compétitif) et compte tenu de la faible densité de population, ne constitue pas une alternative raisonnable au besoin d'une liaison rapide et sûre.

En résumé, les raisons impératives d'intérêt public majeur justifiant le projet ont été rappelées dans le présent document :

- La préservation de la sécurité publique,
- L'amélioration du cadre de vie des riverains, offrant également l'opportunité d'une amélioration de la santé publique, notamment pour les secteurs urbanisés qui bénéficieront d'un éloignement du trafic,
- Les autres RIIPM de nature sociale ou économique et notamment la contribution à la réalisation des politiques publiques. A ce titre, la liaison autoroutière Castres-Toulouse a été reconnue à plusieurs reprises comme nécessaires par différentes instances nationales et inscrite comme l'une des priorités nationales identifiées dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019.

Le CNPN justifie son avis défavorable au motif que le doublement de l'A680 doit être justifiée en considérant l'éventualité de non-réalisation de l'A69, et que les mesures compensatoires doivent être redimensionnées.

Or, indépendamment du projet précis d'A69, toute infrastructure routière visant à offrir cette liaison rapide et sûre nécessiterait le doublement de l'A680 pour atteindre l'objectif de « sauver » le bassin de Castres-Mazamet. En effet, l'A680 constitue une pénétrante existante pour accéder à la métropole de Toulouse et à son périphérique desservant l'ensemble des équipements et réseaux de transports ; il n'existe pas d'autre solution alternative plus satisfaisante au projet, qui limiterait autant la consommation d'espace naturel (comme l'a noté le CNPN).

Toutefois, pour favoriser la bonne information du public, la demande de dérogation de l'A680, et la justification de sa raison impérative d'intérêt public majeur, sont instruites concomitamment avec celles de l'A69.

De plus, en suivant les recommandations du CNPN, le maître d'ouvrage a redimensionné les mesures de compensations proposées.

Les recommandations du CNPN ont été prises en compte et les mesures compensatoires ont été renforcées conduisant à une augmentation de surface de l'ordre de 60 % environ (15,14 ha de surface compensatoire contre 9,54 ha initialement).

5 - AVIS DE L'AE DU 06 OCTOBRE 2022 ET MEMOIRE EN REPONSE COMMUN AUX PROJET A680 ET A69

L'avis de l'AE ainsi que le mémoire en réponse sont présentés dans la pièce F5 du dossier d'étude d'impact unique actualisée

