Liaison Autoroutière de Verfeil à Castres-A69

Concession de la Liaison Autoroutière à 2x2 voies entre Verfeil (31) et Castres (81)

Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale
AVIS RECUEILLIES LORS DE LA PHASE D'EXAMEN

ATOSCA A69

Maître d'Ouvrage

ATOSCA A69

Constructeur

NGE

Maître d'Œuvre

setec international

setec als

biotope

1> Avis recueillis lors de la phase d'examen

Avis	Pièces concernées
Avis du Conseil National de la Protection de la Nature du 12 septembre 2022 (A69)	Pièces E3
Avis délibérés de l'Autorité environnementale du 6 octobre 2022 (A69 et A680)	Pièces F1 à F5
Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) - Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Tarn : avis les 29 février 2022 et 23 mai 2022	Pièce E5
Avis conforme du Ministre concernant l'espèce protégée Lutra lutra : avis du 2 novembre **2022**	Pièces E2 et E3
Contribution de l'Agence Régionale de Santé (ARS) du 31 mai 2022	Pièces F1 à F5
Avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE de l'Agout : 27 juin 2022	Pièces E1a à E1d
Avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Hers - Mort - Girou : 29 juin 2022	Pièces E1a à E1d
Demande de compléments de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de Haute-Garonne : 04 juillet 2022	Pièces E1a à E1d
Contribution de la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Tarn : 04 juillet 2022	Pièces E1a à E1d, E4
Avis de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) d'Occitanie (Paysage) : 28 juin 2022	Pièces F1 à F5
Consultation de l'Institut National des Appellations d'Origine (INAO) : avis réputé favorable (pas de réponse à la consultation du 24 janvier 2022)	Pièces F1 à F5
Avis de l'Office Français de la Biodiversité (OFB) – Service Régional de Police : 05 juillet 2022	Pièces E1a à E1d
Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) – Service Régional d'Archéologie : arrêté n° 76-2022-0054 du 11 janvier 2022 portant modification de l'arrêté n°76- 2021-1296 du 26 novembre 2021 définissant les modalités de saisine du préfet de région pour la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventive préalables à un aménagement réalisé par tranches successives	Pièces E3 et E1a
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) - Unité Inter-départementale Tarn-Aveyron (ICPE) : 15 juin 2022	Pièce E6

Il est rappelé que :

L'avis de l'Autorité environnementale (Ae) commun aux projets A69 et A680 est aussi donné dans la **pièce F5** qui comprend :

- Chapitre 1 : Avis de l'Autorité environnementale ;
- Chapitre 2 : Réponse à l'avis de l'AE par les pétitionnaires ;
- Chapitre 3 : Annexes.

L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) est aussi donné dans la **pièce E3** - Dérogation à la destruction des espèces et habitats d'espèces protégées qui comprend les précisions apportées par le pétitionnaire.

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-00420 Référence de la demande :n°2022-00420-011-001

Dénomination du projet : Liaison Autoroutière Verfeil - Castres (A69)

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

Lieu des opérations : -Département : Tarn -Commune(s) : 81100 - Castres.

Bénéficiaire : ATOSCA

MOTIVATION ou CONDITIONS

Contexte

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 d'une demande de dérogation à la stricte protection des espèces enregistrée sous le numéro de demande ONAGRE 2022-00417-011-001 et pour laquelle le CNPN est saisi en parallèle ;
- 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 autre demande de dérogation, objet de la présente saisie du CNPN.

Ces deux opérations font chacune l'objet d'une évaluation environnementale distincte. Cet avis concerne uniquement le projet de création d'une liaison à deux fois deux voies entre Verfeil et Castres.

Description du projet

Le projet Verfeil – Castres a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en Conseil d'État, par décret n°2018-638 du 19 juillet 2018. Il comprend :

- une section courante à deux fois deux voies de 54 km, dont 44 km de voiries neuves en site propre et 10 km intégrant les déviations de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km) ;
- cinq dispositifs d'échange, dont un demi-diffuseur :
  - création du demi-diffuseur de Verfeil Est, avec la RD 20,
  - création du diffuseur de Villeneuve-lès-Lavaur/Maurens-Scopont avec la RN 126,
  - intégration du diffuseur de Puylaurens existant, raccordé à la RN 126,
  - création du diffuseur de Soual-Est avec la RN 126,
  - création du diffuseur de Castres/Saint-Palais avec la RN 112 ;
- deux aires de repos, une par sens de circulation, sur la commune de Cambon-Lès-Lavaur :
  - une aire de repos nord, au lieu-dit Montfort, dans le sens Castres-Verfeil,
  - une aire de repos sud, au lieu-dit Mazies, dans le sens Verfeil-Castres ;
- un centre d'exploitation et d'intervention à Puylaurens, à proximité du diffuseur, intégrant :
  - les bureaux du concessionnaire et de l'exploitant,
  - les installations techniques, garages et ateliers,
  - le parc de véhicules et d'équipements mobiles d'exploitation,
  - un local pour les gendarmes.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Le projet s'implante sur une superficie de 491 hectares, dont 356 hectares d'emprises définitives et 135 hectares d'emprises temporaires dans le cadre des travaux. Les grands ensembles de milieux distingués sur l'aire d'étude rapprochée de l'A 69 :

- Les milieux agricoles et ses haies associées, habitat majoritaire dans l'ensemble de l'aire d'étude ;
- Les milieux boisés (boisements rivulaire et non rivulaire) ;
- Les prairies de fauche ou hygrophiles et les prairies pâturées en extensif ;
- Les ourlets et fourrés.

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

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 nous paraît contestable. Il est question de « désenclavement de Castres et Mazamet » : quelles sont les conséquences de cet enclavement pour la population ?

La jurisprudence en la matière ne considère pas cette considération comme relevant d'une RIIPM.

L'amélioration de la sécurité est une action nécessaire, mais qui ne suppose pas la création d'une autoroute. Celle-ci n'est pas objectivée par un scénario d'aménagement visant à réduire le caractère accidentogène de la zone de Cambon-Lès-Lavaur, Teulat et Cuq-Toulza et la zone de Puylaurens hors 2X2 voies. Or, il est noté que la mise en 2X2 voies des déviations de Puylaurens et de Soual a permis de réduire fortement le nombre d'accidents dans ces secteurs depuis leurs mises en services. 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*.

Il convient de rappeler que l'*intérêt public majeur* se différencie de l'*intérêt public*, le premier étant une notion «d'interprétation stricte, qui vise des cas exceptionnels dans lesquels la réalisation d'un projet se révèle indispensable et où aucune autre solution d'implantation ne convient ». L'absence d'éléments tangibles permettant de justifier de *l'intérêt public majeur* représente une faiblesse juridique pour le dossier.

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.

L'artificialisation d'une partie d'un champ naturel d'expansion de crues du Girou nous paraît également aller à l'encontre de l'intérêt général dans un contexte où ces zones constituent des assurances vie précieuses pour atténuer les aléas météorologiques de plus en plus réguliers dans un contexte de dérèglement climatique, auquel contribuerait cette autoroute.

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'Etat 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'Etat 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. Le débat public date de 2010. 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 leurs 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 du train (moindre pollution, possibilité de travailler, de se détendre, coût, emploi local…). Le potentiel du renforcement du fret ferroviaire est insuffisamment traité.

L'alternative consistant à élargir la RN126 existante en deux fois deux voies est traitée de manière très orientée et expédiée en une page (chapitre 4.2.9, p73). L'accent est mis sur les désavantages, sans toutefois les démontrer. En particulier, le pétitionnaire considère que la démarche ERC serait plus difficile à mener du fait de la contrainte du tracé existant. Le CNPN pense cependant que la biodiversité présente à proximité immédiate de l'infrastructure existante est moins riche que sur le nouveau tracé prévu, du fait des conséquences du fonctionnement de la RN126, d'autant plus que celle-ci franchit essentiellement des zones cultivées. Le pétitionnaire ne démontre pas ses affirmations lorsqu'il écrit que le nouveau tracé constitue une alternative de moindre impact écologique. La cartographie présentée de la p80 à 85 est très contestable : de nombreux échangeurs n'apparaissent pas nécessaires, les créneaux de dépassement quittent le tracé... Les cartes sont en réalité assez incompréhensibles.

La RN126 traverse très peu de villages jusqu'à Soual, si bien que la création de dessertes locales additionnelles ne paraît pas justifiée. Le CNPN ne s'explique pas en quoi le doublement d'une infrastructure existante produirait plus d'artificialisation que la création d'une nouvelle autoroute.
De fait, le tracé de la nouvelle autoroute passe à proximité immédiate de la RN126 sur une partie importante de celui-ci. Le fait d'avoir deux grandes infrastructures très rapprochées n'est pas satisfaisant.

On comprend à la lecture de l'analyse produite page 73 que les considérations économiques ont eu principalement raison de l'arbitrage, qui n'est pas satisfaisant du point de vue de la biodiversité.
Par ailleurs, le coût pour la collectivité de l'infrastructure doit inclure le coût de la concession pour les usagers, qui est omis dans les calculs : l'autoroute sera payée par la collectivité bien au-delà des 23 millions d'euros de subvention prévue, à travers le tarif du péage payé par les usagers. Il s'agit bien d'un financement opéré par la collectivité à travers un prélèvement direct. Le calcul des coûts de différentes infrastructures doit ainsi considérer le coût réel de la création de l'autoroute.

Appréciation du maintien dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées, dans leur aire de répartition naturelle

En l'état actuel du dossier et au regard des lacunes constatées, le CNPN est dans l'incapacité de vérifier et valider cet aspect règlementaire particulièrement important du dossier.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Inventaires de flore et de faune et caractérisation des habitats naturels

La pression d'inventaire est globalement assez faible, même si de nombreux secteurs sont concernés par des cultures agricoles. Les espèces palustres et aquatiques nécessitent un effort d'inventaire supplémentaire.

A ce stade, l'insuffisance de sondages pédologiques pour caractériser avec précision les interfaces entre les zones humides et les milieux secs est un frein majeur à la bonne caractérisation des enjeux entrainant en bout de chaine de probables erreurs d'appréciations qui impacteront directement la finesse liée à la démarche d'évitement, de réduction et de compensation attendue sur ces habitats particulièrement complexes et fragiles.

Impacts du projet

Le dossier ignore totalement le potentiel de réactivation de la biodiversité dans les milieux agricoles. Il considère l'impact sur les milieux agricoles comme « négligeable », par défaut, sans d'ailleurs différencier les différents types de cultures et de pratiques. Il considère les milieux agricoles comme « artificialisés » (p134), en contradiction avec les définitions reconnues légalement de l'artificialisation des sols. Cette négation de la présence de vie en milieu cultivé est regrettable. En effet, les pratiques de grandes cultures intensives ne sont pas figées dans le temps et sont amenées à évoluer. L'évolution vers l'agro-écologie et la diminution des pesticides, recherchée par l'Etat lui-même, conduira à améliorer l'état de la biodiversité dans les espaces cultivés concernés par le tracé de l'autoroute à court ou moyen termes. Ainsi, le « scénario de référence » présenté, qui n'envisage pas que des modifications de pratiques puissent advenir (à court ou moyen termes) n'est pas crédible et ne peut donc raisonnablement être la référence de comparaison de scénarios.

Le grand nombre de fossés et canaux inventoriés sont eux aussi considérés comme « négligeables », malgré le caractère réversible de restauration écologique via la suppression des drainages.

Qualification des enjeux

L'attribution d'un enjeu faible au Moineau soulcie, alors que l'espèce est rare et directement impactée par le projet, n'est pas justifiée et ne convient pas.
Le tableau de synthèse de la p211 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 maitre 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.
Les enjeux liés à l'Aménagement foncier et agricole (AFAF) sont absents du dossier. Il s'agit d'une obligation règlementaire que de le traiter de façon concomitante à l'actuel projet. L'AFAF est en effet intimement lié à celui-ci. Il n'existerait pas sans lui.
Ils devront également faire l'objet d'une mise en perspective de façon cumulée avec le projet d'autoroute.

Qualification des impacts

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.
A ce sujet, le CNPN renvoi vers notamment la méta analyse de Benitez-Lopez et *al*. *"The impacts of roads and other infrastructure on mammal and bird populations : A meta-alalysis"*. Il est espéré une évaluation des impacts attendus, directs et indirects, sur l'ensemble des espèces concernées par une telle infrastructure.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Mesures Eviter-Réduire-Compenser (ERC)

Plusieurs mesures listées comme de l'évitement sont en réalité des mesures de réduction. Ainsi, dans la mesure ME01, le déplacement d'une aire de service pour « éviter » un habitat à Pipit rousseline à Maurens-Scopon n'empêche pas ce dernier d'être traversé en plein cœur par le tracé de l'autoroute : il est peu probable que l'espèce s'y maintienne. Les cartes de la mesure E01 n'expliquent pas la différence entre le fond rouge et le fond marron du tracé retenu. L'évitement des prairies humides mésophiles (p222), par exemple, n'est pas confirmé par la cartographie, le tracé passant en travers de celles-ci. Les impacts de la proximité de l'autoroute sont omis. Ces mesures ne sont pas de l'évitement, mais de la réduction, liée à l'adaptation du tracé aux enjeux. Elles ne permettent pas d'éviter les impacts qu'elles prétendent éviter.

La mesure ME02 est elle-même contestable en matière d'évitement. L'atlas cartographique liste l'ensemble des éléments évités et impactés au sein de l'aire d'étude rapprochée. L'autoroute étant plus étroite que l'aire d'étude rapprochée, elle n'impacte nécessairement pas l'ensemble de sa surface. On ne peut donc qualifier d'évitement des éléments du paysage ou des espèces présentes dans l'aire d'étude rapprochée, mais non détruites par le projet. La proportion d'éléments impactés, rapportée à la largeur du fuseau vis à vis de l'aire d'étude rapprochée (environ 10%) ne semble pas répondre à de l'évitement.

La mesure E03 est également une mesure de réduction. D'ailleurs, le contenu de la mesure le stipule : elle vise à « réduire les effets du projet en phase travaux ».

Concernant la mesure E04 de localisation des installations de chantier et zones de stockage des véhicules et engins en dehors des zones naturelles sensibles, elle renvoie à la partie consacrée de l'atlas cartographique, mais cette dernière omet de localiser les milieux sensibles et les espèces protégées. On ne peut donc en tirer aucune interprétation, la mesure n'est pas démontrée.

Le calendrier des travaux devrait explicitement autoriser les travaux de débroussaillement et d'abattage d'arbres exclusivement entre septembre et novembre et non pas simplement débuter à ces périodes.
La méthode de dimensionnement utilisée est difficilement compréhensible pour vérifier l'adéquation du besoin de compensation. La complexification de ces méthodes ne contribue pas à une appropriation de la démarche et à une présentation claire du cheminement intellectuel. Les choix de seuils et d'unités choisis sont par ailleurs très discutables d'un point de vue scientifique.

Les chiffres du tableau des dettes compensatoires calculées et des gains compensatoires page 437 ne sont pas les mêmes que ceux présentés page 313.

Alors que ce projet entraînerait une artificialisation par asphaltisation de 356 hectares, il ne prévoit aucune mesure de désartificialisation. Il est attendu que l'Etat fasse preuve d'exemplarité en matière d'atteinte de l'objectif d'absence d'artificialisation nette pour les projets qu'il promeut. Doubler la RN106 par une autoroute voisine aurait dû – s'il était avéré qu'il s'agisse bien de la meilleure alternative, ce que le CNPN conteste – aboutir à une compensation par désartificialisation de la RN106 à minima.

La localisation de nombreuses mesures compensatoires en bordure immédiate du tracé envisagé est de nature à créer des pièges écologiques : augmentation des collisions, habitats de mauvaise qualité en raison du bruit et des vibrations.

Les mesures compensatoires agricoles menées sur les sites agricoles ne paraissent pas très ambitieuses et conduisent à accroître artificiellement la surface compensatoire, alors que seules des mesures assez ponctuelles auront lieu dans ces zones. Elles devront en outre toutes bénéficier d'une maitrise foncière ou à minima d'obligations réelles environnementales (ORE) de 99 ans et confiées en gestion à un organisme spécialisé dans la gestion de milieux naturels.

MOTIVATION ou CONDITIONS

La limitation des produits phytosanitaires (MC29), qu'il sera d'ailleurs impossible à contrôler, ne paraît pas éligible à la compensation. L'accompagnement vers la conversion en agriculture biologique de toutes les surfaces agricoles concernées par la compensation paraîtrait le minimum.

Il n'y a pas d'état initial de la faune et de la flore (ni des fonctionnalités écologiques, ni pressions et menaces) sur les sites retenus pour la compensation : il est ainsi impossible d'évaluer le potentiel de gain pour les espèces visées.

Le CNPN constate donc une absence de finalisation du dossier (l'ensemble des mesures de compensation ne sont toujours pas trouvées, caractérisées et sécurisées) et ne peut ainsi conclure à une absence de perte nette de biodiversité.

Conclusion

Le CNPN ne considère pas les arguments invoqués comme suffisants pour constituer une RIIPM. Ce dossier 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. La co-existance de l'actuelle RN126 et d'une nouvelle autoroute accroît les ruptures de continuités écologiques, la destruction des habitats et l'artificialisation du territoire. L'élargissement de l'infrastructure existante (RN126) constituerait probablement une solution de moindre impact plus acceptable et raisonnable.
S'il apparaissait que sur tous les plans (dont la biodiversité), la création d'une nouvelle autoroute est plus avantageuse, alors l'objectif d'absence d'artificialisation nette et l'exemplarité de l'Etat en la matière, doivent viser à supprimer, en compensation, l'actuelle RN126, et à en réorienter le trafic sur la nouvelle autoroute.

Le projet ne satisfait pas à deux des conditions d'obtention d'une dérogation et présente de nombreuses lacunes en matière de qualification des impacts directs et indirects, rendant impossible d'en apprécier l'impact dans son ensemble. En conséquence, **le CNPN émet un avis défavorable à ce projet de création autoroutier.**

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 : 12 septembre 2022		Signature :

Autorité environnementale

Avis délibérés de l'Autorité environnementale sur l'A69 entre Verfeil et Castres et la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil – « LACT » Liaison autoroutière Castres-Toulouse (31-81) – Actualisation de l'avis n° 2016-62 du 5 octobre 2016

n°Ae : 2022-62 et 2022-73

Avis délibérés n° 2022-62 et 2022-73 adoptés lors de la séance du 6 octobre 2022

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 23 14 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae[1] s'est réunie le 6 octobre 2022 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'A69 entre Verfeil et Castres et la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil – « LACT » Liaison autoroutière Castres-Toulouse (31-81) – Actualisation de l'avis n° 2016-62 du 5 octobre 2016.

Ont délibéré collégialement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Louis Hubert, Michel Pascal

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par les préfets de Haute-Garonne et du Tarn, l'ensemble des pièces constitutives des deux dossiers, lesquels portent sur le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT), ayant été reçues le 9 août 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 1226 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 1221 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 1227 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 19 août 2022 :

- *les préfets de Haute-Garonne et du Tarn, et a pris en compte les contributions qu'ils ont adressées le 5 et le 25 août 2022,*
- *le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Occitanie, et a pris en compte la contribution adressée le 26 septembre 2022.*

Sur le rapport de François Vauglin et d'Éric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 12211 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 12213 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 1221 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

[1] Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

Le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a été déclaré d'utilité publique (DUP), procédure à l'occasion de laquelle il a fait l'objet d'un premier avis de l'Ae en 2016. Sa réalisation implique un doublement de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil par mise à 2x2 voies de l'autoroute existante et la création d'une autoroute à 2x2 voies en tracé neuf entre Verfeil et Castres. Les déviations existantes à Puylaurens et Soual seront reprises. Un dossier, avec une étude d'impact unique pour le projet dans son ensemble, a été complété et est soumis à nouveau à l'Ae en vue de l'obtention de l'autorisation environnementale nécessaire à sa réalisation. Il reprend les éléments du dossier de 2016, dont certaines thématiques sont partiellement actualisées.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la fragmentation du territoire découlant tantôt de la création d'une nouvelle infrastructure s'ajoutant au réseau existant, tantôt de l'augmentation de la largeur de l'infrastructure routière, et ses impacts,
- la forte consommation de sols naturels et agricoles,
- l'impact sur la biodiversité et la rupture des continuités écologiques,
- les altérations du paysage et des aménités des territoires traversés,
- la pollution de l'air et les risques sanitaires induits à proximité et dans les agglomérations reliées,
- la préservation des zones humides,
- l'augmentation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, dans un contexte de sobriété et face à l'urgence de réussir la transition énergétique.

L'étude d'impact comporte encore de nombreuses lacunes en ce qui concerne les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. L'analyse des variantes ne considère que le mode routier sans exploration suffisante de solutions de substitution raisonnables moins carbonées et moins consommatrices d'espace. De façon générale, ce projet routier, initié il y a plusieurs décennies, apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels de sobriété, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de la pollution de l'air, d'arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire et d'évolution des pratiques de mobilité et leurs liens avec l'aménagement des territoires. La justification de raisons impératives d'intérêt public majeur du projet au regard de ses incidences sur les milieux naturels apparaît limitée.

L'analyse socio-économique, dont seul un résumé est présenté, ne semble pas avoir été actualisée : elle repose sur des données de trafic et des hypothèses d'émissions de polluants désormais obsolètes. L'étude de trafic l'a été partiellement, mais ses résultats actualisés n'ont pas été repris dans l'étude d'impact, en particulier pour l'évaluation des gains de temps et des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, lesquelles reposent encore sur des facteurs d'émissions des véhicules déclarés par les constructeurs avant l'affaire des émissions falsifiées des véhicules diesel et non sur des données réelles d'émissions.

L'Ae recommande principalement :

- de reprendre la modélisation du trafic à l'aide d'un modèle pour prendre en compte des modes de transport non routier,
- de mettre à jour le chapitre traitant des variantes afin de tenir compte des objectifs nationaux relatifs à la transition énergétique et à l'absence d'artificialisation nette, et de vérifier si le choix retenu reste pertinent,
- de calculer et actualiser les émissions lors de la mise en service et à long terme, et d'adosser l'évaluation des risques sanitaires sur les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé les plus récentes,
- de reconsidérer les mesures d'évitement, réduction et compensation proposées à l'aune des objectifs d'absence de perte nette de biodiversité et d'artificialisation nette.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 *Contexte du projet*

1.1.1 Genèse du projet

Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (« LACT ») implique un doublement de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil par mise à 2x2 voies de l'autoroute existante et la création d'une autoroute à 2x2 voies en tracé neuf entre Verfeil et Castres. Les déviations existantes à Puylaurens et Soual (RN126) seront reprises.

Il est débattu depuis plusieurs décennies. Une décision ministérielle en date du 8 mars 1994 actait déjà le principe d'une mise à 2x2 voies de l'itinéraire. L'objectif poursuivi par la LACT est de relier le bassin de Castres-Mazamet, qui compte 50 000 emplois, à un réseau de transports routier efficient pour en développer l'attrait économique.

Plusieurs sections de la RN126 qui relie Castres et Toulouse ont été mises à 2x2 voies par l'État dans les années 2000, financées dans le cadre de contrats de plan État-Région. À la suite d'un débat public organisé fin 2009, le ministre des transports a retenu le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies Castres-Toulouse le long de la RN126 et par mise en concession autoroutière. Les tronçons déjà réalisés, qui permettent aujourd'hui au trafic d'éviter les centres-villes, seront intégrés à l'autoroute à péage.

Un dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été l'objet d'un premier avis de l'Ae[2] en 2016. Après enquête publique, la DUP de l'opération relative à l'élargissement de l'A680 a été prise par arrêté préfectoral du 22 décembre 2017, et celle relative à la création d'une liaison autoroutière en tracé neuf entre Castres et Verfeil (l'A69) a été prise par le décret n° 2018-638 pris en Conseil d'État le 19 juillet 2018. Cette dernière a fait l'objet de recours en annulation devant le Conseil d'État, qui ont été rejetés par décision du 5 mars 2021.

Parallèlement, le projet a été examiné par la commission « Mobilité 21 » puis par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) en 2018, lequel a recommandé « *de prévoir les financements nécessaires à la poursuite des études et des procédures pour l'engagement des travaux sur la période 2018-2022* » pour le scénario retenu par le gouvernement[3].

Le gain de temps est le premier bénéfice attendu, estimé à 25 à 35 minutes. L'amélioration de la sécurité routière et celle du confort pour les usagers sont aussi mentionnées comme objectifs et comme bénéfices attendus.

[2] Avis délibéré de l'Autorité environnementale n° Ae 2016-62 du 5 octobre 2016 sur la liaison autoroutière Castres-Toulouse « LACT » et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement (81-31).

[3] Source : rapport 2018 du Conseil d'orientation des infrastructures « *Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir* » sous la présidence de Philippe Duron, 30 janvier 2018.

Figure 1 : Localisation du projet avec l'A680 en jaune, et l'A69 en rose (source : site www.nge.fr).

1.1.2 Organisation des maîtrises d'ouvrage

Le projet LACT se décompose en deux opérations principales sur environ 63 km :

- le doublement de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil sur 9,2 km, qui relève d'ores et déjà du réseau concédé à la société ASF[4]. La maîtrise d'ouvrage est confiée à la société concessionnaire ;
- la construction en tracé neuf de l'A69 (54 km), qui a été mise en concession autonome. La maîtrise d'ouvrage est confiée à la société concessionnaire Atosca[5].

Dans ce contexte, le dossier présenté conjointement par les deux maîtres d'ouvrage comprend l'actualisation de l'étude d'impact portant sur le projet d'ensemble. Il précise que cette actualisation tient compte des recommandations du premier avis de l'Ae et des réponses apportées à celles-ci, des suites données à l'enquête publique, des évolutions de l'état initial, de nouvelles études et évolutions du contexte réglementaire notamment. Les parties modifiées ont été signalées par une couleur différente, ce qui facilite pour le public la lecture et la compréhension de l'évolution du dossier.

Le présent avis actualise donc l'avis de l'Ae 2016-62 du 5 octobre 2016.

1.2 *Présentation des opérations projetées*

1.2.1 Sur l'A680

Cette opération comprend l'élargissement de l'A680, sur 7,6 km entre l'échangeur A68/A680 par l'ajout de deux voies supplémentaires côté nord, et le raccordement à la liaison autoroutière neuve A69, par la création d'un tronçon neuf d'environ 1,6 km et d'un échangeur au sud-ouest de la commune de Verfeil. Une bretelle existante devenue inutile sera démontée.

Un passage grande faune (PGF) sera créé et des buses sèches ou des dalots[6] seront implantés en section de remblai pour assurer une possibilité de franchissement par la petite faune tous les 300 m environ. Sept bassins utilisés pour l'assainissement des eaux de ruissellement seront réaménagés

[4] Autoroutes du sud de la France, société de Vinci Autoroute.

[5] Société constituée par des fonds d'infrastructure Quaero Capital (30 %) et TIIC (30 %), par le groupement constructeur NGE Concessions (filiale de NGE (Nouvelles générations d'entrepreneurs) qui a réalisé les déviations de Soual et de Puylaurens, 25 %) et par l'exploitant de péages Ascendi (15 %). Le groupement constructeur est constitué de filiales de NGE et de deux cabinets d'architectes.

[6] Petit canal recouvert d'une dalle, un élément de caniveau ou un ouvrage hydraulique semi-enterré, sorte de petit aqueduc en maçonnerie placé sous les remblais des routes ou des voies ferrées (source : Wikipedia).

et huit bassins supplémentaires créés. Cinq secteurs seront décaissés pour restituer les volumes d'expansion des crues soustraits par l'aménagement.

Les besoins en matériaux sont estimés à environ 555 000 m³ de remblais extérieurs et 180 000 m³ de déblais à exporter.

1.2.2 Création de l'A69

Cette opération consiste en la création d'une autoroute à 2x2 voies en site neuf entre Verfeil et Puylaurens (29 km), entre Puylaurens et Saint-Germain-des-Prés (4 km), entre Soual et Castres (10 km), avec la création de quatre échangeurs au niveau de Verfeil, Maurens-Scopont / Villeneuve-lès-Lavaur, Soual-Est et Castres-Saint-Palais. Celui de Puylaurens sera réutilisé. Une aire de repos sera aménagée dans chaque sens à l'est de l'échangeur de Maurens-Scopont.

Elle comprend également quelques adaptations de la déviation existante de Puylaurens (7 km) et du diffuseur à Puylaurens, celle de la déviation de Soual (3,5 km), le raccordement à la rocade de Castres et la création d'une voirie de désenclavement (intégrée au réseau départemental) entre la RD12 et la RD84 à l'ouest de Puylaurens.

L'A69 traverse 32 cours d'eau et 59 écoulements. Le franchissement de l'Agout sera réalisé par un viaduc à double tablier, mais dont le nombre d'appuis a été réduit par rapport aux hypothèses du dossier de DUP, évitant ainsi toute intervention en lit mineur. Le dossier recense 179 ouvrages existants ou à créer avec « fonctionnalité faune », comprenant deux PGF supérieurs, 19 PGF inférieurs, 56 ouvrages existants pour la petite faune, deux viaducs avec fonctionnalité pour la grande faune. Les voies connexes (barreau de Puylaurens et rétablissements) comprennent 21 ouvrages hydrauliques et trois ouvrages dédiés à la petite faune.

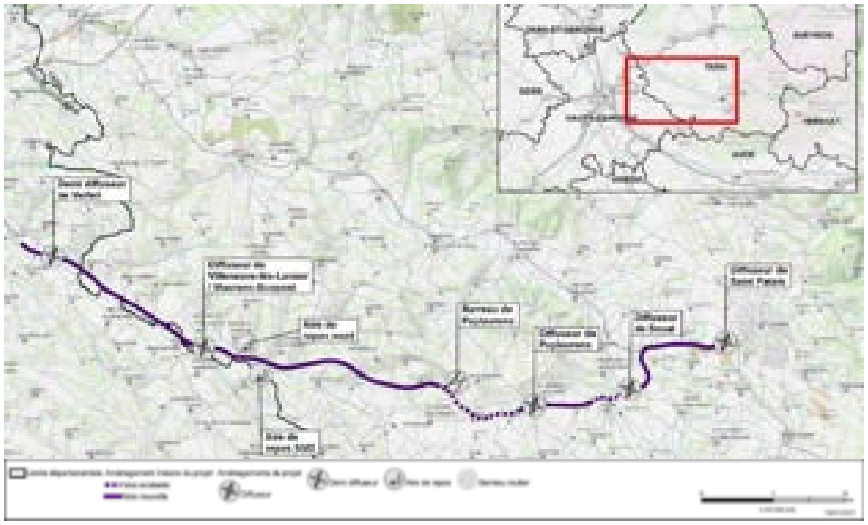


Figure 2 : Aménagements de l'A69. Les déviations existantes (RN126) qui seront reprises sont indiquées en pointillés (source : dossier).

33 bassins seront utilisés pour traiter les eaux de ruissellement, dont cinq sont déjà existants. Un sera déplacé. Plusieurs décaissements seront réalisés pour compenser la réduction du volume disponible pour l'expansion des crues, principalement dans la vallée du Girou, dans le secteur du Bernazobre et sur l'Agout.

Après optimisation des volumes de déblais et en prévoyant un traitement à la chaux de matériaux réutilisés, le niveau de réemploi des matériaux déblayés atteint 90 %. Environ 460 000 m³ de terre végétale seront utilisés pour les talus et les aménagements paysagers.

Le mode de péage retenu est un système à flux libre, qui permet de supprimer les barrières de péage. L'identification des véhicules se fait via des portiques par leur plaque d'immatriculation ou, pour ceux qui en disposent, par badge.

1.2.3 Itinéraire de substitution

En raison de l'instauration d'une autoroute à péage (dont le montant pour un véhicule léger sur l'A680 est de 1,60 € et, sur l'A69, de 6,77 €), les pétitionnaires doivent proposer un itinéraire de substitution pour les usagers ne souhaitant pas s'acquitter d'un péage ou n'étant pas autorisés à emprunter l'autoroute.

Sur les sections en tracé neuf, l'itinéraire de substitution est constitué de l'infrastructure existante (RN126).

Pour les déviations de Puylaurens et de Soual, l'itinéraire de substitution est la RD926. Cela signifie qu'après avoir bénéficié de déviations, les centres-villes de ces deux localités seront à nouveau traversés par les véhicules empruntant l'itinéraire de substitution. La situation est à nuancer à Puylaurens puisqu'un nouveau barreau sera créé afin de détourner du centre une partie du trafic (trafic nord-sud).

Pour la déviation de Verfeil, celle-ci constitue l'itinéraire de substitution, le choix ayant été fait de la laisser gratuite entre le diffuseur ouest et le demi-diffuseur est.

1.2.4 Suites de l'enquête publique

La commission d'enquête publique avait émis un avis favorable assorti de trois réserves portant sur :

- l'aménagement de l'échangeur prévu à Verfeil permettant de réduire de manière significative l'impact actuel du projet sur cette commune,
- la réalisation d'un nouvel échangeur qui sera situé au niveau de Maurens-Scopont, Cambon-lès-Lavaur et Vendine,
- une révision de l'aménagement de l'itinéraire de substitution afin de lui rendre des conditions de confort et de sécurité au moins égales à celles actuellement offertes par la RN126, en particulier à hauteur des communes de Soual et Puylaurens.

Les autorités chargées d'approuver le projet ont estimé que ces trois réserves ont été levées respectivement :

- en écartant le tracé de l'A69 du bourg de Verfeil, en lui faisant emprunter la déviation existante et en ajoutant un demi-diffuseur à l'est de Verfeil pour que la déviation de Verfeil reste gratuite,
- en ajoutant un diffuseur sur les communes de Villeneuve-lès-Lavaur et Maurens-Scopont,

- par l'intégration de la déviation de Puylaurens via l'aménagement d'un barreau routier de 1,1 km pour relier la RD84 et la RD926.

Il est à souligner que ces solutions aggravent les incidences du projet sur les zones humides, les ripisylves[7] et les cours d'eau, car les trois solutions proposées pour lever les réserves présentent de plus forts impacts sur ces milieux que d'autres variantes - notamment celle présentée à l'enquête publique. L'Ae revient sur ce point ci-après.

1.2.5 Coûts et financements du projet

La construction de l'A69 nécessite une subvention du concessionnaire par les pouvoirs publics qui avait été estimée à 220 millions d'euros hors taxes (valeur 2015) dans le dossier d'enquête publique sur la DUP, représentant 57 % du coût du projet (389 millions d'euros hors taxes valeur 2015). Elle sera financée à parts égales par l'État et les collectivités locales. Son montant a été réduit à 23,1 millions d'euros par le concessionnaire retenu, étant précisé que la concession est d'une durée de 55 ans.

Le coût actualisé de la construction (sur fonds publics) des parties déjà réalisées à deux fois deux voies n'est pas explicité dans le dossier, mais le décret n° 2022-599 du 20 avril 2022 « *approuvant la convention de concession passée entre l'État et la société ATOSCA pour l'autoroute A69 ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention* » fixe à 75 millions d'euros (valeur janvier 2020) l'apport en nature correspondant à la valeur des « *études, terrains, ouvrages, installations, sections et travaux mentionnés à l'annexe 13 au cahier des charges* ».

Concernant l'A680, il a été indiqué oralement aux rapporteurs que le financement de l'opération se ferait sans subvention publique et sans prolongation de la concession d'ASF, qui dure jusqu'en 2036.

1.3 *Procédures relatives au projet*

Le projet est soumis à étude d'impact systématique. L'autorité environnementale compétente est l'Ae.

Le dossier présenté est celui des autorisations environnementales nécessaires. Il comprend l'évaluation environnementale du projet. Les autorisations environnementales portent en particulier sur les installations, opérations, travaux et aménagements (IOTA) soumis à autorisation au titre de la « loi sur l'eau »[8], sur les dérogations au régime de protection des espèces protégées et de leurs habitats[9], sur les travaux à réaliser dans des périmètres de protection du patrimoine, sur des défrichements, et sur les installations classées au titre de la protection de l'environnement (ICPE)[10] nécessaires au projet.

Selon le choix qui appartient aux commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier, il pourra être décidé de procéder ou non à des aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe).

[7] Formation végétale qui se développe sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau. Elle est constituée de peuplements particuliers en raison de la présence d'eau sur des périodes plus ou moins longues, par exemple saules, aulnes, frênes en bordure, érables et ormes en hauteur, chênes pédonculés et charmes sur le haut des berges. Elle a un rôle important d'habitat, de protection des eaux et de lieu de circulation de la faune.

[8] Articles L. 214-1 et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement

[9] Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement

[10] Articles L. 511-1 et suivants du code de l'environnement

Le projet étant susceptible d'affecter des sites Natura 2000, le dossier comporte une évaluation des incidences à ce titre[11].

1.4 *Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae*

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la fragmentation du territoire découlant tantôt d'une création d'une nouvelle infrastructure s'ajoutant au réseau existant, tantôt d'une augmentation de la largeur de l'infrastructure routière, et ses impacts,
- la forte consommation de sols naturels et agricoles,
- l'impact sur la biodiversité et la rupture des continuités écologiques,
- les altérations du paysage et des aménités des territoires traversés,
- la pollution de l'air et les risques sanitaires induits à proximité et dans les agglomérations reliées,
- la préservation des zones humides,
- l'augmentation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, dans un contexte de sobriété et face à l'urgence de réussir la transition énergétique.

2 Analyse de l'étude d'impact et suites données au premier avis de l'Ae

Dans cette partie, l'Ae rappelle les éléments nécessaires à la compréhension de la mise à jour de son avis et examine les suites données au premier avis (2016-62) en rappelant par du texte gras encadré précédé de la mention [Recommandation Ae 2016] les recommandations qui avaient été émises. Elle s'appuie sur le dossier actuel ou sur le mémoire en réponse présenté à l'enquête publique lorsqu'aucune prise en compte plus actuelle n'a été identifiée. Pour éviter d'alourdir le propos, elle ne reprend pas les éléments sur lesquels elle n'a pas de nouvelle observation importante à faire.

2.1 *Contenu du dossier et description actualisés du projet*

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de décrire la totalité du projet, y compris le centre d'entretien et d'exploitation, si sa réalisation est prévue, et de compléter en conséquence l'étude d'impact.

L'étude d'impact actualisée a été complétée et comporte les descriptions recommandées par l'Ae : aires de travaux, lieux nécessaires à l'entretien et l'exploitation, aires de repos, itinéraire de substitution (il n'est pas prévu d'aire de service « *s'agissant d'une autoroute à trafic modéré* »), etc. Un guide de lecture expose brièvement le contenu des différents tomes du dossier et d'abondants atlas cartographiques sont joints.

L'étude présente des incohérences car son actualisation n'a pas été faite sur l'ensemble des thématiques, y compris sur des éléments essentiels pour un projet routier. Il est ainsi difficile de s'assurer que toutes les données sont à jour tant les références sont variables entre ce qui subsiste du document de 2016 et ce qui a été actualisé. Les parties actualisées sont annoncées comme

[11] Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

signalées par l'écriture du nouveau texte en bleu, mais cela n'est pas systématique. Certaines cartes sont illisibles du fait d'une résolution insuffisante, tant sur la version papier qu'informatique. Les annexes utiles pour enrichir la lecture sont désormais listées en têtes de chapitres. Mais la compréhension de certains passages reste ardue du fait de l'absence de renvois précis à des annexes comportant les données et calculs concernant le trafic, qui constitue la base de nombreuses autres évaluations dont la qualité de l'air, le bruit, les risques sanitaires et les émissions de gaz à effet de serre.

Le cas du trafic

En l'occurrence, le dossier indique que les études de trafic ont été actualisées en 2020, sans joindre ces études actualisées. Un volet d'actualisation du trafic sur l'A69 réalisé en février 2021 a été transmis aux rapporteurs : il vise essentiellement à calculer les montants des péages et repose sur des comptages de trafic réalisés en 2019 et 2020. Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la RN126 est de 8 700 véhicules dont 700 poids lourds (PL). Ce trafic moyen s'élève à 15 000 véhicules légers (VL) et 1 000 PL aux abords de Castres.

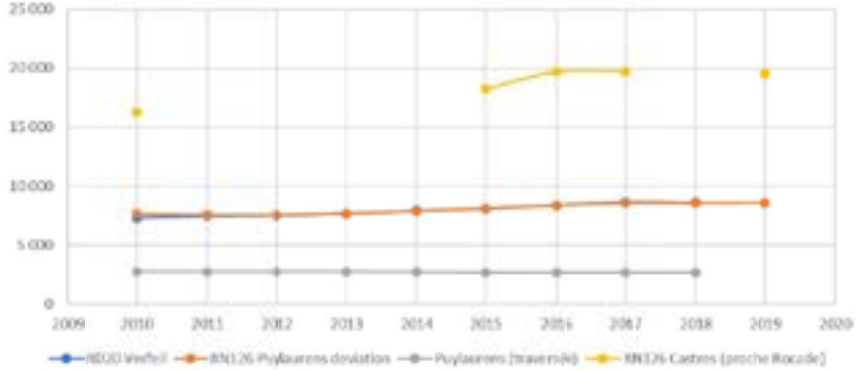


Figure 3 : Évolution du trafic tous véhicules (TMJA) entre 2010 et 2019 sur la RN126 (source : étude de trafic actualisée pour l'A69 remise aux rapporteurs).

Les autres données utilisées par le modèle de trafic (population, emploi, logement, activité économique…) semblent avoir été reprises du dossier de DUP puisque les plus récentes datent de 2016. Les hypothèses macroéconomiques retenues jusqu'en 2025 sont les suivantes :

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PIB Occitanie Banque de France Sept 2020	-8,70%	7,40%	3,00%	1,61%	1,61%	1,61%
VAB Occitanie	-9,58%	6,42%	3,63%	1,50%	1,50%	1,50%
Carburant VL	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%
Population France métropolitaine	0,41%	0,40%	0,39%	0,38%	0,37%	0,36%
Population Région Occitanie	0,70%	0,67%	0,67%	0,65%	0,64%	0,62%
Population Haute-Garonne	1,09%	1,15%	1,13%	1,05%	1,04%	1,03%
Population Tarn	0,39%	0,39%	0,39%	0,39%	0,39%	0,39%

Tableau 1 : Hypothèses macroéconomiques de l'étude actualisée de trafic (source : étude de trafic actualisée pour l'A69 remise aux rapporteurs).

Il est à noter que ces hypothèses s'appliquent mal à l'agglomération de Castres, dont la population est en légère décroissance sur la dernière décennie. Les hypothèses retenues après 2025 sont celles

du dossier de DUP. Une actualisation tenant compte des effets sur le long terme de la crise sanitaire, de la guerre en Ukraine et des enjeux de sobriété énergétique serait bienvenue.

Les résultats de cette étude de trafic actualisée pour l'A69 sont les suivants :

OD VL	Verfeil	Verfeil 1/2	Vendine	Puylaurens	Soual Est	SP RN 126	SP. Rocade	SP. Locale	Total
Verfeil	-	785	1 035	803	556	686	780	416	5 099
Verfeil 1/2	773	-	-	-	-	-	-	-	779
Vendine	1 222	-	-	91	129	94	103	75	1 715
Puylaurens	807	-	84	-	179	331	283	249	1 934
Soual Est	504	-	104	170	-	1 728	1 290	890	4 714
SP RN 126	644	-	96	400	1 756	-	5 158	-	8 054
SP. Rocade	738	-	200	380	1 271	5 544	-	-	8 049
SP. Locale	412	-	76	272	869	-	-	-	1 622
Total	5 101	785	1 495	2 204	4 758	8 385	7 621	1 630	31 968
					Transit	Échanges	Interne	Gratuit	Total payant
Nombre d'usagers par type de trajet					3 686	15 249	785	12 240	19 720
Répartition des usagers qui paient					19%	77%	4%		

OD PL	Verfeil	Verfeil 1/2	Vendine	Puylaurens	Soual Est	SP RN 126	SP. Rocade	SP. Locale	Total
O/D	-	83	25	22	45	41	213	-	410
Verfeil	66	-	-	-	-	-	-	-	66
Verfeil 1/2	31	-	-	-	14	11	39	-	95
Vendine	23	-	1	-	31	13	67	-	135
Puylaurens	45	-	15	22	-	6	68	-	155
Soual Est	48	-	4	15	10	-	140	-	217
SP RN 126	180	-	45	80	55	141	-	-	506
SP. Rocade	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SP. Locale	398	83	89	138	156	213	529	-	1 585
					Transit	Échanges	Interne	Gratuit	Total payant
Nombre d'usagers par type de trajet					490	603	82	410	1 175
Répartition des usagers qui paient					42%	51%	7%		

Tableau 2 : Matrice journalière des origines-destinations (OD) pour les véhicules légers (en haut) et pour les poids lourds (en bas) en 2025 (source : étude de trafic actualisée pour l'A69 remise aux rapporteurs).

Les temps de parcours actuels affichés par le dossier varient de 70 min à 78 min selon le parcours entre Toulouse et Castres. Le parcours le plus rapide passe par l'A680 et la RN126. L'étude de trafic transmise aux rapporteurs comporte des analyses plus récentes. Elles sont fondées sur les mesures des temps de parcours des usagers suivis par la société Google[12]. Les temps de parcours varient alors entre 50 et 54 min sur le parcours le plus rapide. Le passage grâce au projet de 1 h 10 à 53 min comme indiqué dans le dossier, ou encore le gain de temps de parcours de 25 à 35 min[13] ne semblent donc pas réalistes au regard des temps de parcours à l'état initial de cette étude actualisée.

[12] Il s'agit des usagers disposant d'un smartphone équipé du système Android. D'après le maître d'ouvrage, « *le volume des informations ainsi obtenues leur permet une précision difficilement atteignable par tout autre méthode* ».

[13] Selon les parties, le dossier présente d'ailleurs des durées de trajet et gains de temps fantaisistes et contradictoires (toutes les citations qui suivent sont des verbatim intégraux) : « *les communes de Castres et Toulouse sont à environ 78 km de distance, représentant en voiture, une durée de trajet de 1 h 10 à 1 1 h 20* », « *Le trajet entre l'A68 (à Castelmaurou et Castres représente actuellement un temps de parcours moyen d'une heure environ (hors période de congestion)* », « *La création d'une liaison autoroutière à 2x2 voies entre l'A68 (à Castelmaurou) et la commune de Castres permet de réduire significativement le temps de parcours entre ces deux communes en passant de 52 minutes minima 35 minutes une fois aménagé l'ensemble de l'itinéraire.* », et le projet « *permettra enfin de réduire significativement le temps de parcours entre Toulouse et Castres le faisant passer à 53 min au lieu d'1 h 10* ». C'est cette dernière indication, qui semble la moins surprenante, que l'Ae a repris dans son raisonnement.

			Temps (min)								
			PPM			PPS			PC		
Itinéraire	Départ	Arrivée	Base mesurée	Base modèle	Ratio Mod/Mes	Base mesurée	Base modèle	Ratio Mod/Mes	Base mesurée	Base modèle	Ratio Mod/Mes
[illegible]	Toulouse	Castres	58	57	[illegible]	58	61	[illegible]	57	57	[illegible]
[illegible]	Castres	Toulouse	59	63	[illegible]	61	58	[illegible]	57	57	[illegible]
[illegible]	Toulouse	Castres	54	53	[illegible]	54	53	[illegible]	54	53	[illegible]
[illegible]	Castres	Toulouse	55	56	[illegible]	55	54	[illegible]	54	53	[illegible]
[illegible]	Toulouse	Castres	59	63	[illegible]	59	65	[illegible]	58	62	[illegible]
[illegible]	Castres	Toulouse	62	67	[illegible]	59	63	[illegible]	59	62	[illegible]
[illegible]	Puylaurens Ouest	Puylaurens Est	7	7	[illegible]	7	8	[illegible]	7	8	[illegible]
[illegible]	Puylaurens Est	Puylaurens Ouest	7	7	[illegible]	7	8	[illegible]	7	8	[illegible]
[illegible]	Albi	Castres	42	42	[illegible]	42	42	[illegible]	42	41	[illegible]
[illegible]	Castres	Albi	41	42	[illegible]	43	42	[illegible]	43	41	[illegible]

Tableau 3 : Temps de parcours présentés dans l'étude de trafic actualisée.
Les valeurs calculées par le modèle de trafic utilisé sont également indiquées.
PPM : période de pointe du matin, PPS : période de pointe du soir, PC : période creuse.
(source : étude de trafic actualisée pour l'A69 remise aux rapporteurs).

Les déviations reprises pour la construction de l'A69 sont indiquées comme bénéficiant d'une vitesse de circulation de 130 km/h. Lors de la visite de terrain, les rapporteurs ont été informés oralement du fait que la déviation de Soual est limitée à 110 km/h et le restera, et que celle de Puylaurens également à 110 km/h passera à 130 km/h. Le dossier devrait présenter et expliciter ce choix.

Les prévisions de trafic sont construites à partir d'un modèle qui tient compte de plusieurs variables économiques. Le trafic induit a été pris en compte : selon cette analyse, la proportion d'habitants de Castres allant travailler à Toulouse passerait de 1,4 % à 3,7 % du fait de l'A69[14].

Comme pour toute étude d'infrastructure de transport, l'étude d'impact doit reposer sur une analyse des trafics[15] complète et actualisée, tant en matière d'hypothèses retenues, de données utilisées ~~et~~ que de résultats obtenus. Afin d'assurer la cohérence interne du dossier et la qualité de l'évaluation, cette analyse doit constituer la source unique de toutes les évaluations qui en dépendent.

L'Ae recommande de présenter des temps de parcours crédibles et cohérents et de justifier les vitesses maximales autorisées qui seront retenues sur les déviations actuelles.

Elle recommande aussi une étude de trafic complète et actualisée couvrant l'ensemble du projet ainsi que les échéances lointaines (20 ans après la mise en service), reposant sur des hypothèses cohérentes avec l'état initial, et d'actualiser en conséquence toutes les études dépendant du trafic (qualité de l'air et santé, bruit, pollutions, consommations d'énergie, émissions de gaz à effet de serre…).

Les contrats de concession

Le dossier ne présente pas les contrats de concession entre l'État et les sociétés ASF et Atosca. Ces documents, publiés au Journal officiel, décrivent les engagements réciproques entre les pouvoirs publics et les concessionnaires sur un projet susceptible d'incidences environnementales. En tant que tels, ils comportent des informations à caractère environnemental dont la connaissance permettrait au public d'exercer le droit, notamment garanti par la convention d'Aarhus, de disposer d'informations environnementales et de participer aux décisions prises en la matière.

[14] On observe cependant que la proportion de la population d'Albi allant travailler à Toulouse est à ce jour à peine supérieure à celle de Castres bien qu'une autoroute relie d'ores et déjà ces deux villes et que la distance soit la même.

[15] Il a été indiqué oralement aux rapporteurs lors de la visite que ce document comportait des éléments confidentiels appartenant aux concessionnaires. L'Ae ne demande pas la levée du secret commercial mais insiste pour que soient publiées les données qui permettent au public de disposer d'informations pertinentes et suffisantes sur les aspects fondamentaux d'un projet susceptible d'incidences sur l'environnement, afin qu'il puisse participer à la décision publique en étant correctement informé.

La complexité du dossier et les évolutions fréquentes du code de l'environnement et de la réglementation associée renforcent ce besoin d'apporter au public une information complète et actualisée sur les engagements réciproques des concessionnaires et de l'État quant à la mise en œuvre des mesures environnementales, y compris en tenant compte des dispositions prises pour gérer les aléas. Ceci vaut également pour les annexes du décret n° 2022-599, consultables, notamment son annexe 12 « *Impact environnemental et intégration du projet dans son environnement* » qui n'est pas jointe à la publication au journal officiel et peut être mise à disposition du public sur une demande spécifique au ministère chargé des transports. La même remarque vaut pour l'A680.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, de joindre au dossier d'enquête publique les contrats de concession et le décret n° 2022-599, ainsi que leurs annexes.

2.2 *Analyse de l'état initial*

2.2.1 Milieu humain

L'autoroute A68 est l'axe le plus chargé de l'aire d'étude. Sur la partie gratuite, le trafic « *s'écoule sans difficulté compte tenu d'un débit de l'ordre de 40 000 véhicules/jour.* » Sur la RN126 entre Verfeil et Castres, les ordres de grandeur du trafic par section sont les suivants :

- entre Verfeil et Puylaurens, le TMJA est de l'ordre de 6 400 à 8 600 véh./j dont 7,6 à 11,4 % de poids lourds (PL),
- entre Puylaurens et Soual, le TMJA varie entre 7 800 et 9 500 véh./j avec 9,2 à 10,8 % de PL,
- entre Soual et Castres, le TMJA est compris entre 8 300 et 15 600 véh./j dont 11 à 14 % de PL.

La figure suivante représente les trafics ayant pour origine ou destination le secteur Castres-Mazamet.

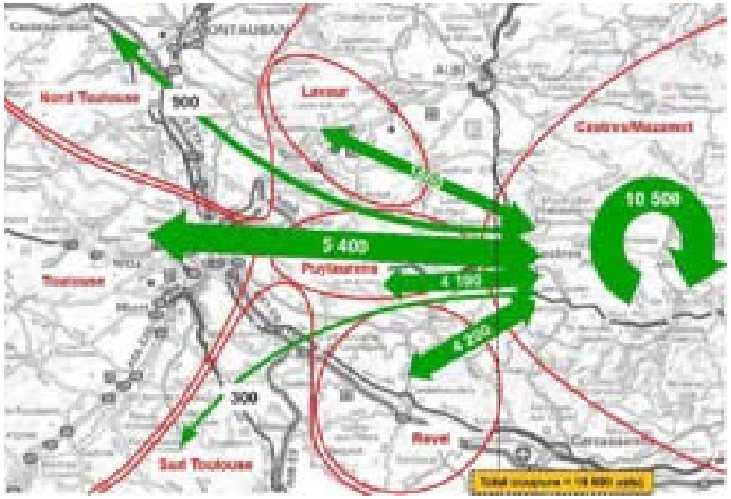


Figure 4 : Nombre de déplacements quotidiens (VL et PL) ayant pour origine ou destination le secteur Castres-Mazamet (source : dossier).

Entre 2010 et 2020, la sécurité routière a enregistré 62 accidents sur la RN126 ayant causé neuf tués, 64 blessés hospitalisés et 50 blessés légers. Deux zones d'accumulation d'accidents corporels ont été identifiées : le secteur de Cambon-lès-Lavaur, Teulat, et Cuq-Toulza d'une part, et la zone de Puylaurens (hors 2x2 voies).

2.2.2 Milieux naturels

Dans l'ensemble, la zone d'étude se distingue par d'importants enjeux naturels. Les diagnostics ont été complétés depuis le dossier de DUP. Certains aspects peuvent surprendre, notamment les résultats d'inventaires au niveau de l'A680. Ainsi par exemple, les zones de présence de l'Œdicnème criard s'arrêtent au fossé ou à la barrière séparant l'emprise des champs agricoles de l'emprise autoroutière sur laquelle sera élargie l'infrastructure. Or la partie actuellement située entre le fossé ou la barrière et la plateforme routière est constituée de prairies ouvertes propices à cet oiseau, d'autant plus qu'il n'y est pas dérangé par l'activité agricole. L'évaluation des incidences sur cette espèce est de ce fait minorée.

L'Ae recommande de compléter les prospections des oiseaux, en particulier de l'Œdicnème criard dans les emprises autoroutières, et d'en déduire le cas échéant des mesures ERC complémentaires.

Concernant l'A69, les grandes cultures dominent à 69 % les milieux rencontrés. 76 habitats naturels et mosaïques d'habitats sont recensés dont sept présentent des enjeux forts. Au cours des investigations botaniques, 700 espèces végétales ont été recensées sur l'aire d'étude rapprochée dont 59 espèces patrimoniales, parmi lesquelles une espèce est à très fort enjeu écologique (Renoncule à feuilles d'ophioglosse), trois espèces à enjeu fort (Jacinthe de Rome, Trèfle maritime, Céraiste dressé), trente espèces à enjeu moyen dont quatre espèces protégées (Nigelle de France et Mousse fleurie, Fritillaire pintade et Nénuphar jaune), deux espèces menacées protégées (Orchis à fleurs lâches et Ail pâle). La faune est bien représentée, certaines espèces présentant des enjeux importants (présence de la Loutre d'Europe et du Campagnol amphibie, du Minioptère de Schreibers, du Petit murin, du Grand rhinolophe, du Murin de Bechstein, de la Noctule commune et du Murin d'Alcathoé, sans omettre les reptiles, amphibiens, insectes et oiseaux présents).

82,1 ha de la zone d'étude (soit 4 %) sont des zones humides, 64,3 ha (3,9 %) sont des habitats naturels à enjeux moyens et 36,1 ha (2,2 %) à enjeux forts. Quatre habitats naturels d'intérêt communautaire ont été repérés, dont un est d'intérêt prioritaire (aulnaie-frênaie « *Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior* » en ripisylve). L'Ae observe que l'avis de l'Office français de la biodiversité critique la qualité des investigations sur les zones humides, qui nécessiteraient d'être affinées. Une réponse est attendue sur ce point.

Autour de l'A680, plus de 260 espèces végétales ont été inventoriées dont 15 présentent un enjeu de conservation modéré à exceptionnel. Trois espèces sont protégées régionalement ou nationalement : la Jacinthe de Rome, le Vulpin bulbeux et le Trèfle écailleux. Une bonne diversité de ces espèces se retrouve sur les prairies humides de Preusse. Les inventaires faunistiques ont identifié 114 espèces présentant un enjeu de conservation et/ou réglementaire sur la zone d'étude en 2021. À ces espèces, s'ajoutent douze espèces connues de la bibliographie ou observées en 2015 mais non retrouvées lors des dernières campagnes de prospection réalisées entre 2019 et 2021.

De nombreux insectes et oiseaux sont considérés à enjeux « moyens », ce qui devrait être interrogé pour rehausser leur importance : Lucane cerf-volant, Cordulie métallique Cordulie à corps fin, Bruant proyer, Verdier d'Europe, Cisticole des joncs, Fauvette grisette, Faucon hobereau, Linotte

mélodieuse, Martin pêcheur, Milan noir, Chevêche d'Athéna, Effraie des clochers, Hibou moyen-duc… Il en va de même pour le Moineau soulcie, considéré à enjeu faible alors que l'espèce est rare.

Les cartes de l'atlas jointes à l'étude d'impact présentent les résultats des inventaires avec un niveau de détail plus élevé pour l'A680 que pour l'A69 (cartes par cortèges floristiques et faunistiques) : il serait bienvenu d'harmoniser par le haut ces présentations.

Les espèces exotiques envahissantes (faune et flore) sont nombreuses. Elles ne sont pas toutes cartographiées. Certaines mesures génériques non ou peu ciblées[16] visent à en contenir le développement. L'inventaire détaillé de ces espèces permettrait de définir et mettre en œuvre des mesures adaptées et proportionnées à chaque espèce.

L'Ae recommande de revoir à la hausse le niveau d'enjeu de la faune et de la flore. Elle recommande de compléter les atlas cartographiques en présentant par cortèges les résultats des inventaires naturalistes de l'A69, et d'inventorier et cartographier précisément les espèces exotiques envahissantes pour en déduire des mesures proportionnées selon les espèces présentes.

2.3 *Analyse des variantes et justification du parti retenu*

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de mettre à jour le chapitre traitant des variantes afin de tenir compte de la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte et de vérifier notamment que le choix retenu reste le plus pertinent.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande d'approfondir l'analyse des variantes, notamment l'option ASP [aménagement sur place], en fournissant explicitement une description et un chiffrage de cette alternative pour la comparer avec la solution retenue.

Du point de vue fonctionnel, l'aménagement sur place est comparé à l'autoroute en site neuf en cherchant à doter la RN126 de caractéristiques (notamment la vitesse) analogues : la conclusion est que cela n'est pas possible sans travaux dont les impacts sont comparables dans ces deux options. Le dossier indique en outre que le montant de la subvention sur crédits publics du projet (23 millions d'euros) correspond au coût de trois kilomètres d'aménagement sur place. Cette comparaison néglige l'apport en nature des ouvrages déjà réalisés (cf. supra) et n'indique pas le montant des recettes de péage sur la durée de vie de l'équipement.

La mise à jour de l'analyse des variantes intègre plusieurs modifications prévues en conséquence de l'enquête publique organisée en amont de la déclaration d'utilité publique. Il s'agit essentiellement du traitement de l'échangeur de Verfeil afin de limiter les nuisances au sein de l'agglomération du fait des usagers renonçant à utiliser l'autoroute, de l'aménagement du barreau de Puylaurens pour permettre aux poids lourds de rejoindre l'ouvrage depuis le nord du bourg, de la suppression des barrières de péage au profit de portiques automatiques, de l'évitement de plusieurs zones humides et de la modification d'ouvrages de franchissement de cours d'eau dont le viaduc de l'Agout.

Pour répondre aux réserves de la commission d'enquête, la solution retenue au niveau de Verfeil rapproche l'autoroute du Girou et déplace un giratoire de la rive droite du Girou sur celle de gauche. Cette solution favorise le confort d'habitants mais elle est proposée au détriment des milieux naturels, sans que le dossier présente l'étude d'une variante qui concilierait les deux (annexe 2 de

[16] Des mesures spécifiques sont décrites pour les seules espèces suivantes : Ambroisie à feuilles d'armoise, Robinier faux-acacia, Renouée du Japon et Ailanthe.

la pièce F4). Ainsi, le projet initial ne traversait pas le Girou à cet endroit et ne comportait qu'une traversée du ruisseau de Conné. La solution retenue traverse le Girou à deux reprises et le ruisseau du Conné à deux reprises aussi, et affecte davantage de zones humides et inondables ainsi que la ripisylve. En l'absence d'autre variante sur ce secteur, l'Ae considère que la démarche « éviter, réduire, compenser » n'est pas aboutie.

De même pour le barreau de Puylaurens, seules deux variantes ont été étudiées, toutes deux affectant des habitats naturels à enjeux « forts » et majoritairement situées en zones humides. La topographie du tracé choisi nécessite en outre d'importants terrassements ~~et mouvements de matériaux~~.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des variantes au droit de Verfeil et pour le barreau de Puylaurens, en privilégiant l'évitement des impacts sur les milieux naturels (Girou, Conné, ripisylves, zones humides…).

Au total, le projet consomme 121 ha pour l'A680 dont 11 ha sont imperméabilisés et 110 ha seront utilisés en phase travaux et restitués *in fine*, auxquels s'ajoutent 430 ha pour l'A69 dont 343 ha d'emprises définitives (100 ha imperméabilisés) et 87 ha seront utilisés en phase travaux et restitués *in fine*.

La compatibilité du projet avec le schéma régional d'aménagement et de développement durable des territoires (Sraddet) est étudiée à partir de la version antérieure de ce document, au motif que le nouveau Sraddet était en phase d'enquête publique lors de l'actualisation de l'étude d'impact. Cla signifie que le document était déjà public et aurait pu être analysé. En l'occurrence, il conviendra de mettre à jour l'étude d'impact en analysant la compatibilité du projet avec le nouveau Sraddet, et en particulier ses objectifs et orientations en matière de lutte contre l'artificialisation des sols et de biodiversité.

L'Ae recommande d'analyser la compatibilité du projet avec le Sraddet en vigueur.

L'Ae rappelle l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols du plan biodiversité de 2018[17] inscrit dans la loi « *climat et résilience* » de 2021[18] ainsi que le I de l'article L. 163-1 du code de l'environnement (issu de la loi « *biodiversité* »[19]) dont le deuxième alinéa dispose : « *Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état.* » Elle rappelle également que la nouvelle Stratégie nationale biodiversité, dont le premier volet a été adopté en 2022, s'appuie sur la sobriété dans l'usage des ressources et la cohérence des actions. Les mesures compensatoires peuvent aussi contribuer à l'atteinte de l'objectif de « zéro artificialisation nette ». Quelques bretelles inutilisées après le projet seront restituées à l'agriculture, mais ces restitutions ne sont pas au niveau des espaces consommés.

[17] L'objectif 1.3 du plan Biodiversité est assorti de l'objectif « Zéro artificialisation nette ».

[18] Article 47 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui fixe l'objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050 (objectif « ZAN »).

[19] Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Or l'analyse des variantes ne cherche pas à réduire suffisamment la consommation d'espaces naturels, par exemple en étudiant les améliorations qui pourraient être apportées à la RN126 sur les parties les moins fréquentées (en particulier par la sécurisation des parties identifiées comme accidentogènes et par la réduction des nuisances qui s'imposent…).

Ces parties peu fréquentées représentent pourtant l'essentiel de l'itinéraire (Verfeil – Soual). Dans toutes les hypothèses étudiées, le niveau de trafic y reste inférieur à 13 000 véh./j, ce qui est très en-deça de ce qui justifie usuellement la construction d'une autoroute à 2x2 voies en site neuf. Dans une telle recherche de variantes, la mise à 2x2 voies pourrait éventuellement être envisagée aux deux extrémités de l'itinéraire où la fréquentation est plus élevée qu'en partie centrale.

L'Ae recommande de comparer les variantes, y compris en aménagement sur place et en tracé neuf concédé, en intégrant l'ensemble des coûts financés par les usagers et les pouvoirs publics pour chacune des options.

Elle recommande aussi de poursuivre l'analyse des variantes afin de réduire la consommation d'espaces naturels et de prévoir des mesures complémentaires contribuant à l'objectif d'absence d'artificialisation nette.

Aucune prise en compte de choix modaux alternatifs n'a été présentée, au motif que le chemin de fer utilise un autre itinéraire pour relier Toulouse et Castres. Cet argument est sans effet sur l'un des objectifs principaux motivant le projet et son utilité publique : le « désenclavement » de Castres.

Alors que les questions de transition énergétique impliquant des choix de modes de transport alternatifs au mode routier sont au premier plan des agendas des politiques de transition écologique, le parti pris d'analyse des variantes centrées uniquement sur le mode automobile paraît anachronique.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes en prenant en compte des alternatives au mode routier pour le désenclavement de Castres, en cohérence avec les objectifs nationaux.

2.4 *Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction, de compensation*

L'étude d'impact évalue à 109,8 millions d'euros hors taxes le coût des mesures environnementales. Il semble que cette évaluation cumule les mesures environnementales avec des mesures constructives obligatoires pour que le projet soit fonctionnel (notamment les franchissements hydrauliques). Il serait utile de mentionner le coût des seules mesures d'évitement, réduction et compensation et d'en fournir le détail.

2.4.1 Trafic routier

Les estimations de trafic sont celles de 2016 actualisées. En option de référence 2044 (sans projet), le trafic sur la RN126 reste inférieur ou égal à environ 11 500 véh./j entre Verfeil et Soual et à 16 000 véh./j en entrée de Castres. Avec projet, le niveau de trafic actualisé reste inférieur à 13 000 véh./j sur tout le projet à l'exception de l'entrée de Castres où il approche les 17 500 véh./j.

	A680 / Verfeil Ouest	Verfeil Ouest / Est	Verfeil / Maurens-Scopont	Maurens-Scopont / Puylaurens	Puylaurens / Soual	Soual / Castres Saint-Païsis
TMJA EFDUP 2024	9000		8200		8550	13850
TMJA EFDUP 2044	10550		9570		10230	16170
TMJA actualisé 2025	9745	10414	9325	8116	8795	14915
TMJA actualisé 2045	11693	12170	10894	9466	10563	17412

Tableau 4 : Trafics estimés actualisés avec projet à la mise en service et vingt ans plus tard (source : dossier).

Le traitement du bruit pour les riverains se traduit par environ 8,3 km d'écrans acoustiques et de merlons, complétés par des isolations de façade ponctuelles (une vingtaine). Les 36 bâtiments qui se trouveront sur le tracé du projet ou trop près seront acquis et démolis.

Les tableaux figurant les bilans des émissions pour chacun des secteurs du projet sont identiques à ceux du dossier de 2016 nonobstant l'actualisation des trafics et l'évolution du parc automobile (cf. supra au § 2.1). Comme déjà mentionné, le modèle de trafic utilisé n'est pas multimodal. Les projets de développement des transports en commun, notamment ferroviaires, s'ils sont cités dans l'évaluation de l'état initial, ne sont pas pris en compte pour les prévisions de trafic alors qu'il s'agit d'éléments forts des stratégies climatiques régionales et nationale. Aucune actualisation tenant compte des enjeux de sobriété énergétique et d'accélération de la lutte contre le changement climatique, singulièrement renforcés depuis 2016, n'est présentée dans le dossier, qui ne semble pas tenir compte de la stratégie nationale bas carbone (« SNBC2 », reprise dans la loi énergie climat), laquelle n'est pas citée dans l'étude d'impact ni même dans l'étude d'actualisation des trafics remise aux rapporteurs.

L'Ae réitère sa recommandation de reprendre la modélisation du trafic à l'aide d'un modèle multimodal et d'ajuster ensuite les différentes évaluations d'impacts qui dépendent des trafics projetés, en respectant la stratégie nationale bas carbone.

2.4.2 Qualité de l'air et risques sanitaires

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de prendre en compte l'ensemble des polluants listés dans l'avis de l'Anses du 12 juillet 2012 dans le volet qualité de l'air.

Le mémoire en réponse indique que la méthodologie retenue dans le dossier de DUP s'appuie sur la circulaire interministérielle du 25 février 2005 sur le sujet.

Le dossier mentionne désormais l'avis de l'Anses et la note technique du 22 février 2019 qui lui fait suite[20]. Cependant, il reprend l'étude d'impact de 2016 sans actualisation de ce point. La liste des polluants à étudier est désormais élargie à 16 hydrocarbures aromatiques polycycliques et l'arsenic, non pris en compte par l'étude présentée (hormis au droit des établissements sensibles où l'étude est renforcée).

[20] Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

L'évaluation des risques sanitaires s'appuie sur les valeurs toxicologiques de référence (VTR) des substances et sur les valeurs guides disponibles pour les polluants pour lesquels cette VTR n'est pas disponible. Les seuils en dessous desquels on peut affirmer qu'il n'y a pas d'impact sanitaire sont ceux élaborés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Ces valeurs tiennent compte d'une analyse de l'ensemble de la littérature scientifique mondiale disponible au jour de leur publication, la dernière révision datant de 2021. L'étude d'impact mentionne bien les révisions des lignes directrices de l'OMS effectuées en 2021. Néanmoins, l'évaluation des risques n'est pas fondée sur ces valeurs puisqu'elle compare les concentrations aux valeurs de 2005.

L'évaluation des risques sanitaires par inhalation, outre les polluants négligés mentionnés ci-dessus, ne procède à aucun calcul de risque lié au cumul des polluants cancérigènes sans effet de seuil. Sans prendre en compte l'effet cocktail qui suppose une synergie entre ces substances qui n'est pas documentée, l'addition des effets doit être envisagée lorsqu'il s'agit du même type de cancer. On note notamment que plusieurs substances Cr, Ni, particules diesel, Benzopyrène et aussi l'arsenic et les HAP provoquent, selon le dossier, des cancers du tractus respiratoire, leur cumul doit donc être analysé.

L'Ae recommande de reprendre le volet qualité de l'air et effets sur la santé en s'appuyant sur l'ensemble des substances de la note technique du 22 février 2019 ainsi que leur cumul et en comparant les concentrations modélisées aux lignes directrices adoptées par l'OMS dans sa dernière révision.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de reprendre les calculs de qualité de l'air en utilisant la dernière version du logiciel Copert 4 et de revoir, à l'aune des résultats obtenus, l'ensemble des évaluations de risques sanitaire et de coût de la pollution.

Le dossier reprend les données de 2016 sans actualisation du trafic ni de la méthodologie. Il s'appuie donc sur une version de la méthode Copert[21] qui utilise des données issues d'essais normalisés déclarées par les constructeurs avant l'affaire des émissions falsifiées des véhicules diesel., laquelle a démontré le manque de fiabilité de ces données. Depuis plusieurs années maintenant, les outils de modélisation des émissions des véhicules tiennent compte des émissions réelles du parc. En outre, le dossier indique que l'arsenic n'a pas pu être pris en compte du fait de son absence de la méthode Copert ce qui est contredit par la documentation de Copert 5.5 qui est disponible depuis 2019[22].

L'Ae réitère sa recommandation de reprendre les calculs de qualité de l'air en utilisant une version récente de la méthode Copert et de revoir, à l'aune des résultats obtenus, les évaluations des risques sanitaires, de coût de la pollution et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à prévoir.

[21] Actuellement Copert 5.6.1 (https://www.emisia.com/utilities/copert/versions/).

[22] *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019* – Update Oct. 2021 : https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-3-b-i/at_download/file.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande d'évaluer les effets du projet sur la formation d'ozone troposphérique.

Cette recommandation a également été ignorée bien que le dossier mentionne dans l'état initial la formation d'ozone et sa diminution récente. L'argumentation du maître d'ouvrage est que l'ozone n'est pas un polluant réglementé. Il n'en est pas moins toxique et donc susceptible d'impact sanitaire qu'il convient d'évaluer.

L'Ae recommande à nouveau d'évaluer les effets du projet sur la formation d'ozone troposphérique.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande que les émissions prévisibles lors de la mise en service en 2024 et chaque année suivante soient précisées et que des mesures de réduction ou de compensation adaptées soient étudiées et mises en œuvre en conséquence.

Cette recommandation n'a pas fait l'objet d'une réponse complète quoique le mémoire en réponse du dossier de 2016 indique que les calculs d'émissions ont été présentés pour l'année de mise en service (2024) et à l'horizon 2042 : ce n'est le cas ni dans l'étude d'impact ni dans les atlas cartographiques (dont les cartes sont d'ailleurs floues). Les concentrations de polluants sont présentées à l'état initial et à l'état de référence (sans projet), ainsi qu'à l'état projet en 2042. Se référer au seul horizon de long terme n'est pas pertinent car les émissions de polluants du parc automobile seront à la mise en service supérieures à ce qu'elles seront à terme, étant donné que l'étude suppose une forte amélioration des motorisations sur le long terme. Ainsi, la faible hausse tendancielle de trafic prévue implique que les émissions les plus importantes sont à craindre au moment de la mise en service, ou peu après, et non à long terme. La note technique du 22 février 2019 n'est donc pas respectée sur ce point.

Malgré ces lacunes, les indicateurs de risque de cancer lié aux particules diesel dépassent les valeurs repères de risque sur tous les secteurs de l'aire d'étude ainsi que pour les patients du centre thérapeutique résidentiel En Boulou et de l'EHPAD La Patellière. Il convient de prévoir des mesures de réduction et de compensation pour protéger la santé de ces personnes.

Enfin, les mesures de réduction prévues, qui consistent en l'installation de 40 à 60 places de covoiturage à proximité des échangeurs, 16 prises pour les véhicules électriques et la suppression des barrières de péage (qui évitent freinage et accélération, donc des émissions supplémentaires) apparaissent nettement insuffisantes au regard des risques à réduire. Leurs effets sur la qualité de l'air ne sont pas chiffrés. Il est également prévu un suivi de la qualité de l'air le long de l'infrastructure et à proximité des établissements sensibles, mais le dossier ne précise pas les mesures qui seront prises en cas de dépassement des valeurs repère de risque. À cet égard, il serait intéressant que le comité de suivi des engagements de l'État, prévu par le contrat de concession, comporte des représentants d'agences sanitaires disposant d'une expertise en la matière.

L'Ae recommande à nouveau que les émissions prévisibles lors de la mise en service soient précisées, que l'évaluation des risques sanitaires s'appuie sur les valeurs guides les plus récentes et que des mesures de réduction ou de compensation adaptées soient étudiées et mises en œuvre en conséquence, y compris selon les résultats du suivi.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de baser l'évaluation quantitative de risque sanitaire des substances à seuil sur des concentrations totales inhalées.

L'étude se fonde sur les seules concentrations de polluants imputables au trafic induit par le projet. Ces concentrations « ajoutées » sont comparées aux seuils qui fixent l'exposition maximale sans effet sanitaire significatif des substances dites « à effet de seuil ». Une telle pratique n'est pas pertinente, car ce sont les concentrations totales auxquelles les individus sont exposés qu'il faut analyser.

L'Ae recommande de fonder l'évaluation quantitative de risque sanitaire des substances à seuil sur les concentrations totales inhalées.

2.4.3 Milieux naturels

Outre les surfaces consommées (cf. supra), les impacts du projet sur les milieux naturels après mesures d'évitement et de réduction consistent notamment en treize rescindements[23] définitifs de cours d'eau (ou quatorze selon les parties du dossier, auxquels s'ajoutent neuf dérivations provisoires), 705 m cumulés de longueur d'ouvrages hydrauliques, la destruction de zones humides à hauteur de 22,5 ha (19,4 ha en impacts directs et 3,1 ha en impacts indirects) et de 9,65 km de fossés, la suppressions de haies, d'alignements d'arbres et de boisements (3,43 km et 13,1 ha) et de 75 ha de milieux ouverts ou semi-ouverts. Le projet supprime en outre environ 230 ha agricoles.

Les mesures d'évitement et de réduction sont déduites pour calculer pour chaque milieu la « dette compensatoire » du projet. À ce sujet, les pétitionnaires s'engagent à ce que les mesures compensatoires assurent l'absence de perte nette de biodiversité, en application des dispositions légales et réglementaires rappelées ci-dessus au § 2.3. Les superficies mentionnées semblent intéressantes mais l'atteinte de cet objectif fixé par la loi ne pourra être assurée qu'au vu d'un succès des mesures, que devra constater le suivi du projet.

Certaines mesures ont été prévues pendant 20 ans, d'autres pendant 55 ans, durée de la concession de l'A69 à ATOSCA. Les mesures de long terme sont parfois prévues via la mise en place d'obligations réelles environnementales (ORE). L'Ae rappelle que la durée des mesures ERC doit être au moins égale à la durée de la perturbation dans l'environnement : la durée sera à allonger le cas échéant.

Concernant le paysage, le dossier souligne à juste titre que « *le territoire est piqueté d'éléments anthropiques qui viennent, de façon plus ou moins importante, dénaturer l'aspect bucolique du paysage, notamment la ligne électrique haute tension, et les infrastructures de transport.* » Les mesures ERC prévues pour intégrer l'autoroute consistent essentiellement en des plantations sur les merlons et délaissés de l'infrastructure, ce qui ne semble pas suffisant pour redonner au paysage son « *aspect bucolique* ». Les nombreux passages en remblai créent une marque particulièrement visible dans le paysage, qui peut même être renforcée par des plantations linéaires ou surfaciques non ou mal intégrées à la trame bocagère existante.

L'Ae recommande à l'État de s'assurer que les mesures ERC ont une pérennité au moins égale à celle des incidences et à la durée de vie de l'infrastructure et que les compensations prévues garantissent

[23] Rectification d'un cours d'eau. Le dossier utilise de manière inappropriée ce terme pour qualifier des mesures de reméandrage

l'absence de perte nette de biodiversité, voire son amélioration, et de les augmenter en cas contraire. Si ce n'est pas possible, elle recommande de prévoir des mesures correctives complémentaires et de réexaminer le choix de la variante du projet actuel selon les objectifs à atteindre fixés par la loi « biodiversité » de 2016.

Elle recommande enfin de renforcer les mesures paysagères en s'appuyant sur la trame bocagère existante.

Le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) a émis deux avis[24] sur le projet, respectivement sur l'A680 et sur l'A69. Ceux-ci sont défavorables et remettent notamment en cause les arguments invoqués par le dossier pour justifier d'une raison impérative d'intérêt public majeur.

Ils soulignent l'importance des impacts du projet sur les milieux naturels, sur les zones d'expansion des crues, et sur l'importance des consommations d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des destructions d'individus appartenant à des espèces protégées. Ils remettent en cause la démonstration de l'absence de solution alternative satisfaisante du fait de la comparaison trop rapide et présentée « à charge » entre un scénario d'aménagement sur place et le projet en site neuf, mais aussi en raison de la non-prise en compte suffisante d'alternatives au mode routier (solution ferroviaire notamment). La réalisation des inventaires (oubli possible de certaines espèces protégées), la qualification des enjeux, des impacts et des mesures sont aussi critiquées. En conclusion, le CNPN souligne la contradiction entre ce projet et les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, d'objectif de « zéro artificialisation nette » et de « zéro » perte nette de biodiversité, ainsi qu'en matière de pouvoir d'achat.

L'Ae rappelle que, en matière d'atteinte aux espèces protégées, pour pouvoir justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur, la jurisprudence du Conseil d'État[25] requiert des arguments complémentaires, et pour certains significativement plus exigeants que ceux requis pour l'utilité publique. À ce stade, les gains attendus en matière de sécurité routière, la réduction des nuisances et des risques liés au trafic dévié de certains secteurs habités et l'augmentation de la facture énergétique liée à l'encouragement à la mobilité routière semblent des justifications limitées.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de montrer qu'il n'est pas possible d'éviter les impacts de l'échangeur [de Soual] ou bien d'expliquer en quoi le dispositif prévu sera efficace.

Elle recommande aussi de présenter dans l'étude d'impact la manière dont les préconisations du SETRA sont prises en compte dans la conception des ouvrages de franchissement par la faune, et de justifier l'absence de passage à petite faune supplémentaire.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de présenter une analyse de la fonctionnalité des rétablissements prévus pour l'autoroute en tenant compte des rétablissements existants ou qui seraient à créer ou modifier pour la RN 126. Elle recommande de compléter les mesures de réduction des impacts en aménageant, selon les besoins ainsi identifiés, des ouvrages conçus en cohérence pour permettre un franchissement cohérent de la RN 126 et de l'autoroute.

Si la petite faune dispose d'un moyen de franchissement tous les 300 m environ dans les zones où l'infrastructure est en remblai, la présence de banquettes permettant le franchissement des ouvrages sous chaussée où de l'eau s'écoulera reste d'occurrence très limitée (cette information,

[24] Ceux-ci sont consultables sur : https://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022-03-13a-00420_liaison_autoroutiere_verfeil_-_castres_a69__castres_81.pdf et https://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022-03-13a-00417_elargissement_a680_verfeil_31.pdf.

[25] Voir notamment les décisions qui concernent la déviation de Beynac accessible sur http://selection.twitter.jurissite-caa-bordeaux.fr/index.php?post/19BX02327

disponible dans l'annexe dédiée au dossier « loi sur l'eau », gagnerait à figurer dans l'étude d'impact). Dès lors, la fonctionnalité de l'ensemble de ces franchissements n'est pas garantie. En outre, pour ce qui concerne les parties qui ne sont pas aménagées en remblais, la traversée de la chaussée par la petite faune entraîne un risque de mortalité élevé malgré le trafic relativement faible. Des écrans grillagés ont été prévus pour guider la faune au niveau des franchissements. Des mesures complémentaires permettant un franchissement sécurisé pour la faune terrestre ainsi que pour les chiroptères semblent nécessaires dans chaque secteur jouant un rôle de corridor écologique.

L'Ae recommande de renforcer le nombre et la fonctionnalité (ouverture et banquettes) des ouvrages de franchissement pour la petite faune et de les systématiser pour les chiroptères sur les corridors écologiques.

Pour l'A680, qui comprend la compensation sur plus de 9 ha de prairies et fourrés arbustifs, le dossier prévoit une compensation par création d'espaces. Les mesures de gestion éprouvées, telles que le maintien de prairies de fauche, n'ont pas été retenues en raison de la difficulté d'assurer leur pérennité à long terme en secteur agricole[26]. Il semble pourtant que des moyens adéquats pourraient permettre d'atteindre un tel objectif, telles des ORE comme cela est d'ailleurs prévu pour d'autres mesures liées à l'A680.

L'Ae observe également que plus de 6 ha de talus autoroutiers seront utilisés pour la compensation, mais le dossier ne procède à aucune évaluation de l'effet des collisions de la faune ni des effets des retombées polluantes du trafic sur les espèces colonisant ces milieux. Le dossier prévoit une mesure compensatoire (MC29) de limitation de l'usage des produits phytopharmaceutiques en milieu agricole, ce qui devrait aussi concerner les bordures de l'autoroute soumises aux retombées des polluants du trafic.

L'Ae recommande d'approfondir l'équivalence écologique des mesures compensatoires sur les talus en tenant compte de la pollution du trafic et d'adopter des mesures de gestion pérennes pour l'ensemble des mesures compensatoires des impacts de l'A680.

Concernant l'A69, la réponse à la recommandation de l'Ae relative à l'échangeur de Soual repose essentiellement sur des mesures de réduction plutôt que d'évitement. Cet échangeur et les voies qui s'y connectent, situés en zone humide, inondable et sur un corridor écologique, n'ont pas été substantiellement modifiés pour éviter leurs impacts malgré des dimensions importantes.

L'Ae recommande de privilégier l'évitement des impacts de l'échangeur de Soual, plutôt que leur réduction et compensation.

2.4.4 Émissions de gaz à effet de serre et effets sur le climat

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de renforcer le chapitre sur l'impact sur le climat en l'assortissant de valeurs numériques quantifiant les émissions et de présenter des mesures de réduction d'impact ou, le cas échéant, de compensation.

Le dossier comporte un chapitre spécifique dédié au climat, ce qui est positif. Celui-ci distingue les impacts sur les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux et en phase d'exploitation. Une

[26] Le dossier indique à ce sujet : « *Les cortèges d'espèces [...] sont menacés par les pratiques agricoles intensives et la dégradation des linéaires arborés et arbustifs. On notera par exemple qu'une prairie permanente identifiée en 2015 était cette année plantée intensivement en maïs alors même qu'elle abrite une mare, lieu de reproduction d'amphibiens et d'odonates.* » Cette observation démontre le besoin et la pertinence de préserver ces milieux.

annexe présentant le « bilan carbone » de l'A680 est jointe au dossier, dont les chiffres fournis présentent une incertitude estimée à 30 %.

En ce qui concerne la phase travaux et selon le dossier, seules les émissions liées à la conception de l'A69 sont quantifiées à hauteur de 207 000 teqCO_2. Les émissions du doublement de l'A680 sont quantifiées à 8,4 000 teqCO_2 et celles de la réalisation de l'A69 ne sont pas présentées, à l'inverse de la conception. Le dossier se borne à lister les mesures prises pour réduire les émissions et indique, sans le démontrer ni le quantifier, que les mesures compensatoires des atteintes à la biodiversité contribueront à réduire la dette carbone du projet. La conclusion : « *Bien [que] non significative sur le climat à l'échelle nationale et mondiale, à l'échéance de mise en service, la contribution brute du projet aux émissions de GES est positive* » s'appuie sur une idée d'impact négligeable à l'échelle planétaire qui est une caractéristique commune de toutes les activités humaines. L'Ae ne saurait valider cet argument qui illustre, au travers de ce projet autoroutier, la « tragédie des communs » [27] que constitue le changement climatique. Enfin, l'absence de quantification complète est couplée à une absence de compensation des émissions de gaz à effet de serre, ce qui démontre une démarche ERC non aboutie sur ce point, et un non-respect des objectifs nationaux et mondiaux de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Les émissions de gaz à effet de serre en phase d'exploitation sont présentées sans détail sur leur calcul. Elles s'élèveraient à 154 000 teqCO_2 par an soit 18 500 t de plus que l'option sans projet. Les calculs de trafic utilisés ne sont pas référencés dans le chapitre sur les gaz à effet de serre, il est indiqué : « cf. chapitre Santé, sécurité et salubrité publique » mais l'étude d'impact ne présente pas de chapitre sous ce titre. Si on s'appuie sur les évaluations de trafic présentées au chapitre 5.4.3 de l'étude d'impact, on constate que celles-ci ont été actualisées depuis l'étude de 2016 mais sans changer les niveaux d'émission (voir ci-dessus). Le contexte a pourtant beaucoup changé avec des actions fortes des pouvoirs publics en faveur des transports en commun, la mise en place de zones à faibles émissions qui pourraient diminuer l'usage de la voiture et l'objectif de sobriété énergétique. Tout cela justifie une mise à jour complète. Sur ces bases qualitatives et non quantitatives, le dossier évoque des mesures de réduction et de compensation, sous forme de contribution à la mise en place de puits de carbone dans le Tarn, sans les évaluer précisément.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre avec des hypothèses actualisées (étude de trafic actualisée et hypothèses d'émissions des véhicules prises en situation réelle), tenant compte des enjeux actuels de sobriété énergétique et de lutte contre le changement climatique et de mettre en place la séquence éviter, réduire, compenser sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre.

2.4.5 Impacts sur les milieux aquatiques et sur les zones humides

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande d'inscrire au cahier des charges de l'appel d'offre de mise en concession des exigences strictes en matière de continuité des cours d'eau, de prévention des inondations et de préservation des habitats aquatiques, y compris en termes de compensation.

[27] Le philosophe grec Aristote avait déjà mis en avant le problème de la tragédie des communs : « *Ce qui est commun à tous fait l'objet de moins de soins, car les Hommes s'intéressent davantage à ce qui est à eux qu'à ce qu'ils possèdent en commun avec leurs semblables.* »

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de compléter l'évaluation des impacts sur les zones humides et de préciser les impacts et mesures à prendre en compte dans le cahier des charges de l'appel d'offre de mise en concession.

L'Ae souligne l'importance d'approfondir la mise en œuvre de la séquence ERC concernant les zones humides affectées par les modifications apportées au projet au niveau des échangeurs de Verfeil et du barreau de Puylaurens. En particulier, la destruction de deux fois 190 m de linéaire de ripisylve du Girou et du Conné doit faire l'objet de mesures qui rétablissent la fonctionnalité de ces importants écotones[28]. Or le dossier indique que 760 m de ripisylve seront restaurés mais n'assure pas que la continuité de la ripisylve sera garantie, ce qui conditionne l'équivalence écologique. Le choix d'un facteur multiplicateur ne suffit pas à assurer cette équivalence car la rupture d'une ripisylve a un impact sur les déplacements des espèces terrestres sur l'ensemble du linéaire du cours d'eau. Il est souligné : « *qu'une opération de plantation des berges du Girou est en cours depuis 2013 (côté Gragnague) avec l'association Arbres et paysages d'Autan qu'il pourrait être intéressant de contacter afin d'envisager un partenariat de financement pour le linéaire de ripisylve restant à compenser* ». Sous réserve d'une véritable additionnalité, cette opération devrait être menée à bien avant que les impacts surviennent, et l'ensemble des mesures compensatoires devraient être présentées à l'enquête publique assorties d'une démonstration de leur équivalence écologique.

L'Office français de la biodiversité estime les mesures compensatoires en partie insuffisantes en termes de fonctionnalité, de pérennité, notamment sur les zones humides : une réponse est attendue sur ce point pour garantir au moins une équivalence fonctionnelle et prévoir des mesures correctives en cas d'insuccès.

L'Ae recommande de démontrer la fonctionnalité et la pérennité des mesures compensatoires, notamment concernant les zones humides et les interruptions des ripisylves du Girou et du Conné. Elle recommande de prévoir des mesures correctives en cas d'insuccès.

L'impact du projet sur la qualité des eaux résulte du traitement qui sera apporté aux eaux de ruissellement. Les dispositifs prévus sont classiques en technique routière : bassins « multifonction » avant rejet au milieu naturel. L'Ae souligne que ce type d'installation ne traite qu'une partie des polluants. L'abattement n'est que partiel pour la concentration des substances dissoutes dans l'eau. Le dossier fait ainsi état de dépassements à prévoir pour les métaux lourds. Plus spécifiquement, les normes de qualité environnementale ne sont pas respectées en sortie de certains bassins en raison des concentrations en zinc, cuivre et cadmium, dont les niveaux resteront significatifs sur 100 à 700 m des fossés recevant les rejets.

L'Ae recommande de renforcer le traitement des eaux de ruissellement avant rejet au milieu naturel, afin que chaque point de rejet dans le milieu naturel respecte les normes de qualité environnementale.

[28] Un écotone est une zone de transition écologique entre deux écosystèmes. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, car elle abrite des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des écosystèmes le bordant

2.4.6 Zones inondables, déblais, remblais

Le projet se déploie largement en zones inondables. C'est tout particulièrement le cas pour l'A680 qui est « *presqu'entièrement située en zone de crue fréquente* » (dont la période de retour est comprise entre 5 et 15 ans).

44,5 ha des emprises résiduelles du projet sont en zone inondable représentant 112 500 m³ du fait de l'A680 et 398 000 m³ du fait de l'A69. En conséquence, des décaissements sont prévus pour restituer les volumes d'expansion des crues soustraits par les remblais, réduisant ainsi la rehausse de la ligne d'eau à moins de 2 cm mais accroissant les effets du projet sur les milieux naturels. Leurs emplacement et profondeur, présentés sous forme d'enveloppe, gagneraient à être précisément cartographiés dans l'étude d'impact.

Un important travail a été effectué pour réduire le besoin en matériaux, qui s'élevait à un déficit de plusieurs millions de mètres cubes dans le dossier de DUP. L'étude d'impact présente les carrières pouvant fournir le projet pour couvrir les besoins résiduels après application des mesures d'optimisation du tracé et de maximisation du réemploi. Les mouvements de matériaux le long de l'infrastructure sont présentés, car certains secteurs seront déficitaires et d'autres excédentaires. La récapitulation des mouvements pour l'A69 est présentée dans le tableau suivant.

	SECTEUR 2 (en Km³)	SECTEUR 3 (en Km³)	SECTEUR 4 (en Km³)	SECTEUR 5 (en Km³)	TOTAL (en km³)
Déblais, fouilles	837	3123	907	401	4 968
Aménagements en déblai et compensation Zone inondable	503		10	367	880
Remblais, Merlons	1472	1 346	804	1 346	4 873
Couche de forme	188	138	80	112	468
Déficit	-790			-470	-1480
Excédent		1437	208		1 994
Destination excédent		Secteur 2&3	Secteur 5		
Modelés		372	65	0	437

Tableau 5 : Mouvements de matériaux pour l'A69 exprimés en milliers de m³ (source : dossier).

2.4.7 Agriculture

Les compensations aux suppressions de terres agricoles sont la restitution de bretelles démontées, la compensation financière et la mise en œuvre possible d'aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe). Selon les informations communiquées oralement aux rapporteurs, sept secteurs d'aménagement ont été identifiés dans le Tarn et quatre Afafe seraient d'ores et déjà décidés dans ce département. Les commissions n'ont pas encore pris de décision en Haute-Garonne.

L'Ae rappelle que les Afafe sont des parties constitutives du projet. Leurs incidences devront donc être étudiées à travers l'étude d'impact actualisée du projet LACT, mais l'étude d'impact devrait déjà apporter des éléments permettant d'organiser les aménagements pour qu'ils tiennent compte des sensibilités identifiées et pour les articuler avec le projet et ses mesures environnementales (notamment paysagères et bocagères).

L'Ae recommande de compléter la partie de l'étude d'impact consacrée aux Afafe en précisant la manière dont les aménagements devront tenir compte des sensibilités identifiées et s'articuler avec le projet et ses mesures environnementales.

2.5 *Évaluation des incidences Natura 2000*

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de mieux étayer l'analyse des incidences Natura 2000 sur les deux parties du projet interagissant avec l'Agout et de démontrer l'absence de doute raisonnable quant à l'atteinte aux objectifs de conservation du site concerné lors des travaux et en exploitation. Elle recommande en outre d'établir un cahier des charges précis comportant des mesures d'évitement, de réduction et de suivi afin de s'assurer de l'absence de l'effet significatif sur les habitats et espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000, au droit de l'ouvrage.

Le projet a été modifié ainsi que précise le dossier : « *La modification du viaduc de l'Agout avec la réduction de 4 à 2 du nombre de travées (et de 6 à 2 du nombre de piles) afin de diviser par 3 l'impact dans la vallée de l'Agout (zone Natura 2000).* » Les impacts directs sur les habitats d'intérêt communautaire et d'intérêt communautaire prioritaire sont ainsi limités à quelques dizaines de mètres carrés, sans interruption de la continuité des ripisylves. Il aurait été intéressant de chercher une géométrie du projet permettant de supprimer toute destruction pérenne de ces milieux.

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 conclut néanmoins à l'absence d'incidence significative du fait des mesures d'évitement et de réduction adoptées. Ces mesures sont nombreuses et contraignantes, notamment pour la phase chantier.

L'Ae souscrit à cette conclusion et souligne que sa réalisation dépend de la qualité de la mise en œuvre des mesures et de leur suivi, à une fréquence adaptée au rythme du chantier et au fait d'y associer des personnalités indépendantes, compétentes en matière de protection de la nature et susceptibles d'alerter le pétitionnaire et les pouvoirs publics en cas d'absence de respect des prescriptions.

L'Ae recommande d'associer au comité de suivi des personnalités indépendantes spécialistes de la biodiversité et de la protection de la nature, de mettre en place un suivi fréquent des mesures concernant les sites Natura 2000, et d'éviter toute destruction d'habitats naturels d'intérêt communautaire prioritaire.

2.6 *Analyse des effets potentiels sur l'urbanisation*

L'étude d'impact estime négligeables les effets du projet sur l'urbanisation et conclut de manière surprenante : « *Le développement éventuel de l'urbanisation autour du projet de liaison Castres – Toulouse ne constitue pas un facteur significatif d'impact supplémentaire sur un environnement aujourd'hui préservé.* » Pourtant, plusieurs projets de zones d'aménagement concerté ou zones d'activité sont prévus par les documents d'urbanisme le long du tracé, dont il est prévisible que la réalisation du LACT et de ses échangeurs accélérera le développement. Ainsi l'étude de trafic actualisée mentionne-t-elle qu'une zone d'activité de 8 ha est prévue près de l'échangeur de Soual, avec une réserve supplémentaire de 12 ha. D'autres zones sont aussi mentionnées dans le dossier.

Il est aussi visé une augmentation du pourcentage d'habitants de Castres travaillant à Toulouse. Le projet affiche pourtant l'ambition de rendre plus attractive l'agglomération de Castres, dont la

satisfaction conduirait mécaniquement à des conséquences en matière d'urbanisation. Celles-ci ne sont pas analysées par l'étude d'impact.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts induits par le projet sur le développement de l'urbanisation et de prévoir dès maintenant des mesures permettant d'en réduire les effets, comme par exemple la limitation du nombre d'échangeurs, notamment en termes d'artificialisation cumulée avec celle causée directement par le projet.

2.7 *Suivi des mesures et de leurs effets*

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de mettre en place un suivi écologique du site Natura 2000 au droit du projet.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande par ailleurs de décrire la manière dont l'ensemble des engagements de suivi seront transmis au concessionnaire.

Le contrat de concession prévoit bien que le suivi environnemental, notamment pour les sites Natura 2000, sera effectué par le concessionnaire qui en rendra compte annuellement au comité de suivi des engagements de l'État (plus particulièrement de son comité de suivi des mesures compensatoires) qui sera mis en place par le préfet de la région Occitanie. La composition exacte de ce comité et la fréquence des réunions consacrées au suivi environnemental ne sont pas précisées.

L'Ae recommande à l'État d'inclure dans le comité de suivi des engagements de l'État des personnalités indépendantes des pétitionnaires et des préfectures et compétentes sur les enjeux environnementaux du projet. Elle recommande aussi de préciser la composition et la fréquence des réunions de suivi concernant les mesures environnementales, et d'en publier les résultats.

2.8 *Évaluation socio-économique*

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de réviser les paramètres du calcul économique en tenant compte d'un temps de parcours cohérent avec les autres parties du dossier et réaliste, y compris aux heures de pointe, et en tenant compte des recommandations de l'Ae sur les émissions réelles de polluants des véhicules (notamment diesel) et de la réduction des impacts sanitaires en ville.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande de prendre en compte, au moins dans l'analyse de sensibilité de l'évaluation socio-économique, les orientations et pistes d'action de la programmation pluriannuelle de l'énergie concernant la mobilité.

[Recommandation Ae 2016] : L'Ae recommande :

- **de fournir les éléments du calcul du gain de confort ;**
- **de calculer les gains de temps par tranche horaire afin de distinguer les périodes de saturation du trafic des périodes fluides ;**
- **de prendre en compte les déplacements complets de l'origine à la destination en tenant compte des coûts liés à la pollution dans l'ensemble des zones traversées et du report de la congestion vers l'agglomération toulousaine.**

Le dossier présente l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages pour la collectivité de façon très succincte : neuf pages, ce qui contraste singulièrement avec les 88 pages consacrées à ce sujet dans le dossier de déclaration d'utilité publique. L'évaluation des projets d'infrastructures requise par l'article L. 1511-2 du code des transports n'est pas jointe au dossier,

l'avis de l'Ae ne peut donc porter sur ce point qui est pourtant essentiel pour un projet de cette nature.

Ce chapitre semble reprendre l'analyse économique de 2016 sans actualisation, les valeurs liées aux gains de temps et à la sécurité étant identiques. Les hypothèses de trafic n'ont pas été modifiées, l'actualisation de 2021 de l'étude de trafic n'ayant pas été prise en compte dans ce volet. Les émissions des véhicules sont donc toujours celles qui reposent sur les déclarations des constructeurs avant l'affaire des émissions falsifiées des véhicules diesel. Les consommations d'énergie sont présentées dans un tableau dont aucun des axes n'est lisible (illustration 352 de la pièce F2).

Les valeurs tutélaires de la pollution sont celles du rapport Quinet de 2013, ignorant sa mise à jour en 2019 qui renforce considérablement le coût des émissions de gaz à effet de serre. Or le nouveau calcul diminue le coût de ces émissions. Les informations et calculs complémentaires recommandées par l'Ae dans les trois recommandations ci-dessus n'ont eu que des réponses partielles.

		Gain en M€2010
Gain de temps	Pour les véhicules particuliers	549.9
	Pour les poids lourds	70.2
Gain de sécurité		128
Externalités (gains environnementaux)	Pollution de l'air	-5.2
	Bruit	12.9
	Effets amont-aval	-3.7
	Effets de serre (CO2)	-49.2
	Total	722.9

Tableau 6 : Bilan coûts-avantages du projet (source : dossier).

Les gains de temps ont été pris en compte. Mais l'actualisation de 2021 de l'étude de trafic signale que les usagers de l'itinéraire de substitution verront leur temps de trajet allongé de 5 min entre Saint-Palais et Verfeil. Il conviendra donc de vérifier si ces allongements ont été déduits des gains de temps valorisés dans le bilan coût-avantages et dans le calcul socio-économique.

Décomposition de la VAN-SE (en M€ 2010)	
Gains de temps	640,1
Gains confort	167,4
Gains environnementaux	- 45,9
Gains de sécurité	127,6
Avantages carburant	- 75,0
Coûts d'entretien et dépréciation des véhicules	- 22,8
Coûts d'investissement (construction + grosses réparations)	- 262,8
Coût entretien et exploitation des infrastructures	- 74,8
Valeur résiduelle	54,3
TOTAL	508,1

Tableau 7 : Paramètres du calcul de la valeur actualisée nette socio-économique (source : dossier).

L'Ae réitère ses recommandations concernant l'analyse socio-économique. Elle recommande de la reprendre à partir de données et d'hypothèses actualisées (notamment sur le trafic et les émissions des véhicules), tenant compte l'ensemble des coûts et bénéfices et des enjeux et objectifs de transition énergétique actuels.

2.9 *Résumé non technique*

Le dossier est d'un volume très important : environ 1 500 pages sur l'A680 et 5 300 pages sur l'A69, auxquelles s'ajoutent 1 800 pages d'étude d'impact commune – les pages de la plupart des pièces étant au format A3 avec deux pages A4 imprimées, ce qui multiplie par deux le nombre de pages A4 résultant (soit plus de 15 000). L'appropriation du dossier par le public nécessite donc que le résumé non technique de l'étude d'impact soit de qualité. Celui-ci présente pourtant de nombreuses erreurs, contradictions (réelles ou apparentes) ou imprécisions, qui devraient être corrigées.

L'Ae recommande de corriger les erreurs, contradictions ou imprécisions du résumé non technique et d'y tenir compte des recommandations du présent avis.

Projet de liaison Autoroutière Verfeil – Castres A69

Avis de l'UDAP-ABF du Tarn concernant les portions situées en Espaces Protégés.

(NB : pour l'ensemble de ces travaux le Service Régional de l'Archéologie (DRAC Occitanie) devra être saisi pour avis)

Après étude du document ATOSCA – SETEC - 01/2022 de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) (état actuel et mesures d'insertion paysagère proposées) et visites in situ, nous pouvons vous faire part des observations suivantes au regard de la protection des abords des Monuments Historiques concernés par ce projet de tracé autoroutier Castres (81) - Verfeil (31) :

Le Moulin de Nagasse (31) :

Bien que situé dans le département 31 son périmètre de protection impacte pour partie le département 81. Le projet étant situé sur le côté Nord de la RN126, le Moulin de Nagasse implanté dans un bosquet en contrebas de la plaine du Girou et de la Balerme ne devrait pas être affecté par l'autoroute hormis la question habituelle des nuisances sonores.

Par contre le village de Teulat (81) qui possède un patrimoine architectural de qualité risque d'être fortement impacté par le projet. Il conviendra d'en apprécier les impacts visuels et sonores avec les élus et riverains pour apporter les solutions d'amélioration et conserver la qualité de ce cadre de vie rural.

Le château de Maurens-Scopont (81) :

L'ensemble constitué par le château, son orangerie, le pavillon néo-gothique et le parc arboré qui représente un patrimoine architectural de qualité risque d'être fortement impacté par le projet tant d'un point de vue visuel que sonore.

Le projet de tracé autoroutier passe trop près du château et de son parc.

Il est fortement recommandé de décaler le tracé plus au Nord à minima au-delà du rayon de 500m de protection du monument. Dans cette perspective, il ne serait pas nécessaire de faire une déviation de la D35 située entre le village de Maurens-Scopont et l'allée d'accès au château.

Les mesures d'insertion paysagère devront être renforcées en complément de l'entité paysagère existante. Il conviendra d'en apprécier les impacts visuels et sonores avec les élus et riverains pour apporter les solutions d'amélioration et conserver la qualité de ce cadre de vie rural et historique.

Le pigeonnier du Colombier (81) :

L'aménagement paysager proposé et la topographie des lieux ne devraient pas porter atteinte aux abords du pigeonnier.

L'ancienne chartreuse de Saïx et le Domaine de la Fédial (81) :

L'accompagnement végétal (ripisylve, boisements denses d'espèces locales, lisière ligneuse, alignement d'arbres rue Albert Calmettes et route de la Fédial, confortement de haies) devra être particulièrement renforcé en complément de la trame végétale existante.

C'est surtout du côté de l'ancienne chartreuse que l'impact visuel et sonore sera à apprécier (en plus de la voie ferrée qui est parallèle), le Domaine de la Fédial étant plus éloigné sur les coteaux.

Fait à Albi le 29/02/2022

Patrick GIRONNET
DRAC Occitanie
Chef de l'UDAP du Tarn
ABF - AUCE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale des affaires culturelles

Le Chef de l'Unité Départementale
de l'Architecture et du Patrimoine du TARN
Architecte des Bâtiments de France

à

Monsieur le Préfet
Préfecture du Tarn
Hôtel de la préfecture
81000 ALBI

ALBI le 23 mai 2022

Affaire suivie par : Patrick GIRONNET
Tél. : 05 63 45 60 77
Courriel : patrick.gironnet@culture.gouv.fr
Réf :PG/MFJ/2022.279
Objet : Avis de l'Architecte des Bâtiments de France sur le dossier de demande d'autorisation environnementale pour le projet d'autoroute Castres-Toulouse (LACT) / A69

Par courrier de la DDT du 09 mai 2022 reçu à mon service le 13 mai 2022, vous avez souhaité que je vous confirme mon avis sur le projet cité en objet.

En complément des éléments d'appréciations que j'ai fourni dans mes avis du 4 avril 2016 et du 29 février 2022 concernant l'impact paysager et architectural du futur projet autoroutier A69 lié aux différents sites protégés concernés par ce tracé, je souhaite attirer votre attention sur la question de l'intégration de la future A69 aux abords et en covisibilité avec le domaine de Maurens-Scopont.

L'ensemble formé par son parc arboré et ses monuments historiques (château, orangerie, pavillon romantique) fait actuellement l'objet d'une importante étude par son propriétaire Monsieur d'Ingrando dans un objectif de renaissance et mise en valeur de ce bien très fragilisé par les ans.

L'investissement qui va être nécessaire pour mener à son terme le programme envisagé par ce propriétaire mérite une attention particulière du concessionnaire ATOSCA afin d'éloigner au maximum la future autoroute avec un accompagnement paysager conséquent en renforcant la plantation de bosquets arborés et haies bocagères.

Si la DUP signifie ce projet autoroutier d'intérêt public, il serait souhaitable que la bande de travaux soit décalée plus au nord, permettant ainsi une meilleure protection des abords du domaine et rendant l'ouvrage le moins impactant possible pour la mise en valeur du domaine.

Je reste, avec mon service à votre disposition pour tout avis complémentaire.

Le chef de l'Unité Départementale
de l'Architecture et du Patrimoine du Tarn
Architecte et Urbaniste en Chef de l'Etat
Architecte des Bâtiments de France

Patrick GIRONNET

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature

Direction de l'eau et de la biodiversité
Sous-direction de la protection et de la restauration des écosystèmes terrestres
Bureau de l'encadrement des impacts sur la Biodiversité (ET 4)

Paris, le 02 NOV. 2022

Le ministre

à

Monsieur le préfet du Tarn

Affaire suivie par : Guillaume Faure
Tél. : 01 40 81 91 28
Courriel : guillaume.faure@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Avis conforme sur la demande de dérogation relative au projet de création d'une liaison autoroutière entre Castres (81) et Toulouse (31), portion A 69 dans le cadre de l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

Par courrier du 29 septembre 2022 adressé dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale que vous conduisez en vue de la création d'une liaison autoroutière entre Castres (81) et Toulouse (31), portion A 69, vous avez sollicité mon avis sur le dossier de demande de dérogation à la protection stricte de la Loutre d'Europe *(Lutra lutra)*, dans la mesure où cette espèce protégée, relevant d'un plan national d'action, figure sur la liste en annexe de l'arrêté du 9 juillet 1999, et où cette demande a fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) du 12 septembre 2022, en application de l'article R. 181-28 du code de l'environnement.

La demande de dérogation porte sur la destruction, l'altération ou la dégradation d'aires de repos ou sites de reproduction, ainsi que sur la perturbation intentionnelle de cette espèce.

Ce projet recueille un avis favorable de ma part, sous réserve des conditions suivantes :

- Lors de la phase travaux, le chantier devra être suivi par un écologue d'un bureau d'étude spécialisé qui accompagnera le pétitionnaire. L'objectif est d'assurer la bonne mise en œuvre des mesures d'atténuation des impacts, d'adapter des mesures aux contraintes qui pourront apparaître en cours de chantier, et d'en évaluer les résultats qui devront être communiqués à la DREAL Occitanie ;
- Lors des travaux en nocturne ou en pénombre, une mesure de réduction du risque de pollutions (aquatiques, sonores, lumineuses) sera prévue pour limiter la perturbation ;
- En phase d'exploitation, un suivi de l'évolution des milieux naturels sur la durée de vie de l'ouvrage devra être mise en place ;
- Un suivi par un écologue devra également être instauré pour la reconstitution des zones humides ;
- La mise en œuvre dès le début des travaux des mesures de compensation sur les cours d'eau et leurs ripisylves ;
- La mise en place effective d'un viaduc sur l'Agoût et d'un cadre suffisamment large sur le Bernazobre permettant de réduire fortement l'impact sur la **Loutre d'Europe**.

J'attache un intérêt tout particulier à cette dernière mesure, pour laquelle je vous demande un suivi rapproché, y compris la vérification de sa réalisation lors de la mise en œuvre, afin que le projet dans son ensemble soit réalisé en conformité avec les prescriptions de la directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

J'attire enfin votre attention sur le fait que cet avis ne porte que sur l'espèce Loutre d'Europe *(Lutra lutra)* ; il ne préjuge donc pas de la décision que vous prendrez pour les autres espèces concernées par le projet, pour lesquelles les enjeux restent très forts.

Pour le Ministre et par délégation,
L'Adjointe, au Directeur de l'eau et de la biodiversité

Marie-Laure METAYER

Copie à : Monsieur le préfet de la région Occitanie

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ars Agence Régionale de Santé Occitanie

Service émetteur : Direction de la Santé Publique
Délégations départementales du Tarn et de la Haute-Garonne
Affaire suivie par : S. Bengoua, P. Berthommé, M. Bousquet, JS Dehecq
Courriel : Sandrine.bengoua@ars.sante.fr
Téléphone : 06 99 26 39 80
Réf. : DSP/MB/SB/2022-104
Date : 31/05/2022

Direction Départementale des Territoires du Tarn
Service Eau Risques Environnement et Sécurité
19 rue de Ciron
81013 ALBI

Objet : Contribution de l'ARS à l'avis sur le projet de liaison autoroutière A69 entre Verfeil (31) et Castres (81)

Madame la Chef de service,

Vous avez sollicité l'avis de mes services dans le cadre de l'instruction du dossier relatif au projet de liaison autoroutière de Verfeil à Castres - A69 porté par ATOSCA.
Il s'agit d'un projet de création d'une liaison autoroutière à 2x2 voies entre Verfeil en Haute-Garonne (31) et Castres dans le Tarn (81), comprenant la modification de l'échangeur de Puylaurens et la création des échangeurs de Soual Est et de Castres/Saint Palais. L'A 69 traverse 4 communes de Haute-Garonne et 17 communes du Tarn. Le linéaire de la section courante est d'environ 54 km en intégrant les déviations existantes de Puylaurens (6,5 km) et de Soual (3 km).
Dans l'étude d'impact, l'aire d'étude est divisée en 4 secteurs :
-Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur ;
-Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens ;
-Secteur 4 : de Puylaurens à Soual ;
-Secteur 5 : de Soual Est (échangeur) à l'entrée de Castres.
Le tracé parcourt 4 communes de Haute-Garonne (Verfeil, Bourg-Saint-Bernard, Francarville et Vendine) contrairement aux 3 communes annoncées dans le dossier (pièce A p.10).

Comme suite aux échanges entre mes services et le pétitionnaire lors d'une visioconférence le 10 décembre 2021, à l'avis que je vous ai adressé en date du 9 mars 2022 et compte-tenu de l'actualisation du volet sanitaire de l'étude d'impact (pièce F2 du dossier), je vous prie de bien trouver, ci-dessous, l'avis de l'ARS concernant le dossier présenté.

Selon l'analyse de l'état initial de la bande d'étude réalisée par le pétitionnaire, le domaine d'étude est caractérisé principalement par un environnement rural.
A noter également la présence de 46 établissements à caractère sanitaire et social et 42 sites sensibles situés dans cette zone.

Volet Air

Sur la base des données et hypothèses de trafic et de l'Indice Pollution Population, indicateur sanitaire simplifié, la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de l'A 680 entre l'A 68 et Verfeil et la réalisation d'un tracé autoroutier en continuité de l'A680 et jusqu'à Castres induira une diminution de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude sur les secteurs 2, 3 et 5.

Selon le bureau d'études, les projections de trafic à l'horizon de mise en service + 20 ans (2045), même s'ils sont à la hausse par suite d'hypothèses plus favorables à une captation des trafics locaux vers l'autoroute, devraient être compensées par l'électrification du parc automobile et l'interdiction des moteurs thermiques au-delà de 2035. Il serait pertinent de détailler les éléments permettant d'arriver à cette conclusion.

Une évaluation quantitative des risques sanitaires liés au projet a été réalisée (paragraphe 5.4.5.2 de la pièce F2 du dossier). L'ERS comporte les 4 étapes requises : identification des dangers, estimation de la relation dose-réponse, estimation des expositions et caractérisation des risques. Les recommandations des guides méthodologiques, notamment celui concernant le volet « air et santé » des études d'impact routières réalisé par le CEREMA en 2019 ont été prises compte par le bureau d'études. Mes services n'ont pas de remarques concernant le choix des traceurs de risques, des VTR et des scénarii d'exposition.

Les conclusions de l'EQRS sont les suivantes : les indicateurs de risque étant conformes pour les expositions chroniques et aiguës à seuil et sans seuil par inhalation et ingestion, il n'est pas mis en évidence de risque sanitaire supplémentaire en lien avec ce projet pour les effets à seuil. De même, le risque sanitaire lié à ce projet pour les effets sans seuil peut être qualifié d'acceptable.

Les campagnes de mesures hivernales et estivales réalisées entre mars 2015 et février 2016 ont mis en évidence des teneurs en dioxyde d'azote et en benzène en deçà des normes de qualité de l'air en vigueur, excepté à proximité de la RN126, dans la zone industrielle de Mélou à Castres.

Suite à un échange par visioconférence le 10 décembre dernier entre mes services et le pétitionnaire, il a été convenu que l'étude air de 2016 serait complétée par une campagne de qualification de l'état initial de la qualité de l'air le long du projet, effectuée parallèlement à l'instruction du dossier d'autorisation. Cela permettra ainsi de disposer d'un état de référence pour le suivi ultérieur de la pollution de l'air.

Par ailleurs, je prends note du fait qu'un suivi est prévu dans le cadre de la DUP et des engagements de l'Etat avec des mesures de qualité de l'air 1 an et 5 ans après la mise en service de l'autoroute.
Une actualisation des polluants visés sera faite conformément aux évolutions méthodologiques.

Mes services souhaitent être destinataires de l'actualisation des conclusions de la campagne de requalification de l'état initial de la qualité de l'air ainsi que des données de suivi de qualité de l'air à 1 an et 5 ans.

Mes services attirent l'attention du pétitionnaire sur la question des risques sanitaires liés à l'ambroisie, plante envahissante et fortement allergène qui se propage très facilement sur différents types de terrains, notamment ceux sur lesquels interviennent des activités humaines (surfaces agricoles, bords de route, chantiers...).
Il conviendra de définir les modalités d'identification et de gestion de l'ambroisie en phase chantier et de sensibiliser le personnel des entreprises mobilisées sur ce projet.
Pour rappel, le CPIE Terres Toulousaines et le CPIE des Pays Tarnais, opérateurs financés par l'ARS Occitanie peuvent venir en appui sur ce sujet. Leurs coordonnées ont été transmises au pétitionnaire en décembre 2021.

Volet Bruit

Au-delà de la gêne occasionnée par le bruit, celui-ci peut avoir des impacts avérés sur la santé selon sa nature, son rythme et son intensité. Ainsi, une exposition prolongée ou répétée à des niveaux élevés peut être à l'origine de troubles permanents tels que l'hypertension, des maladies cardiovasculaires, des troubles endocriniens, de l'anxiété et des baisses des capacités des individus (troubles du sommeil, de l'attention et de l'apprentissage).

Le volet bruit est notamment abordé dans les paragraphes 5.4.4.1 et 5.4.5.1 de l'étude d'impact.
Mes services prennent note des mesures qui seront prises par le pétitionnaire :
-la réalisation d'un dossier bruit de chantier préalablement au démarrage des travaux pour évaluer les nuisances sonores. Ce dossier présentera les mesures qui seront mises en œuvre afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains.
- la mise en place de mesures de protections phoniques à la source, dans les hameaux et habitations les plus proches de la liaison autoroutière notamment au niveau de la commune de Saint-Germain-des-Prés.
Les hypothèses de trafics retenues à l'horizon 2045 ayant fortement progressé par rapport à celles de l'étude d'impact de 2016, le pétitionnaire s'engage à mettre à jour les mesures de protections acoustiques sur les bâtis impactés d'après la modélisation des niveaux de bruits.
De plus, la performance de la façade à isoler l'habitation des sons en provenance du projet sera vérifiée par un diagnostic acoustique in-situ, complété par des mesures d'isolation de façade réalisées suivant la norme NF S 31-057 "Vérification de la qualité acoustique des bâtiments".

Volet Eaux

Concernant le volet eaux, j'attire votre attention sur le fait que le tronçon d'autoroute situé sur la commune de Castres traverse le périmètre de protection rapprochée (PPR) du forage de Montplaisir protégé par l'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique du 14/10/2019.
Pour rappel, dans le PPR du forage de Montplaisir, la création de forages est strictement interdite (article 5.2 de l'arrêté de DUP précité).

De plus, le tronçon d'autoroute situé sur les communes de Saïx et Castres traverse le périmètre de protection éloignée (PPE) de ce même forage. En cas de création de forage dans le PPE, il devra être transmis à l'ARS une étude hydrogéologique démontrant l'absence d'impact sur la masse d'eau captée par le forage et destinée à produire de l'eau potable (article 5.3 de l'arrêté de DUP précité).

Conclusion

En conclusion, compte-tenu de l'analyse des effets du projet sur la santé humaine présentée dans le volet sanitaire de l'étude d'impact et des mesures que le pétitionnaire s'engage à mettre en œuvre pour limiter ces effets, j'émets un avis favorable à ce projet avec les recommandations suivantes :
- mener une campagne de qualification de l'état initial de la qualité de l'air le long du projet parallèlement à l'instruction du dossier d'autorisation, afin de disposer d'un état de référence pour le suivi ultérieur de la pollution de l'air.
- définir les modalités d'identification et de gestion de l'ambroisie en phase chantier et sensibiliser le personnel des entreprises mobilisées sur ce projet.

Pour le Directeur Général et par délégation,
La Directrice de Santé Publique

Catherine CHOMA

Agence Régionale de Santé Occitanie
26-28 Parc-Club du Millénaire
1025, rue Henri Becquerel - CS 30001
34067 MONTPELLIER CEDEX 2
occitanie.ars.sante.fr

L'Agout SAGE

COMMISSION LOCALE DE L'EAU DU SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX DE L'AGOUT

SEANCE DU 27 JUIN 2022

La Commission Locale de l'Eau Du SAGE Agout régulièrement convoquée s'est réuni au siège de l'Agglomération Castres-Mazamet 81100 CASTRES le lundi 27 juin 2022 à 14h00,

Sous la présidence de M. Jean-Louis BATTUT

Etaient présents

Collège des collectivités :

Christine BERNOT, Région Occitanie ; Vincent RECOULES, Région Occitanie ; Florence ESTRABAUD, Département du Tarn ; Monsieur le 1er adjoint de Vielmur ; Le conseiller de la Mairie de Vabre ; Jean-Louis BATTUT représentant le Syndicat Mixte du Bassin de l'Agout ; M. François BONO représentant le Syndicat Mixte du Bassin de l'Agout ; Monsieur Alain VAUTE, représentant le SM SCoT d'Autan et de Cocagne ; M. le maire de la mairie d'Aussillon ;

M. le Maire de la Salvetat donne mandat à Christine BERNOT, M. le Maire de Fraïsse sur Agout donne mandat à Alain VAUTE, M. le Maire de Saïx donne mandat au représentant de la mairie de Vielmur, M. Michel BENOIT, représentant du PNR Haut-Languedoc donne mandat à Jean-Louis BATTUT, M. Alain RICARD, Pôle Territorial des Hautes Terres d'Oc donne mandat à M. BONO

Collège des acteurs socioéconomiques :

Cécile FRAYSSE, Chambre d'Agriculture du Tarn, Fabrice JOUBERT, FDAPPMA du Tarn, Sabine ROBERT, FNE Midi-Pyrénées, Josette SALESSES, UFC que Choisir, André BONNET, FDC81 ; Florence ARDORINO, EDF ;

Collège de l'Etat et de ses établissements publics :

Rémi BOURDON, DDT du Tarn ; Céline MARUEJOULS, Agence de l'Eau Adour-Garonne, Emilie MONPLE, ONF

DREAL donne pouvoir à la DDT du Tarn,

Membres présents	**18**
Mandats	**6**

Le collège de l'Etat et de ses établissements publics ne prend pas part au vote. A sa demande expresse, la représentante de la Chambre d'Agriculture ne prend pas part au vote.

Prend part au vote	**19**

L'Agout SAGE

Projet liaison autoroutière A69 Verfeil - Castres

Avis sur le dossier d'autorisation environnementale

Le Président rappelle le contexte de sollicitation de l'avis de la CLE sur le projet de création d'une 2 x 2 voies de l'A69 entre Verfeuil et Castres. Il rappelle que la CLE peut rendre un avis : favorable, favorable avec réserve, avec réserve ou défavorable.

La cellule d'animation du SAGE présente une synthèse des enjeux liés à l'eau et aux milieux aquatiques en rapport avec le projet, réalisée à partir du dossier de consultation (document transmis aux membres de la CLE avant la réunion).

La CLE ainsi informée :

- Vu le courriel de saisine de la DDT du Tarn, guichet unique pour l'instruction du dossier d'autorisation environnementale de la construction de l'autoroute A69 entre Verfeuil et Castres et sollicitant l'avis de la CLE sur le projet avant le 4 juillet 2022,
- Considérant les enjeux liés aux impacts potentiels du projet sur l'eau et les milieux aquatiques du bassin versant de l'Agout,
- Entendu l'exposé du Président,

Après avoir délibéré, (le collège de l'Etat et de ses Etablissements publics ne prennent pas part au vote)

Voix pour : 18

Voix contre : 0

Abstention : 1

DECIDE

- **ARTICLE 1** – Donne un avis favorable avec des réserves et points de vigilance.
- **ARTICLE 2** – D'émettre les réserves suivantes sur l'inventaire et la compensation des zones humides impactées :
  - Compléter les investigations pour intégrer les zones humides connues par le Pôle tarnais des zones humides notamment sur les secteurs « indéterminés »

    Dans le cas où il se situe dans un secteur où une zone humide est recensée par le pôle tarnais des zones humides (signe que le critère sol et/ou végétation a déjà été observé) le bureau d'étude devrait conclure à la présence d'une zone humide ou procéder à des investigations complémentaires.

    Sur d'autres secteurs des investigations complémentaires sont encouragées :

- Lorsque les sondages pédologiques « indéterminés » se situent en périphérie d'une zone humide connue par le Pôle tarnais des zones humides (ex : Salvegarde)
- Lorsque les sondages pédologiques « indéterminés » se situent dans un secteur riche en zones humides

- Les projets de compensation de zones humides sont en partie liés aux projets de compensation hydraulique prévoyant dans ce cas des décaissements et des étrépages.
  Les décaissements en zone humide ne permettent pas leur restauration. Au contraire, ils constituent une dégradation de la zone humide. Les surfaces doivent être intégrées dans les zones humides impactées et à compenser.
  Les surfaces décaissées ne doivent pas être intégrées comme surface de compensation de zones humides.
- Dans la ZNIEFF, gestion conservatoire uniquement. Ne pas étréper, ne pas créer de dépression.
- Les mesures de compensation proposées permettent essentiellement de compenser des pertes en biodiversité. La fonctionnalité hydrologique n'a pas été pris en compte. Un mix de compensation est demandé. Cela comprend à la fois une compensation en nature (restauration, gestion conservatoire de sites) dans ou à proximité immédiate du fuseau de l'autoroute, et une compensation de restauration de fonctionnalités de zones humides dans le bassin versant de l'Agout, dans le respect du Règlement du SAGE Agout. La structure porteuse du SAGE doit coordonner le choix des sites à restaurer, les solutions de restauration retenues et mettre en relation les acteurs concernés.

- **ARTICLE 3 –** D'émettre les points de vigilance suivants sur la partie « compensation hydraulique » :

  - Bien que le projet de reméandrage et de recréation d'une zone d'expansion de crue du Bernazobre apparait hydromorphologiquement adapté, la validité des mesures de compensation hydraulique de cette zone ne peut pas être vérifiée par manque de transmission des données volumétriques (déblais-remblais), surfaciques, ainsi que les suivis piézométriques effectués (1 seule donnée ponctuelle fournie).
  - La base de travaux située à Soual est en zone inondable sur le PPRI et se situe dans une zone de submersion comprise entre 1m et 1m50 d'après la modélisation d'Atosca, ce qui n'est pas conforme à leurs engagements de ne pas installer une base travaux dans les zones inondables avec plus de 1m d'eau estimé sur une pluie de retour 50 ans.
  - L'apport du bassin multifonction de la zone de Mélou va s'ajouter au réseau eaux pluviales déjà sous-dimensionné actuellement ainsi qu'aux ruissellements. Une incidence importante sur la zone urbaine concernée est à craindre.

- **ARTICLE 4 –** Mandate le Président pour adresser cet avis au guichet unique.

Fait et délibéré à Castres, le 27 juin 2022
Le Président de la CLE du SAGE Agout
Jean-Louis BATTUT

SAGE Hers-Mort – Girou
Reunion du Bureau de la CLE
En visioconference, le mercredi 29 juin 2022

Etaient présents :
Gilbert HEBRARD, Département de la Haute-Garonne, Président de la CLE
Sophie ADROIT, Région Occitanie
Frédéric LEMAGNER, Toulouse Métropole
Michel BASELGA, SBHG
Michel BOUYSSOU, Communauté de Communes Tarn-Agout
Denise DELEUZE, Eau Secours 31
Fabienne ATHANASE, DDT de la Haute-Garonne
Eléonore SEIGNEUR, DREAL Occitanie

Assistaient également à la réunion :
Michel SARRAILH, Eau Secours 31
Vincent RIBOT, Département de la Haute-Garonne
Aurélie DAL-BEN, Communauté de Communes Terres du Lauragais
Nadine GARDIN, Matthieu MAURICE, Sylvain MACÉ, SBHG

Ont été excusés :
DDT du Tarn
Lucien SORMAIL, Commune de Belbèze-de-Lauragais
Marie-Thérèse LACOURT, Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne

Délibération du Bureau n° 20220629-1 – Projet d'autoroute A69

Membres présents :	8
Ayant pris part au vote :	6
Procurations :	0

Sous la présidence de Gilbert HEBRARD

Vu la saisine de la CLE par la DDT du Tarn (autorité environnementale) en date du 18 février 2022 sur le projet d'autoroute A69,
Vu les compléments d'information demandés par la CLE réunie le 9 mars 2022,
Vu la nouvelle saisine de la CLE en date du 9 juin 2022 et les compléments apportés par le pétitionnaire,
Vu l'article 14 du règlement intérieur de la CLE permettant la consultation à distance des membres de la CLE et donnant au Bureau le pouvoir de rendre un avis au nom de la CLE,
Vu les avis collectés auprès des membres de la CLE entre le 13 et le 27 juin,

Le Bureau, réuni le mercredi 29 juin 2022 :

Exprime un avis favorable sur le projet d'autoroute A69, avec les 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, notamment en cas de crue de longue durée.
- Efficacité des ouvrages de décharge sous l'autoroute et risques de submersions prolongées de parcelles agricoles (importance de l'entretien des fossés par le concessionnaire le long de l'autoroute).
- Localisation des passages pour la faune sous l'autoroute : rechercher la corrélation avec les trames vertes et bleues.
- Dimensionnement des ouvrages de franchissement des affluents sous l'autoroute : augmentation de la fréquence des inondations en amont.
- Impact des décaissements dans la plaine alluviale sur la vulnérabilité de la nappe phréatique : il est nécessaire de connaître la piézométrie de la nappe pour ajuster les décaissements.
- 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'A69 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'A69 représente pour l'écosystème de la vallée du Girou.
  Les opérations de renaturation des cours d'eau et notamment du Girou méritent d'être renforcées, ainsi que les plantations d'arbres et de haies pour compenser la perte de biodiversité dans la plaine. Une attention particulière doit être portée aux conventions de gestion qui pourront être établies sur des parcelles riveraines du Girou et qui pourraient empêcher des interventions futures pour la restauration de la ripisylve et la renaturation du lit.

Fait et délibéré à Toulouse les jour, mois et an susdits.

Le Président de la CLE

Gilbert HEBRARD

PRÉFET
DE LA HAUTE-
GARONNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires

Toulouse, le 4 juillet 2022

La chef de service environnement, eau et forêt

à

Guichet unique de l'eau du Tarn

Objet : demande de compléments sur le dossier d'autorisation environnementale concernant la construction de l'A 69

Par courriel du 9 juin 2022, vous avez sollicité l'avis du service environnement de la Haute-Garonne sur le dossier d'autorisation environnementale concernant la construction de l'autoroute A69 entre Castres et Verfeil.

Ce dossier concerne essentiellement le département du Tarn et de manière plus réduite le département de la Haute-Garonne. Par conséquent, le préfet du Tarn est en charge de la coordination du dossier et le préfet de la Haute-Garonne simplement consulté. Dans ce contexte, le service en charge de la police de l'eau s'est concentré sur les secteurs du projet situés en Haute-Garonne (PK 9+250 à 13+500 sur la commune de Verfeil et PK20+300 à 21+500 sur la commune de Vendine).

De manière générale, la DDT 31 relève un effort conséquent réalisé par le porteur de projet pour améliorer la lisibilité du dossier.

Les réponses apportées aux demandes de compléments formulées sur le dossier initial sont décrites ci-après.

Forme générale du dossier :

De manière générale, les améliorations de forme, cartes et fiches descriptives demandées ont été ajoutées au dossier.

Service environnement, eau et forêt
Affaire suivie par : Fabienne Athanase
Mél : fabienne.athanase@haute-garonne.gouv.fr
1, place Saint-Étienne
31038 TOULOUSE CEDEX 9
Tél. : 05 61 10 60 40
Site internet : www.haute-garonne.gouv.fr

Au titre des prélèvements :

Le dossier n'a pas été modifié, mais le porteur de projet confirme dans son mémoire en réponse qu'il n'y a aucun prélèvement prévu ni aucune interception de nappe souterraine. Il indique par ailleurs qu'en cas de changement lié à des aléas géotechniques, un porter-à-connaissance sera déposé avant toute opération de pompage.

Cet engagement devra être repris dans les prescriptions de l'arrêté d'autorisation environnementale.

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

La compensation à 100 % des volumes soustraits à la crue du Girou a été précisée par un tableau des secteurs de compensation localisés dans l'atlas cartographique. On peut toutefois regretter qu'il n'y ait aucun engagement sur le volume de compensation de chacun des ouvrages de compensation Gir-01 à Gir-18 (le maître d'ouvrage s'engage simplement sur un volume de 317 000 m³ compensé pour les 18 d'ouvrages). Cela est d'autant plus gênant que la surface de chaque zone n'est pas précisée, ce qui ne permet pas de vérifier facilement l'effectivité du volume annoncé.

La compensation à 100 % des volumes soustraits à la crue devra être démontrée avant la délivrance de l'arrêté, par des plans, coupes et schémas précis de chaque ouvrage de compensation. En cas de non validation de la compensation à 100 % par le service en charge de la police de l'eau, d'autres zones de compensation devront être recherchées.

A titre accessoire, l'intitulé de la colonne « NPHE moyen » du tableau 44 de la pièce E1a semble erroné. Il semble qu'il s'agisse plutôt de la cote moyenne actuelle du terrain naturel.

L'analyse du projet vis-à-vis du risque d'inondation a été largement consolidée.

Il est toutefois **recommandé d'améliorer le dossier sur les points suivants** :
- la prise en compte du PGRI 2022-2027 est disparate dans les différentes parties du dossier, qui devrait être harmonisé sur ce point,
- contrairement à ce qui est indiqué dans le tableau de suivi des réponses, aucune carte ne présente une superposition de la CIZI, de la bande DUP et du tracé retenu dans la pièce E1a ni dans l'annexe 6 de la pièce E1b,
- l'analyse des enjeux et de leur vulnérabilité vis-à-vis du risque inondation reste ciblée sur le bâti et de façon macroscopique, sur les enjeux agricoles ; les autres enjeux mériteraient d'être commentés (équipements publics, voiries, accès, etc.)

Enfin, **les prescriptions particulières suivantes devront être imposées au maître d'ouvrage en phase travaux** :
- positionner la base de vie et les zones principales de stockage hors zone inondable et, à

défaut, au-dessus de la cote des PHEC, sauf impossibilité technique dûment justifiée ;
- positionner, durant la période d'inactivité, les engins de chantier hors zone inondable ou au-dessus de la cote des PHEC, sauf impossibilité technique dûment justifiée ;
- avoir une gestion adaptée des matériaux en zone inondable avec une réutilisation rapide des remblais apportés ou une évacuation rapide des déblais ;
- ne pas effectuer de remblais provisoires en zone inondable, autres que strictement nécessaires à la réalisation du projet.

S'agissant de l'acceptabilité du dossier, on peut relever que :
- les impacts apparaissent réduits sur le bâti et assez contenus sur les enjeux agricoles ;
- le tracé sur les deux secteurs en zone inondable de la Haute-Garonne se situe en remblai important sans justification de recherche d'un profil en long plus proche du terrain naturel ni d'un meilleur équilibre déblai / remblai ; l'objectif de se limiter aux remblais strictement nécessaires en zone inondable n'est pas atteint, même s'il faut reconnaître que l'impact pour les crues courantes resterait sans doute assez équivalent.

Au titre de la gestion des eaux pluviales :

Concernant les pré-requis nécessaires à l'étude de solutions d'infiltration (pièce E1a p. 50), les services de l'État ont demandé à ce que la perméabilité des sols soit au maximum de 10^{-6} m/s et que soit préservée une zone non saturée de 100 cm entre le fond des ouvrages et le niveau des PHE de la nappe. **Ces exigences n'ayant pas été reprises dans le dossier, il sera nécessaire de les prescrire dans l'arrêté.**

Les résultats des calculs d'impact qualitatif pour l'événement critique n'ont pas été réintégrés à la pièce E1a comme demandé, mais un renvoi a été fait vers l'annexe où ils sont présents.
Concernant les possibilités de déclassement de qualité du Girou en événement critique pour le Zinc, le Cuivre et le Cadmium, le dossier a été complété par un argumentaire sur la baisse probable des charges considérées compte tenu de l'évolution du parc automobile depuis 2007, la présence de linéaires significatifs de fossés à l'exutoire des bassins concernés et l'engagement sur la mise en place de mesures correctives au cas où les mesures de suivi révéleraient des déclassements. Ces compléments sont acceptables.

Concernant le suivi qualitatif en phase d'exploitation, un suivi en sortie d'ouvrage est proposé durant les 5 premières années d'exploitation, accompagné d'un suivi qualité des cours d'eau en amont et en aval du rejet pendant 3 ans, puis espacé dans le temps jusqu'à N=55ans. Le suivi qualitatif en sortie d'ouvrage ne doit pas être stoppé au bout de 5 ans, il doit être prolongé de façon espacée dans le temps à l'image du protocole proposé pour le suivi milieu. Le dossier n'ayant pas été modifié sur ce point, **il sera nécessaire de prescrire un suivi plus long des rejets en sortie d'ouvrage.**

Sur l'aspect quantitatif, le maître d'ouvrage n'a pas répondu à la demande de justification du dimensionnement minimal des bassins situés en zone inondable hors PPRi. Il se contente de s'appuyer sur la doctrine du Tarn qui elle-même s'appuie sur les PPRi prescrits ou approuvés,

considérant que la notion de risque pour les biens et les personnes est avérée dès lors qu'un PPRi a été prescrit. Or, cette doctrine ne saurait être transposée sans analyse à la vallée du Girou en Haute-Garonne, où l'absence de PPRi ne signifie en aucun cas qu'il n'y a pas de risque, mais que d'autres secteurs du département sont traités de manière prioritaire. A noter que la prescription d'un PPRi sur certaines communes de l'aval de la vallée du Girou est envisagée par la DDT 31.

Les zones inondables du Girou pour la crue centennale doivent donc être prises en compte et la possibilité d'un dimensionnement plus important que l'occurrence 10 ans pour les bassins en zone inondable systématiquement étudiée, afin d'éviter au maximum d'ajouter au risque d'inondation existant des apports pluviaux concomitants. Pour la Haute-Garonne, les bassins BAS 941 et BAS 1101 sur la commune de Verfeil et le bassin BAS 2060 sur la commune de Vendine sont susceptibles d'être concernés.

En l'absence de compléments de la part du maître d'ouvrage sur ce point, la DDT 31 demande à ce qu'une occurrence de dimensionnement minimale de 20 ans soit prescrite au maître d'ouvrage pour tous les bassins situés en zone inondable du Girou.

Au titre des travaux en rivière :

6 écoulements sont franchis en Haute-Garonne par les OH 1009, 1037, 1055 et 1352 sur la commune de Verfeil et les OH 2042 et 2090 sur la commune de Vendine.
La cartographie des cours d'eau de la Haute-Garonne a correctement été reprise dans cette version du dossier. Ainsi, les OH 1037 et 1352 franchissent des cours d'eau, les OH 1009 et 1055 franchissent des écoulements qualifiés de cours d'eau uniquement à l'aval, et les OH 2042 et 2090 franchissent des écoulements non qualifiés de cours d'eau.

Des précisions sur les ouvrages de franchissement ont été ajoutées pour le Rieubaquié et la Balerme.
Le re-scindement de la Balerme initialement envisagé comme mesure compensatoire de destruction de zones humides, dont la pertinence était sujette à caution, a été retiré.
En revanche, le dossier n'a pas été précisé comme demandé concernant les détails de réalisation de l'ouvrage PIPO sur la Balerme, permettant de s'assurer qu'il n'y a aucune atteinte au lit mineur, ni sur la durée et la période de travaux pour la dérivation du Rieubaquié nécessaire au prolongement de la buse. **Les détails demandés devront être transmis au service en charge de la police de l'eau avant la réalisation de ces ouvrages.**

Il est bien indiqué dans le mémoire en réponse que les ouvrages 1009 et 1055 n'impactent pas la partie classée cours d'eau à l'aval, en revanche cela n'apparaît pas clairement dans le dossier modifié.

Au titre des impacts sur les zones humides

Le re-méandrage du ruisseau de la Balerme a été supprimé comme demandé.

Des éléments beaucoup plus détaillés sur l'état initial, l'analyse des impacts et les mesures compensatoires des zones humides ont été ajoutés au dossier.

Les avis de la DREAL et de la direction régionale de l'OFB en ce qui concerne les zones humides doivent être pris en compte.

Au titre des incidences Natura 2000 :

Les remarques de la DDT 31 en date du 15 mars 2022 sur la composante Natura 2000 ont été prises en compte dans le dossier complété. Le contenu de la notice d'incidence est ainsi conforme à la réglementation. Elle conclut de manière justifiée à l'absence d'impact résiduel significatif sur les habitats et espèces ayant désigné les 3 zones Natura 2000 situées à une distance de plus de 10 km du projet.

Au titre des risques 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 (juillet 2020).
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). **Il est recommandé de compléter le dossier concernant cette thématique en intégrant ces nouveaux éléments.**

L'adjointe à la chef du service environnement, eau et forêt

Fabienne ATHANASE

PRÉFET
DU TARN
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires

Albi, le 4 juillet 2021

Le directeur

Objet : Autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement relative à la liaison autoroutière de Verfeil à Castres – A69 – Société ATOSCA

Contribution de la DDT du Tarn

Réf. : AIOT 0100001480

La société ATOSCA a déposé un dossier de demande d'Autorisation Environnementale, concernant la liaison Autoroutière Verfeil – Castres – A69, le 19/01/2022, complété les 20 et 24 janvier 2022, le 05 avril 2022 et le 09 juin 2022.

La présente contribution porte, sur le volet eau et milieux aquatiques au titre du code de l'environnement, sur l'autorisation de défrichement au titre du code forestier et la compatibilité avec les documents d'urbanisme.

I. Au titre de la loi sur l'eau

1. Description du projet

- construction et redimensionnement d'ouvrages hydrauliques ;
- construction d'un viaduc sur l'Agout ;
- installations, ouvrages, remblais dans le lit mineur et le lit majeur de cours d'eau ;
- aménagement d'infrastructures de collecte et de traitement des eaux pluviales ;
- rescindements et dérivations de cours d'eau ;
- confortements de berges ;
- prélèvements dans des retenues d'eau existantes en cas d'assec des bassins provisoires pour la gestion des eaux pluviales pendant la phase chantier ;
- création de mesures compensatoires environnementales ;
- assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides.

2. Caractérisation des installations, ouvrages, travaux et activités projetés (IOTA)

Les « installations, ouvrages, travaux et activités » concernés par l'autorisation environnementale relèvent des rubriques suivantes, telles que définies au tableau mentionné à l'article R.214-1 du code de l'environnement :

19, rue de Ciron
81013 ALBI cedex 09
Ouverture au public les lundi, mardi, jeudi et vendredi de 9h00 à 11h30, ou sur rendez-vous

Rubriques concernées	Intitulé de la rubrique	Régime
I – Prélèvements		
1.3.1.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L214-9, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L211-2, ont prévu l'abaissement des seuils : 1° Capacité supérieure ou égale à 8 m³ / h (A) 2° Dans les autres cas (D):	Autorisation
II – Rejets		
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	Autorisation
III – Impacts sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique		
3.1.1.0	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1° Un obstacle à l'écoulement des crues (A) 2° Un obstacle à la continuité écologique : a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A) b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D)	Autorisation
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau: 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) 2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D)	Autorisation
3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° Supérieure ou égale à 100 m (A) 2° Supérieure à 10 m, mais inférieure à 100 m (D)	Autorisation
3.1.4.0	Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes : 1° Sur une longueur supérieure ou égale à 200 m (A) 2° Sur une longueur supérieure ou égale à 20 m mais inférieure à 200 m (D)	Autorisation
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet : 1° Destruction de plus de 200 m2 de frayères (A) 2° Dans les autres cas (D)	Déclaration
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A) 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m²	Autorisation
3.2.3.0	Plans d'eau, permanents ou non :	Déclaration

	1° Dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha (A) ; 2° Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha (D).	
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).	Autorisation

3. Sur la forme

La rédaction et la présentation des pièces E1a, E1b, E1c et E1d sont nettement améliorées par rapport au dossier initial, ce qui en facilite grandement la lecture et la compréhension. Toutefois ce travail n'est pas totalement abouti, ainsi :

- les compléments apportés au dossier ne se sont pas accompagnés des mises à jour de l'ensemble des pièces, ce qui conduit à avoir des informations parfois différentes selon ces dernières (à titre d'exemple, le viaduc sur l'Agout peut être composé de 2 ou 4 travées),

- toutes les actualisations n'ont pas été faites (à titre d'exemple, le SDAGE Adour-Garonne est maintenant approuvé et n'est plus en phase de consultation) ,

- les fiches ouvrages au droit des cours d'eau et les fiches détaillées des rescindements des cours d'eau comportent de nombreuses fautes de frappe et des incohérences dans le détail de certaines fiches pour un même cours d'eau (chiffres dupliqués à tort dans les tableaux),

- certains atlas cartographiques des zones humides de la pièce E1d, notamment « Localisation des sites de compensation zone humide », doivent être complétés avec, a minima, les limites communales, le nom des communes, des lieux dits et les dénominations des cours d'eau pour faciliter le repérage.

Le pétitionnaire est invité à faire, avant la mise à l'enquête publique, une relecture fine des documents et à actualiser son dossier en conséquence.

4. Besoins en eau du chantier

Les besoins en eau du chantier sont estimés à 150 000 m³. Ils seront assurés de manière privilégiée par les bassins d'assainissement provisoires.

En cas d'assec de ces bassins, le pétitionnaire aura recours à des retenues via des conventions avec les Associations Syndicales Autorisées (ASA) d'irrigation. Les retenues pré-identifiées sont :
- le Lac de la Balerme (2 Mm³)
- le Lac du Messal, (1,2 Mm³)
- le Lac des Geignes (1,2 Mm³)
- le Lac des Cammazes (18 Mm³)

Au niveau de chaque point de prélèvement, le débit sera de 20 m3/h. Un compteur de contrôle devra installé et permettra de distinguer les prélèvements pour l'A69 de ceux des ASA.

Quelques points de prélèvement ne sont pas encore précisément identifiés. Un tableau récapitulatif devra être adressé au service police de l'eau, en vue de la décision préfectorale, faisant apparaître clairement pour chaque point de prélèvement (PK), la ressource exacte prélevée, la commune du lieu de prélèvement et une carte permettant de le localiser précisément.

5. Rescindements de cours d'eau dans le département du Tarn :

14 cours d'eau sont rescindés dont 13 dans le département du Tarn :

- Le Nadalou (OH1533) : 110 mètres,
- L'Herle (OH1917) : 430 mètres,
- Le bras du Girou (PR 21+200 à PR 21+900/département Haute-Garonne) : 700 mètres,
- Le Messal (OH2265) : 470 mètres,
- Le Crabole (OH2531) : 100 mètres,

- Le ruisseau de Geignes (PI-OH2646) : 120 mètres,
- Le ruisseau d'Algans (OH2935) : 40 mètres ,
- Le Portauque (OH3412) : 110 mètres ,
- L'affluent du Girou amont (PI-OH3862) : 210 mètres ,
- Le Ru de la Forge (OH4681) : 400 mètres ,
- Le Ru de la Bonnetié (PI4938) : 500 mètres ,
- L'affluent du Bernazobre rive droite -Ru d'En Bajou : 470 mètres ,
- L'affluent du Bernazobre – ZA de la Prade (OH5255) : 160 mètres ,
- La Crémade (OH5667) : 40 mètres.

Le dossier a été complété avec des fiches beaucoup plus détaillées par rapport au dossier initial notamment avec les profils en long et les modalités de dérivation pendant les travaux. Les cotes pour les différents débits sont bien renseignées mais seulement au niveau des ouvrages hydrauliques. Ces données techniques méritent d'être également précisées sur l'ensemble du linéaire rescindé. Une prescription de l'arrêté préfectoral précisera que les projets d'exécution des ouvrages et des rescindements des cours d'eau seront adressés au service police de l'eau avant le début des travaux pour validation.

Concernant le rescindement du ru de la Forge, le manque de précisions sur les caractéristiques du canal de décharge ne permet pas de s'assurer de l'absence d'impact sur les habitations situées en aval. Une prescription de l'arrêté préfectoral précisera que le projet d'exécution des ouvrages sera adressé au service police de l'eau avant le début des travaux pour validation.

6. Ouvrages hydrauliques au droit des cours d'eau

Compte tenu des incohérences dans les fiches ouvrages, une prescription de l'arrêté préfectoral précisera que les projets d'exécution des ouvrages seront adressés au service police de l'eau avant le début des travaux pour validation.

7. Risque inondation:

Les études hydrauliques ont été notablement améliorées suite aux remarques et demandes de compléments des services de l'État (cf points 7.1, 7.2, 7.3) ; toutefois, les évolutions du dossier suite à l'amélioration des connaissances d'ATOSCA sur l'emprise du projet et à l'évolution de son programme de travaux, parfois sans descriptif associé (arasement d'une butte et reprofilage de la RD77 à Verfeil), font qu'il peut être difficile de comprendre certaines conclusions des études hydrauliques. Cela est d'autant plus vrai que ces dernières ne sont pas auto-portantes et qu'elles nécessitent des recoupements avec des éléments contenus dans d'autres pièces du dossier, induisant des recherches approfondies et des allers-retours entre plusieurs autres documents.

Ainsi, le dossier est difficile à lire pour un non-initié.

Enfin, les dimensions de l'ensemble des sites de compensation des zones soustraites à l'expansion des crues doivent être plus explicites : le niveau des plus hautes eaux (NPHE) et les cotes amont/aval ne sont pas des données suffisantes. Aussi, un tableau récapitulatif devra être adressé en vue de la décision préfectorale au service police de l'eau faisant apparaître clairement la longueur, la largeur et la profondeur de chaque site ainsi que de la noue créée sur le chemin d'En Bajou.

La base de vie temporaire sur l'échangeur de Soual est implantée pour partie en zone inondable. Le pétitionnaire doit, dans un premier temps, envisager son déplacement hors zone inondable; en cas d'impossibilité technique, cette implantation peut être acceptée compte-tenu des hauteurs d'eau inférieures à 1 m et des vitesses inférieures à 0,5 m/s sous réserve de prescriptions qui seront inscrites dans l'arrêté préfectoral (ancrages pour résister à une éventuelle crue de référence, aménagements

pour s'assurer du non entraînement des engins ou de produits polluants et de matériaux, mise en place d'un protocole d'alerte et d'évacuation du chantier en cas de crue).

7.1 Étude hydraulique de l'Agout

Les compléments apportés sont une étude hydraulique qui conclut à une absence d'impact sur la ligne d'eau liée à la construction du viaduc.

Les éléments d'analyse apportés justifient bien cette conclusion.

7.2 Étude hydraulique du Girou :

La nouvelle étude hydraulique intègre la crue du 10 janvier 2022, ce qui a permis un calage plus fin du modèle et analyse globalement l'impact de l'A69 et de l'A680.

Elle montre globalement une absence d'impact significatif sur le bâti ; toutefois, aucune donnée technique (dimensions des ouvrages de transparence hydraulique, caractéristiques des bassins de compensations des volumes soustraits au champ d'expansion des crues) n'est présentée. Ainsi, le volume soustrait par l'A69 à l'expansion des crues du Girou et le volume compensé sont mentionnés de façon globale. Dès lors, la pertinence et la cohérence des ouvrages hydrauliques et des zones de compensation ne peuvent pas être analysées.

Alors que la zone inondable du Girou s'étend jusqu'à Puylaurens, l'étude hydraulique ne va pas au-delà de la commune de Villeneuve-les-Lavaur. Pour autant, des mesures compensatoires à la réduction des champs d'expansion des crues sont proposées en dehors des secteurs ayant fait l'objet d'une modélisation hydraulique. La pertinence et la cohérence de ces mesures ne peuvent pas être analysées.

De plus, des informations données dans une autre pièce (E1a) sur le niveau des nappes phréatiques en période de hautes eaux montrent que le fond de certains bassins prévus pour compenser le volume soustrait à l'expansion des crues est sous le niveau de la nappe en hautes eaux (par exemple : fonds du bassin Gir14 à 162 mNGF pour une nappe à 163 mNGF en hautes eaux) ; la modélisation n'intègre pas cette donnée ce qui ne permet pas de savoir si elle a une incidence sur le fonctionnement hydraulique lors d'une crue survenant en nappe haute.

En l'absence d'éléments d'analyse complémentaires, le fonds des bassins devra être au-dessus du niveau de la nappe en hautes eaux notamment afin de ne pas la drainer. Les caractéristiques techniques de ces ouvrages devront être communiquées à la DDT avant la signature de la décision préfectorale afin qu'elles y soient mentionnées.

Enfin, les modélisations hydrauliques avec projet mais sans les mesures compensatoires (comme cela a été fait pour les études sur l'Agout et le Bernazobre) auraient permis de mieux comprendre le rôle des ouvrages de transparence hydrauliques et des bassins de compensation .

7.2 Étude hydraulique Bernazobre:

L'étude hydraulique du Bernazobre, même si elle reste très complexe dans sa compréhension (à l'image de l'hydrologie du secteur), a été notablement améliorée par les explications et compléments apportés. Un schéma du principe des écoulements des eaux en crue aurait grandement facilité la lecture.

Compte tenu des enjeux locaux d'inondation, le pétitionnaire a prévu de sur-compenser le volume soustrait à l'expansion des crues par l'A69 avec un taux de 200 %. Cependant les chiffres donnés dans les compléments au dossier montrent que ce taux est supérieur à 500 % sans qu'aucune justification ne soit avancée.

De plus, des informations données dans une autre pièce (E1a) sur le niveau des nappes phréatiques en période de hautes eaux montrent que le fond de certains bassins prévus pour compenser le volume

soustrait à l'expansion des crues est sous le niveau de la nappe en hautes eaux (par exemple : fonds du bassin Ber8 à 163 mNGF pour une nappe à 164,50 mNFG en hautes eaux) ; la modélisation n'intègre pas cette donnée ce qui ne permet pas de savoir si elle a une incidence sur le fonctionnement hydraulique lors d'une crue survenant en nappe haute.

En l'absence d'éléments d'analyse complémentaires, le fonds des bassins devra être au-dessus du niveau de la nappe en hautes eaux notamment afin de ne pas la drainer. Les caractéristiques techniques de ces ouvrages devront être communiquées à la DDT avant la signature de la décision préfectorale afin qu'elles y soient mentionnées.s.

8. Gestion des eaux pluviales

Le projet d'infrastructure comporte :

- 104 bassins de gestion des eaux pluviales provisoires pour la phase travaux,
- 35 bassins définitifs dont 5 existants mais redimensionnés eu égard aux exigences quantitatives et qualitatives demandées par le service police de l'eau,

Les bassins définitifs et provisoires ont tous été dimensionnés pour respecter un débit de fuite de 3l/s/ha de surface imperméabilisée collectée conformément aux engagements de l'Etat.

Le pétitionnaire mentionne que les périodes de retour de dimensionnement retenues sont celles issues de la doctrine Eaux Pluviales de la DDT du Tarn (paragraphe 3.2.6.2.) ; cependant cette doctrine n'est pas appliquée pour les bassins situés dans le bassin versant du Girou pour lesquels, les rejets se faisant en zone reconnue sensible aux inondations, la période de retour aurait du être de 50 ans ou 100 ans (période de dimensionnement retenue de 10 ans) ; cette décision n'est pas argumentée. Une prescription spécifique de la décision préfectorale imposera, en l'absence de production par le pétitionnaire d'arguments justifiant une période de retour différente, le redimensionnement des bassins du Girou sur la base d'une période de retour 50 ans.

Concernant la qualité des rejets, les calculs théoriques montrent le respect a minima du bon état des eaux excepté pour les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), le cuivre, le zinc et le cadmium pour certains exutoires. La vitesse de sédimentation dans les bassins à 1 m/s maximum et l'obligation de couvrir d'au moins 30 cm de terre végétale les fonds de bassin, critères techniques imposés par le service police de l'eau, ainsi que la présence de linéaires significatifs de fossés enherbés à l'exutoire des ouvrages concernés doivent permettre d'atteindre des niveaux de rejets conforme aux objectifs de bonne qualité. Le pétitionnaire s'engage à réaliser un suivi et à prendre des mesures correctives en cas de non respect des niveaux de rejet.
Le contrôle qualitatif des rejets des bassins en phase d'exploitation est proposé sur une période de 5 ans et le suivi de la qualité des cours d'eau récepteurs des rejets de ces bassins est prévu pendant 3 ans puis espacé dans le temps jusqu'à la fin de la concession (55 ans). Par souci de cohérence, le suivi qualitatif des rejets doit être prolongé jusqu'à la fin de la concession sauf si les résultats d'analyse permettent de justifier une modification de la fréquence ou un arrêt de ce suivi. La décision préfectorale précisera le contenu et la fréquence de ces suivis.

Concernant les possibilités d'infiltration, l'absence de certaines données géotechniques ne permet pas au service police de l'eau de se prononcer.

Une prescription de l'arrêté préfectoral précisera que les projets d'exécution des ouvrages d'assainissement seront adressés au service police de l'eau avant le début des travaux pour validation.

9. Zones humides (ZH)

- synthèse des éléments et compléments apportés

Les compléments apportés au dossier, suite à la réalisation des sondages pédologiques complémentaires, mettent en évidence une surface de **22,5 hectares de zones humides impactées** par le projet (soit 2 hectares supplémentaires).

Les sites de compensation proposés sont :

- « site 1 : site de Cuq-Toulza »
- « site 2 : site de Bernazobre » ;
- « site 3 : site de Cambounet-sur-le-Sor » ;
- « site 4 : site du ruisseau de l'Herle » ;
- « site 5 : Site en bordure du Girou » ;
- « site 6 : site de Villeneuve-les-Lavaur ;
- « site 8 : site de Saïx, à proximité de la réserve naturelle de Cambounet-sur-le-Sor ;
- « site 9 : site de Castres » ;
- « site 17 : site du bras du Girou » ;
- « site 20 : site au nord de la réserve naturelle de Cambounet ».

La surface totale de compensation des zones humides impactées est de **55,59 ha.**
Ce ratio de compensation global dépasse les 200 %. Un tel ratio global de compensation ZH est compatible avec celui affiché dans le SDAGE Adour-Garonne (à hauteur de 150%) et avec celui du SAGE Agoût (de 200 % dans le cas présent d'une compensation ZH inscrite dans les mêmes sous bassins-versant que ceux impactés dans le cas de réhabilitation voire de renaturation).

Le dossier complété a repris les définitions de la restauration, de la réhabilitation et de la renaturation de zone humide données par le SAGE Agoût. **Il fait état d'une compensation de 26,81 ha par restauration de ZH et de 28,78 ha par réhabilitation de ZH, soit une égale répartition entre les deux** (tableau n°81 de synthèse des sites de compensation ZH en page 191 de la pièce E1d). Il n'affiche pas de renaturation (ou création). A noter que les mesures MC19 « création d'une mare » et MC20 et MC22 associées ne peuvent être comptabilisées au titre de la compensation (la surface en eau libre de la mare n'est pas une ZH au sens réglementaire). Il en va de même de la mesure MC21 « entretien et gestion conservatoire des fossés ».

La méthode nationale d'évaluation des fonctions ZH (MNEFZH) sur les sites de compensation ZH a bien été appliquée comme demandé et le dossier complété intègre les résultats pour les 5 entités fonctionnelles de compensation ZH (compte tenu de l'adaptation de la méthode au linéaire conséquent d'une infrastructure autoroutière). L'analyse des résultats est détaillée ci-après.

- Compensations des zones inondables (ZI) et zones humides (ZH)

La cartographie des zones de compensation des zones inondables (ZI) et zones humides (ZH) fait apparaître de grandes surfaces de « zones de décaissement ZI/ZH » sur les principaux sites de compensation que sont le site n°2 (site de Benazobre) et le site n°20 (site au nord de la réserve nationale de Cambounet). La mutualisation ou fongibilité des mesures de compensation ZH et ZI n'est pas justifiée. En particulier, les impacts directs et indirects de la réalisation des sites de compensation au titre de la zone inondable sur le même secteur que la compensation au titre des zones humides ne sont pas assez détaillés.

- Principale mesure de compensation : Mesure MC15 « *décaissement/étrépage/décapage pour la restauration d'une prairie humide ; évacuation des déchets/remblais* ».

La quasi totalité des sites de compensation ZH (9 sites au total) est concerné par la mesure MC15 « *décaissement/étrépage/décapage pour la restauration d'une prairie humide ; évacuation des déchets/remblais* ». L'objectif annoncé de la mesure MC15 est delui d'un décaissement pour « *reconstituer un technosol et des conditions favorables à l'expression d'habitats pionniers et d'espèces remarquables par rajeunissement du milieu ; baisse du niveau topographique pour restaurer des niveaux d'eaux favorables à la restauration des habitats humides* » (cf MC15, page 111 de la pièce E1d) ;

La faisabilité technique de la mesure MC15 n'est pas justifiée par des retours d'expérience et/ou références bibliographiques. Il en va de même concernant les impacts du décaissement sur les ZH existantes. A ce titre, la profondeur de décaissement devra être précisée avant la signature de la décision préfectorale.

Par ailleurs, il n'est pas précisé si la mesure MC16 accompagne systématiquement la mise en œuvre de la mesure MC15 (MC16 : « *dépollution et reconstitution des sols fortement remaniés* » « *objectif : reconstituer un technosol sur des sols excavés afin de renaturer des prairies humides et de diversifier les habitats, la flor et la faune* »). Or, aucune des fiches descriptives des sites de compensation n'affiche la mesure MC16.

- L'évaluation des fonctions ZH (méthode MNEFZH)

Les résultats de l'application de la MNEFZH sur les 5 entités fonctionnelles de compensation ZH (EFC) font apparaître qu'une entité sur les cinq permet l'atteinte de l'équivalence fonctionnelle sur les indicateurs « système de drainage» et « érosion ». Pour l'indicateur « sol », dans la mesure où le dossier précise également que « les sites de compensation choisis présentent dans leur grande majorité des sols non hydromorphes », l'équivalence fonctionnelle ne peut être vérifiée pour tous les indicateurs.

Ainsi, compte tenu de ces résultats de la MNEFZH, les mesures de suivi de l'évolution de l'état des sites de compensation ZH sont primordiales pour vérifier l'atteinte de l'équivalence écologique et fonctionnelle.

A ce titre, le dossier prévoit un suivi des habitats humides (MSC1), des fonctions de ZH (MSC2), pédologique des sols de ZH (MSC3), piézométrique des ZH (MSC4), du peuplement des odonates des ZH (MSC5) et un suivi du peuplement d'amphibiens des ZH (MSC6) sur l'ensemble des sites compensatoires en ZH. Le dossier indique également, pour les mesures MSC1, MSC3, MSC4, MSC5 et MSC6, que la mesure fait référence à la fiche protocole Mhéo ; La décision préfectorale actera de l'utilisation de ce protocole Mhéo et prescrira l'application des protocoles Mhéo avant travaux (t0 à minima même s'il est recommandé à t-1 an).

Le dossier rappelle à juste titre une nécessaire clause de revoyure si les résultats des suivis de la compensation ZH ne sont pas au rendez vous afin de pouvoir réajuster la compensation ZH.

Le pétitionnaire s'engage à réaliser les travaux de restauration et des modalités de gestion de façon concomitante avec la phase de travaux et en cas d'échec des actions proposées de t_0 à t_0+5 ans, à prendre des mesures complémentaires pour atteindre les gains de fonctionnalité attendus par type de grands milieux et espèces cibles.

- Suivi des mesures compensatoires

Les protocoles Mhéo piézométriques et botaniques doivent être appliqués sur les sites de ZH susceptibles d'être impactés de manière indirecte par l'infrastructure autoroutière afin d'évaluer l'impact réel du projet sur ces ZH et l'efficacité des mesures de réduction qui garantissent la transparence hydraulique de l'infrastructure (dont l'efficacité de la mesure MR20). La mesure MS01 « suivi de l'efficacité des mesures de réduction » précisait initialement (mention dans la pièce E1d) qu'« un suivi de l'efficacité des mesures de réduction sera réalisé sur toutes les zones humides présentes à proximité de l'emprise et pour lesquels des mesures de réduction d'impacts annexes ont été mises en place ». Cette dernière devra être mise en oeuvre.

- Base de travaux

Une base de travaux est prévue durant la phase chantier sur un site de compensation au niveau de l'échangeur de Soual. L'absence de calendrier ne permet pas de vérifier que cela ne nuit pas à la mise en place de ce site de compensation.

- Classification des sites compensations

Compte tenu des interventions profondes sur les sites relevant de la mesure MC15, ces derniers relèveraient plutôt de la réhabilitation (voire de la renaturation) et non de la restauration, en particulier pour les sites de taille importante n°8 et surtout pour le site n°20.

Le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027 privilégie plutôt l'option de restauration de zone humide aujourd'hui dégradée, voire de réhabilitation des fonctions, plutôt que la création ex nihilo afin d'éviter le risque d'échec.

Le volet zone humide du dossier d'autorisation environnementale d'ATOSCA ne présente donc pas d'incompatibilité avec le SDAGE 2016-2021 auquel il est soumis.

10. Evaluation des incidences au titre de Natura 2000

Le SIC (site d'intérêt communautaire) FR7301631 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou » est présent dans l'aire d'étude rapprochée du projet.

L'A69 intercepte uniquement ce site Natura 2000 au niveau de Castres avec la traversée de l'Agout par un viaduc.

Compte tenu des mesures particulières (réduction du nombre de piles de pont dans le site, période de travaux, sanctuarisation des secteurs d'intérêt majeur...), le pétitionnaire conclut sur l'absence d'incidence significative sur les habitats et les espèces ayant justifiés le classement en site Natura 2000.

II. Au titre du défrichement

1. Description du projet

La demande d'autorisation de défrichement intégrée à la demande d'autorisation unique environnementale porte sur 10 boisements répondant aux seuils de surface soumis à autorisation (massif boisé supérieur à 2 ha en plaine) et sur une surface de 4,9287 ha sur les communes de Cambon-lès-Lavaur (sites 1, 2), Cuq-Toulza (sites 3), Puylaurens (sites 4, 5), Soual (site 6), Saïx (sites 7, 8, 9) et Castres (site 10).

Les peuplements impactés sont des feuillus intégrés dans de petits massifs boisés.

Le pétitionnaire a choisi une compensation en nature via les plantations liées aux compensations environnementales. Un ensemble de parcelles a été identifié, représentant une surface de près de 19 ha. Leur localisation a été transmise. Les parcelles, les essences et les densités devront être confirmées pour intégration précise dans la décision préfectorale, en fonction de la surface à compenser et du délai de 5 ans de mise en œuvre des compensations du défrichement.

Dans le cas où ces mesures ne pourraient être précisées ou ne seraient pas validées en tant que compensation en nature, tout ou partie de la compensation sera automatiquement financière.

2. Evaluation de la compensation suite au défrichement

Les compensations sont définies selon chaque cas, et assorties d'un coefficient multiplicateur entre 1 et 5 déterminé en fonction des enjeux écologiques, économiques (valorisation du bois) et sociaux du boisement considéré. Le coefficient 1 équivaut au montant du reboisement d'une surface égale à la surface défrichée, ajouté à la valeur des terres du secteur considéré.

Enjeux	Site 1	Site 2	Site 3	Site 4	Site 5	Site 6	Site 7	Site 8	Site 9	Site 10
Economique	Sans objet	Sans objet	faible	faible	Sans objet	Sans objet	faible	faible	Sans objet	Sans objet
Social	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	faible	Sans objet	Sans objet
Environnemental	faible	faible	faible	faible	faible	faible	faible	faible	Très fort	faible
Coefficient	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1

Le coefficient à appliquer à cette compensation est de 1 pour les sites 1 à 8 et 10, et de 2 pour le site 9. Sur ce dernier, la présence d'un site Natura 2000, d'une ZNIEFF de type 2, ainsi que les éléments de l'étude d'impact ont conduit à un enjeu environnemental très fort.

3. Montant de la compensation

Le pétitionnaire devra reboiser, sous un délai de cinq ans, une surface de **4,9893 ha**.

Les travaux devront être réalisés conformément au guide technique « réussir la plantation forestière » (3ème édition - décembre 2014) édité par le Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, à l'arrêté préfectoral Région Occitanie du 30 décembre 2020 fixant la liste et les dimensions des matériels forestiers de reproduction éligible aux aides publiques et aux déductions fiscales pour le boisement et le reboisement ; et à l'arrêté préfectoral Région Occitanie du 30 décembre 2020 définissant les densités de plantation pour les projets de reboisement bénéficiant des aides de l'État.

Si la compensation ne pouvait être réalisée en nature, le pétitionnaire devrait s'acquitter, eu égard aux surfaces de défrichement prévues et aux enjeux des sites, d'une indemnité s'élevant à 24 797 € à verser au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois dès l'officialisation de l'arrêté d'autorisation.

4. Calendrier de réalisation

Les travaux sont programmés afin de minimiser l'impact sur la faune, c'est-à-dire entre la fin de l'été et l'automne ; d'autres périodes hivernales, bien que moins favorables, seront possibles dans certaines zones à moindres enjeux pour les chiroptères, les amphibiens et les reptiles.

III. Au titre de l'urbanisme (article R181-34 du code de l'environnement)

La prise en compte du projet A69 a été faite dans le cadre du dossier d'enquête d'utilité publique et la procédure associée de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saix, Saint Germain des Prés, de la communauté de communes Sor et Agout, et du SCoT. Les documents opposables sont à jour, y compris sur le Géoportail de l'Urbanisme.

Conclusion

La DDT du Tarn relève l'effort conséquent réalisé par le pétitionnaire pour améliorer la lisibilité et la qualité de son dossier ; toutefois ce travail n'est pas entièrement abouti et un travail de relecture doit être réalisé avant la mise à l'enquête publique pour finaliser les actualisations et les mises à jour de l'ensemble des pièces du dossier et corriger les erreurs de frappe.

Si les études hydrauliques montrent globalement un impact résiduel faible compte tenu des mesures compensatoires prévues (transparences hydrauliques et compensations de la réduction des champs d'expansion des crues), elles reposent notamment sur des hypothèses de compensations volumiques globales qui doivent être précisées et sectorisées. Le niveau des nappes phréatiques semble avoir été pris en compte de manière incomplète ce qui pourrait conduire à une modification des caractéristiques des ouvrages pour conserver un volume identique (profondeur moindre et surface accrue). Le fonds des bassin devra être au-dessus du niveau de la nappe en hautes eaux afin de ne pas la drainer.

Les caractéristiques techniques de certains ouvrages devront donc être communiquées à la DDT avant la signature de la décision préfectorale afin qu'elles y soient mentionnées.

Il en sera de même pour les parcelles, les essences et les densités des compensations environnementales liées aux défrichements.

Des prescriptions spécifiques seront intégrées à la décision préfectorale afin de limiter les impacts du projet en phase chantier et en phase d'exploitation.

Le volet zone humide du dossier d'autorisation environnementale d'ATOSCA ne présente donc pas d'incompatibilité avec le SDAGE 2016-2021 auquel il est soumis. Le pétionnaire devra toutefois se conformer aux prescriptions introduites dans la partie n°9 de la présente contribution.

Le directeur départemental adjoint
des territoires du Tarn

Vincent PATRIARCA

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
Liberté
Égalité
Fraternité

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

Toulouse, le 28 juin 2022

Affaire suivie par : Corinne KRON-RAMIREZ
DREAL-Direction de l'Aménagement
corinne.kron-ramirez@developpement-durable.gouv.fr
Tél. :05 61 58 65 25

Le directeur régional

à

Monsieur le directeur départemental des territoires du Tarn
à l'attention de Christine CRAMPE

Objet : **Avis DREAL/DA sur le volet paysage dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale du projet d'autoroute de liaison autoroutière Castres-Toulouse**

La demande d'autorisation environnementale a été déposée le 1**9 janvier 2022 et complétée le 5 avril 2022 puis le 8 juin 2022.**

La prise en compte des monuments historiques et de leur périmètre de protection, notamment ceux traversés par le projet, fait l'objet d'un avis de l'UDAP du Tarn.

Si le projet impacte plusieurs monuments historiques et leurs abords, il ne concerne directement aucun site inscrit ou classé au titre de la loi de 1930 et aucune évolution réglementaire, au titre des paysages ou des sites n'est intervenue depuis la DUP. Aussi, cet avis porte sur la prise en compte des paysages non protégés dans le cadre de ce projet.

1- le projet

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse-comprend 2 tronçons :

- **la mise à 2*2 voies de l'A680 (Castelmaurou – Verfeil) concédée à ASF ;**
- **la création de l'A69 (Verfeil – Castres) concédée à ATOSCA.**

2- Le cadre réglementaire

Les projets de l'A680 (Castelmaurou – Verfeil) et de l'A69 (Verfeil – Castres) ont fait l'objet d'une étude d'impact commune (en 2016) dans le cadre de la demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du programme global dit projet de Liaison Autoroutière Castres – Toulouse (LACT).
Dans le cadre de la réalisation des demandes d'Autorisation Environnementale nécessaires à la réalisation des projets, l'Etat a demandé aux Maîtres d'Ouvrage, lors de la concertation administrative engagée à l'issue de l'attribution de la concession A69 à la société ATOSCA, qu'une actualisation de l'étude d'impact initiale du projet LACT soit réalisée pour l'ensemble des deux opérations qui le composent, conformément aux dispositions de l'article L.122-1-1 III. du Code de l'Environnement.

3-L'étude d'impact actualisée

Le volet paysage est traité dans l'étude d'impact. Celle de 2016 a été mise à jour sur l'ensemble de l'itinéraire et scindée en trois pièces :
• Pièce F0 – Synthèse de l'étude d'impact actualisée ;
• Pièce F1 – Étude d'impact actualisée sur le secteur 1 (projet A680) - Castelmaurou à Verfeil (sous concession ASF) ;
• Pièce F2 – Étude d'impact actualisée sur les secteurs 2 à 5 (projet A69) – Verfeil à Castres (sous concession ATOSCA).
La zone d'interface entre les 2 tronçons est l'objet du chapitre 6 de la pièce F0 : synthèse de l'étude d'impact.

L'actualisation du volet paysager de l'étude d'impact, concerne l'état initial, les enjeux paysagers et les mesures ERC prises. La carte de synthèse des impacts et mesures en faveur de l'environnement est présentée au chapitre 4.4 de la pièce F0, les secteurs d'aménagement paysagers y sont repérés. Ceux-ci sont positionnés au droit des ouvrages du projet (échangeurs, aires) et des éléments patrimoniaux listés dans le dossier des engagements de l'État.

4-Contexte paysager

L'aire d'étude s'inscrit entre les départements de Haute-Garonne et du Tarn, entre paysages de plaines et de collines. Elle concerne plus précisément les **2 entités paysagères** suivantes

- **Le Lauragais,** aux paysages collinaires vallonnés et faiblement accidentés, dont l'ambiance rurale est marquée par les exploitations agricoles, des habitats dispersés, et un bâti traditionnel souvent préservé ;
- **Les plaines de Castres, du Sor et de l'Agout**, où les agglomérations se sont développées de façon privilégiée, et où les infrastructures de transports ferroviaires et routières ont été principalement aménagées.

Au sein de ces entités, ont été définies **4 unités paysagère**s, qui s'étendent le long de l'aire d'étude :

- **Basse-Vallée du Girou** : elle correspond à la partie aval du cours d'eau qui sillonne l'entité paysagère du Lauragais ;
- **Haute-vallée du Girou et ses vallons tributaires** : toujours au sein de l'entité paysagère du Lauragais, cette unité se distingue de la basse vallée du Girou essentiellement par un relief plus accentué et une vallée plus étroite ;
- **Pays de Puylaurens** : elle marque la transition entre un relief tourmenté au niveau du bourg de Puylaurens (entité du Lauragais) et les plaines du Sor et de l'Agout, aux pentes bien plus douces, fortement anthropisées ;
- **Vallées du Sor et de l'Agout** : les cours d'eau et la végétation associée marque le paysage et conditionnent le développement des zones agricoles et urbaines, ainsi que des infrastructures de transport.

5-Enjeux paysagers du projet

Le projet d'autoroute est défini en profil en long, avec tous les rétablissements et échangeurs. Les ajustements éventuels viendront dans le cadre de l'établissement de l'équilibre des matériaux du projet, objectif affiché du projet.

5.1. Vallée du Girou de Verfeil à Cambon-lès-Lavaur

Sur cette section d'une vingtaine de kilomètres, la vallée du Girou, de 3,5km de large environ comporte un fond plat inondable d'1 à 2 km de large. La RN 126, comme la future A 69, sont implantés dans le fond de la vallée et resteront parallèles sur toutes cette section.
La vallée est par ailleurs encadrée par des versants bien redressés, de 60 à 80 m de hauteur.
Tous les villages sont implantés sur les crêtes et regardent le fond de la vallée, notamment les villages implantés sur le versant nord, les façades regardant naturellement vers le sud et le projet.
L'ensemble de ces villages comporte des églises et ensembles bâtis remarquables qui, même s'ils ne font pas l'objet de classement aux titres des monuments et sites, constituent les témoins de l'histoire et l'identité culturelle de la vallée.
En dehors des villages, la vallée comporte de nombreux sites bâtis isolés sur les croupes ou en bordure de la RN 126. Souvent de belle qualité architecturale, ils sont en général accompagnés de jardins plantés de grands arbres.
Enfin en dehors de quelques bois sur les versants les plus raides, la vallée est entièrement investie par une agriculture intensive.

Façade sud-est de Verfeil en regard direct sur le projet, notamment au droit du demi-échangeur est.

Le site du demi-échangeur est depuis Saint-Pierre

Panoramique depuis le cimetière de Bourg-Saint-Bernard

Trois enjeux principaux pour cette section :

- La maîtrise de l'évolution des paysages à partir des sites patrimoniaux et des principaux lieux de vie qui regardent la RN.126 actuelle et la future A.69 ;
- La maîtrise des paysages perçus à partir des deux itinéraires parallèles ;

Les deux voies seront en effet à une distance de 0 à 200 m environ, avec un effet de « couloir de nuisances » important, essentiellement perçu depuis les voies elles-mêmes mais aussi parfois depuis les hauteurs environnantes.

- L'atténuation des impacts pour tous les lieux de vie isolés de part et d'autre des voies.

D'une manière générale dans le cadre du parti d'aménagement présenté, les mesures proposées pour atténuer les nuisances des sites bâtis ponctuels sont des isolations de façade. Pourtant, depuis ces lieux, les paysages ordinaires et quotidiens à partir du jardin vont être souvent dégradés. Il s'agit en particulier des anciennes fermes isolées du versant nord qui regardent le projet.

5.2. La traversée des collines de Cadix et Algans

Sur cette section de 6 km l'autoroute quitte la vallée du Girou pour monter sur les hauteurs, de 200 à 300 m d'altitude environ. Il s'agira ici d'un évènement considérable entre Toulouse et Castres avec l'occasion de points de vue remarquables à partir de la voie :

- Point de vue vers l'ouest sur la vallée du Girou et notamment Bourg-Saint-Bernard en venant de Castres;
- Point de vue vers le sud-est, la vallée du Sor et la montagne Noire, en venant de Toulouse.

Ces points de vue seront le plus souvent cadrés en hauteur par les déblais de la voie, et plus larges (mais moins lointains) vers le bas des versants, où l'autoroute sera rasante ou en remblai.

Les milieux traversés seront d'une façon générale plus sensibles et diversifiés, avec quelques prairies, landes, bois, ruisseaux et haies.

Le projet comporte des sections en déblai profond (jusqu'à 20 mètres) qui devront être creusés en risbermes successives pour assurer une bonne stabilité ; l'emprise au sol sera donc très large (de l'ordre de 100 m), avec un effet de coupure physique importante. Ces déblais seront par contre faiblement perçus, les possibilités de vision dans l'axe de l'autoroute étant restreintes.
Les aménagements paysagers des risbermes devront faire l'objet d'une conception spécifique tenant compte de la qualité des matériaux et de l'exposition.

Aux extrémités de la section le projet comporte de grands remblais, de 14 m sur le ruisseau d'Algans à l'ouest et de 15 m sur le ruisseau de Portauque à l'est qui seront par contre fortement perçus :

- Pour le remblai sur le ruisseau d'Algans, les impacts les plus sensibles seront depuis la D.43 (En Castel), la D.130 vers Algans, les sites de la Grave et de Ferrières et depuis la RN.126 actuelle ;
- Pour le remblai sur le ruisseau de Portauque, de plus de 1 km, depuis la RN.126, les sites des châteaux de Montauquier et la Vernède, la D.44 et la route de Peyruc.

Vue vers le SE depuis En Castel au droit du remblai sur le ruisseau d'Algans.

Vue vers le nord et l'est à partir de la route de la Bastide Vieille. L'autoroute est ici en remblai puis en déblai jusqu'au château d'eau que l'on voit ici sur la ligne de crête.

Vue vers le SE avec la Montagne Noire qui barre l'horizon. L'autoroute émergera en grand remblai dans la plaine du Girou, à mi-distance entre le pied de versant et le silo de la Belle.

5.3. Vallée du Girou de Vignes (La Croisille) à En bérail (Puylaurens)
Sur 3,5 km l'autoroute revient en fond de vallée du Girou à faible distance de la RN.125. Comme précédemment la cohabitation des deux voies dans un même couloir pose problème pour les riverains comme pour les paysages perçus à partir des deux voies.
Le bocage intéressant à ce niveau, est fortement entamé par le projet.
Enfin il faudra tenir compte au droit de Saint-Loup d'un petit cimetière (au sud de l'autoroute).

5.4. Déviation de Puylaurens
Pour cette section existante, seules quelques reprises des déblais seront nécessaires pour la visibilité dans les courbes. Les plantations de part et d'autre de la voie pourront être renforcées, notamment pour tenir compte des paysages à partir des différents itinéraires de randonnée situés de part et d'autre de la voie.

Par ailleurs, le projet comporte une voie nouvelle pour relier la D 926 à la D 84, à l'ouest de Puylaurens. Cette voie s'insère dans un réseau de haies et bosquets intéressant et assez rare dans la vallée. Une « couture » permettrait de recomposer le bocage de part et d'autre de la voie.

5.5. Section parallèle à la RN.126 au droit de Saint-Germain-des-Prés.
Ici les deux voies sont accolées, avec un profil rasant pour l'autoroute. Les interférences visuelles entre les deux voies devront être traitées.
La partie ouest en déblai permettra de limiter l'impact visuel et sonore de l'autoroute dans un site fortement habité. Le pigeonnier du Colombier, édifice remarquable implanté en pied de versant à 300 m au nord de la RN 126 actuelle ne sera pas visible de l'autoroute mais continuera à l'être depuis la RN.126.

5.6. Raccordement à la déviation de Castres
Cette section de 10 km intéresse les plaines alluviales de la Bernazobre, du Sor et de l'Agout, avec des contraintes importantes liées aux crues. L'autoroute contourne les sites urbains de Salvegarde (Cambounet-sur-le-Sor) et Longuegineste (Saïx) puis la zone industrielle du Mélou à Castres.
Les enjeux principaux de cette section sont :

- La préservation des milieux humides associés aux anciennes gravières des Brugues, avec la base de loisirs et la crèche qui devra faire l'objet d'une protection spécifique. L'atténuation des impacts visuels paysagers induit depuis l'entrée de la base de loisir du parking, des activités de loisirs à proximité des plans d'eau et du bâtiment d'accueil (siège) de la communauté de communes du Sor-Agout devra être étudié finement tant sur le plan des caractéristiques techniques d'aménagement qu'au niveau des accompagnements paysagers ;
- La recomposition des itinéraires de randonnée entre Viviès et Saïx en évitant au maximum la proximité de l'autoroute et les voies goudronnées ;
- Le reconstitution des berges des ruisseaux et ripisylves dans la plaine alluviale de la Bernazobre ;
- La reconstitution des milieux de part et d'autre de la voie dans la section parallèle à la voie SNCF, dans le lit mineur de l'Agout ;
- L'insertion paysagère de l'échangeur au droit de Saint-Palais.

6-Mesures ERC

Les aires d'étude des études paysagère et patrimoniales réalisées dans le cadre de l'étude d'impact ont été ajustées afin d'intégrer les unités paysagères caractéristiques du territoire dans lequel est projeté l'aménagement. Ainsi des points de vue sur l'autoroute ont été identifiés et analysés bien au-delà de la bande de DUP. **Cependant, les mesures paysagères proposées restent dans cette bande.**

La légende de la carte de synthèse des enjeux environnementaux ne mentionne pas les enjeux paysagers à l'exception des enjeux patrimoniaux liés aux monuments historiques et aux sites archéologiques. En conséquence, les mesures ERC « patrimoine et paysage » concernent principalement ces derniers.

Cependant, 3 mesures concernent spécifiquement les paysages perçus par les habitants et les usagers de l'autoroute :
MR : Aménagements paysagers du projet contribuant à préserver le patrimoine bâti non protégé.
MR : Aménagements dans le respect des différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie.
MA : Politique « 1% paysage et développement » dans les espaces situés en dehors des emprises de l'autoroute.

De nombreuses autres mesures ont un impact sur les paysages notamment celles qui impactent les terrassements, les ouvrages hydrauliques, et leur végétalisation des talus, la restauration des ripisylves, le démantèlement et la restitution à un autre usage que routier (agricole / naturel / etc.) des anciennes portions de la RN existante....

La pièce F1 liste les mesures générales d'insertion de l'A680 qui concerne le paysage (Mesures R2.2.a R2.2.k)

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

7- Intégration paysagère

La prise en compte des paysages dans la conception et la mise en œuvre du projet reste primordiale pour l'intégration de cet ouvrage dans son environnement et n'est que complété par les aménagements spécifiquement paysagers.
En effet, au vu de son ampleur, une autoroute ne peut être « effacée » dans le paysage mais modifie celui qui l'accueille. L'enjeu est de conserver les invariants et les lignes de force de ce paysage initial.

Le traitement des terrains compris entre l'autoroute et la RN 126 permettrait ainsi de créer un marqueur paysager des deux infrastructures. De même, **la prise en compte des lieux de vie et points de vue sur l'autoroute** doit permettre d'éviter qu'elle devienne une nuisance dans le paysage perçu par les habitants et promeneurs.

De plus, de nombreuses mesures prises en faveur de la biodiversité telles de restauration des continuités écologiques sont des mesures paysagères dans le sens où elles permettent de récréer les lignes de structures de chaque entité paysagère.

L'A680 est déjà un élément fragmentant du paysage. Des aménagements paysagers permettront d'en réduire l'impact visuel.
Cependant, les principes du projet paysager ne sont pas définis en tant que tel bien qu'il soit indiqué que **« le projet paysager s'attachera à retrouver les masques et transparences qui font aujourd'hui que la voirie se lit en pointillé depuis les points de vue extérieurs à l'ouvrage. » et que «** Le projet a notamment pour vocation de ne pas porter atteinte aux contextes paysagers identifiés sur l'ensemble du linéaire. Il sera aménagé afin de respecter les différentes identités paysagères, tout en évitant les sensations de monotonie » , « Localement, les zones d'enjeux spécifiques ont fait l'objet d'une attention particulière ».

8- Conclusion

- **Concernant l'A680,** les mesures paysagères présentées sont adaptées à la configuration du territoire de la basse vallée du Girou et de l'ouvrage existant, **elles devront être précisées dans la phase projet .**

- **Concernant l'A69,** les mesures proposées sont également adaptées au contexte paysager mais **restent à compléter sur la prise en compte du grand paysage et l'intégration de l'ensemble des mesures prises dans le cadre de la conception et de la mise en œuvre du projet. Le schéma directeur paysager reste à définir, il devra intégrer tous les éléments qui font le paysage tel que perçus par les riverains comme par les usagers** notamment la totalité des infrastructures crée dans le cadre de ce projet (échangeurs, aire de repos et de covoiturage, protections acoustiques...).

La compétence paysagère doit être mobilisée à tous les stades du projet sur les deux tronçons y compris en phase suivi des travaux afin de garantir l'atteinte des objectifs paysagers dans tous les travaux qui y contribuent notamment les bassins de rétention, les restaurations de ripisylves, les modelés des talus ou merlons et les mesures liées à la protection des milieux naturels.

Les points suivants sont particulièrement sensibles pour une intégration paysagère optimale :

- L'identification des structures végétales existantes à préserver pendant la phase travaux ;
- La réflexion sur les plantations afin de répondre aux enjeux paysagers lointains (points de vue depuis les villages perchés), moyens et rapprochés ;
- La réduction à la source des nuisances visuelles engendrées sur les lieux de vie isolés ;
- Le devenir des terrains compris entre l'autoroute et la RN.126 dont l'aménagement peut devenir un marqueur paysager des deux infrastructures.

Le Directeur de l'Aménagement

Signature numérique
de Nicolas RASSON
nicolas.rasson
Date : 2022.06.28
10:31:27 +02'00'

Nicolas Rasson

Sujet : DAENV - Projet de liaison autoroutière de Verfeil à Castres - A69 - Demande de contribution
De : robot-gunenv.csmdou@developpement-durable.gouv.fr
Date : 24/01/2022 à 14:41
Pour : inao-toulousegaillac@inao.gouv.fr

GUNenv.
guichet unique numérique de l'environnement

Ceci est une correspondance générée par l'administration en charge du dossier visé en objet, via l'application Guichet Unique Numérique.

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale dont les données de référence sont précisées en partie 2, vous êtes invités, conformément à l'article D.181-17-1 du code de l'environnement, à déposer une contribution.

Vous devez transmettre la réponse au plus tard à la date d'échéance indiquée en partie 3. Les modalités de dépôt de la réponse y sont également précisées.

Vous serez informés des suspensions et réactivation des délais de la phase d'examen, ainsi que de l'actualisation de l'échéance de réponse.

Partie 1 : administration en charge du dossier

Administration en charge du dossier : DDT 81 - SERES - Service Eau Risques Environnement et Sécurité

Agent : CRAMPE Christine

Courriel de contact : christine.crampe@tarn.gouv.fr

Partie 2 : données de référence de l'AIOT et du dossier concerné

ATOSCA

1 Impasse le Bouriou

--

81470 Cambon-lès-Lavaur

La date de l'accusé de réception du dossier déposé est : 19/01/2022

Le numéro d'AIOT est : 0100001480

Partie 3 : pour le bon déroulement de la procédure, vous êtes invités à prendre connaissance des informations complémentaires suivantes

Cette correspondance appelle une réponse.

Cette réponse doit impérativement être déposée en cliquant sur ce lien

(Le document téléversé ne doit pas dépasser 1020 Mo et doit être au format PDF ou ZIP)

Une échéance de réponse est fixée au : 10/03/2022

Imprimé par CRAMPE Christine - DDT 81/SERES/PREB/BQEMA

Partie 4 : documents téléchargeables

Veuillez consulter les pièces jointes en cliquant sur ce lien

Bien cordialement,

Pour tout renseignement relatif à cette correspondance ou à l'instruction de votre dossier, ne répondez pas à ce mail mais écrivez à : christine.crampe@tarn.gouv.fr

24/06/2022 à 13:45

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

OFB
OFFICE FRANÇAIS DE LA BIODIVERSITÉ

DDT du Tarn
SERES
A l'attention de Laure HEIM
Cité Administrative
19 rue de Ciron
81013 Albi CEDEX 09

Toulouse, le 5 juillet 2022

Service régional police
PATBIODIV : 2021-6410-4
N/Réf : YB/OT/SB/039/2022
Dossier suivi par : Yvain BENZENET ; Eric MARTY
Tél. : 05 62 73 76 89
Mél. : yvain.benzenet@ofb.gouv.fr ; eric.marty@ofb.gouv.fr

Par courrier électronique en date 10 juin 2022, la DDT du Tarn (SERES) a sollicité l'avis de l'OFB sur les éléments complémentaires transmis par la société ATOSCA (consortium des sociétés NGE, ASCENDI, QUAERO CAPITAL, TIIC), relatif à la demande d'autorisation au titre de l'article L.181-1 du CE, pour la construction et l'exploitation de l'autoroute A69 (Verfeil - Castres).
Ces éléments complémentaires font suite à l'avis de l'OFB en date du 11 avril 2022 qui mentionnait, en l'état actuel du dossier, que la démarche d'évaluation environnementale était jugée insuffisante.

Le dossier devait notamment être complété sur :

- la description des composantes du projet (ouvrages de franchissement, aménagements fonciers) ;
- l'évaluation des incidences (aménagements fonciers, effet global A680/A69) ;
- le renforcement des mesures de réduction en phase d'exploitation et en phase de travaux ;
- la définition de mesures compensatoires (fonctionnalités, pérennité, actions sur les zones humides).

Les éléments complémentaires transmis appellent les observations suivantes :

1. **Description du projet**

Le projet a été modifié par :

- la suppression des rescindements de la Balerme et du Bernazobre ;
- l'ajout des rescindements du Messal et du cours d'eau de la ZA de la Prade.

Le dossier a été complété par une description détaillée (série de plans masses avec la topographie, coupes latérales et longitudinales cotées) au niveau des ouvrages de franchissement (cours d'eau, écoulements superficiels, passages à faune).

Le dossier serait utilement complété par des éléments d'information supplémentaires sur les actions types (arasements de haies, comblements de fossés, créations de chemin, etc.) qui seront mises en œuvre dans le cadre des opérations d'aménagement fonciers, agricoles et forestiers à venir.

2. **Etat initial**

Le dossier complété apporte des précisions sur la description du réseau cartographique, notamment par le rajout du ru entre le Verdier et les Pauvres, et de l'écoulement de la ZA de la Prade.

L'inventaire des zones humides *pro parte* a fait l'objet de sondages pédologiques supplémentaires qui ont permis de confirmer ou d'infirmer certaines zones humides.

Les sondages pédologiques supplémentaires demeurent insuffisants pour caractériser avec précision les interfaces zone humide – milieu sec. Certains secteurs demeurent caractérisés à l'échelle de la parcelle avec de probables erreurs d'appréciation induites par une confusion entre zones inondables et zones humides.

La pression d'inventaire de la flore et de la faune est faible (P < 30'/ha) pour la majorité des groupes inventoriés.

Le dossier complémenté nuance cette faible pression d'inventaire par la présence d'une forte proportion de grandes cultures représentant une surface de 1112 ha soit 68% de l'emprise. La caractérisation de l'aire d'étude demeurera partielle pour les groupes cibles.

La prise en compte du cycle biologique complet des lépidoptères d'intérêt patrimonial serait utilement complétée par la réalisation d'une cartographie des plantes hôtes (succise des prés et chèvrefeuille étrusque pour le damier de la succise, origan et serpolet pour l'azuré du serpolet, épilobe hirsute, épilobe à petites fleurs, épilobe à tige carrée et onagre de Glaziou pour le sphinx de l'épilobe).

Le dossier complété mentionne que la cartographie des plantes hôtes serait disproportionnée et apporterait une faible plus-value aux inventaires naturalistes qui ont permis de cibler les stades embryonnaires, larvaires, nymphales et adultes. Or, la pression d'inventaire sur les insectes est faible. En l'absence d'adultes en vol, elle rend peu probable une identification exhaustive des lépidoptères en phases embryonnaires ou larvaires.

Au niveau de la bioévaluation des espèces aquatiques et palustres inventoriées, les espèces classées « quasi menacé », « vulnérable », « en danger » et « état critique » par les listes rouges UICN auraient dues être considérées comme d'intérêt patrimonial au titre du SDAGE Adour-Garonne.

Le dossier complété confirme que la méthodologie de bioévaluation prévoit la prise en considération de ces niveaux d'inscription dans les listes rouges pour définir les espèces patrimoniales. Toutefois, la prise en compte de la disposition D45 du SDAGE Adour-Adour Garonne requiert que ces espèces, à statut règlementaire, soient identifiées de manière explicite.

3. **Evaluation des incidences**

L'évaluation des incidences devait être complétée par une estimation de l'effet global avec l'autoroute A680 et une actualisation des effets chroniques et des effets temporaires en fonction des précisions apportées sur la définition du projet et de l'état initial.

Le dossier complété comprend l'étude d'impact actualisée couvrant l'ensemble des composantes de la liaison autoroutière Castres – Toulouse. Cette étude permet d'estimer l'impact cumulatif des autoroutes A680 et A69.

Des précisions devront toujours être apportées sur l'impact type des opérations d'aménagements fonciers, agricoles et forestiers.

4. **Mesures de réduction (exploitation)**

Le maintien de la continuité écologique et de la continuité hydraulique des cours d'eau permanents et des cours d'eau temporaires devait être confirmé

Le dossier complété comprend une description des ouvrages hydrauliques et des cours d'eau reméandrés. Ils permettront l'écoulement d'une crue d'occurrence 100 ans, et pour certains, le maintien d'une lame d'eau à l'étiage.

Les créations de cours d'eau devront comprendre une alternance de faciès d'écoulements lotiques, d'écoulement lentiques et une sinuosité adaptée. Les faciès de chaque type devront faire l'objet d'une coupe cotée. La taille de la granulométrie positionnée devra être justifiée et l'implantation d'une ripisylve de 5 m de largeur de part et d'autre de chaque rive devra être prévue.

Indépendamment de la circulation de l'ichtyofaune, le lit mineur des cours d'eau permanents ou temporaires, au niveau des ouvrages hydrauliques et des sections reméandrées, devront comporter une rigole d'étiage.

L'efficacité des aménagements ferait utilement l'objet d'un suivi hydromorphologique à t_0+1 an, t_0+2 ans, t_0+3 ans, t_0+5 ans et du suivi d'une crue morphogène (occurrence 10 ans). Le cas échéant, des actions correctives devraient être proposées puis mises en œuvre.

La mortalité par chute dans les éléments de structure creux (portiques, poteaux de panneau de signalisation) serait réduite par la mise en place d'opercules.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

La mortalité/blessure des chiroptères par collision serait réduite par la mise en place d'écrans grillagés au niveau des ouvrages de franchissement de cours d'eau, *a minima* 2,50 m de hauteur (gabarit d'un poids lourd).

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

La perturbation du cycle biologique des chiroptères fissuricoles dans les ouvrages faisant l'objet de gîtes favorables serait réduite par l'entretien des ouvrages comportant ces réservations sur la période 1er septembre – 30 octobre.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

La mortalité par collision des oiseaux et des chauves-souris serait réduite par la mise en place de merlons ou d'écrans grillagés, *a minima* de 2,50 m de hauteur (gabarit d'un poids lourd), au niveau des secteurs où l'infrastructure ne serait pas en déblais.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

Lorsque la sécurité routière le permettra, les modalités de gestion seraient optimisées par une fauche annuelle tardive (1er octobre – 30 novembre), le suivi et la destruction mécanique des espèces exotiques envahissantes, le transfert *ex situ* des déchets verts.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

En dehors de la zone de risque (15 m de l'infrastructure), les modalités d'entretien des arbres de haut jet suivant un faciès « têtard » permettrait le maintien d'habitats favorables aux oiseaux et chiroptères sylvicoles.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

Les modalités d'expérimentation de restauration de pelouses sèches favorables à l'azuré du serpolet devront faire l'objet de précisions.

Le dossier complété permet de localiser les parcelles sur un document cartographique. Elles feront l'objet d'une acquisition foncière couplée à une obligation réelle environnementale au titre de l'article L.132.3 du CE sur 55 ans. Toutefois, aucun élément permettant la caractérisation de l'état initial de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques sur ces parcelles n'a été fourni.

Ces éléments pourront être précisés lors du comité de suivi des mesures compensatoires.

5. <u>Mesures de réduction (travaux)</u>

Au niveau des zones humides, des mesures de prévention du tassement des sols devraient être renforcées.

Le dossier complété précise que le tassement différentiel des sols hydromorphes sera réduit par la réalisation des travaux en période sèche, la circulation des engins au niveau de plats bords et/ou de platelages, l'utilisation d'engins équipés de pneumatiques à basse pression ou de pneumatiques couplés à un système de télégonflage et l'interdiction des retournements en dehors des points aménagés à cet effet.

Au niveau du Girou, du Bernazobre et de l'Agout, un dispositif de mesure en continu de la concentration de MES à l'aval du chantier devait être couplé à un dispositif d'alerte conduisant à l'arrêt du chantier.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

Les périodes d'intervention ou de non intervention devaient faire l'objet de précisions afin de garantir une réalisation des travaux durant les périodes de moindre impact pour la flore et la faune. Il était notamment préconisé que le comblement des mares soit réalisé sur la période 1er novembre – 30 janvier pour réduire la mortalité/blessure et la perturbation des amphibiens.

Le dossier complété mentionne que les comblement de mares seront réalisés sur la période 1er août – 28 février lors des périodes d'assec ou après le contrôle visuel par un écologue. En dehors des périodes d'assec, les comblements de mares devront bien être réalisés sur la période 1er novembre – 30 janvier.

Les opérations de déboisements et de défrichements devaient être réalisées par bandes ou de manière centrifuge en fonction du contexte. Dans la mesure du possible, les résidus de coupe (herbes, branchages, branches, troncs, souches…) devraient être mis en tas puis laissés au repos *a minima* 48 heures (fuite de la faune) avant transfert *ex situ*.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

Les parcelles qui accueilleront les pieds translocatés de fritillaire pintade, renoncule à feuilles d'ophioglosse, trèfle écailleux devaient faire l'objet d'une obligation réelle environnementale au titre de l'article L.132.3 du CE sur 99 ans.

Le dossier complété propose une durée de 55 ans correspondant à la concession autoroutière. Or, la pérennité d'une mesure de réduction doit correspondre à la durée de l'incidence brute. A ce titre, l'obligation réelle environnementale devra bien être portée à 99 ans.

La grume des arbres sénescents abattus devait être sauvegardée ou découpée en tronçons ayant une taille minimale de 3 m de longueur. Les manipulations devaient être réalisées sans chocs pour ne pas blesser les coléoptères en phase larvaire. Les grumes ou les tronçons devaient être déposés, *a minima* pendant 5 ans, au niveau de boisements caducifoliés favorables aux coléoptères saproxyliques (présence d'arbres sénescents).

La zone de dépôt devait être localisée sur un document cartographique et faire l'objet d'une obligation réelle environnementale au titre de l'article L.132-2 du CE sur une période de 10 ans.

Le dossier complété a pris en compte partiellement cette remarque (localisation).

La mortalité/blessure des oiseaux et des chiroptères anthropophiles devaient être réduites par le retrait manuel des tuiles une par une au niveau de la toiture des bâtiments à démolir.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

L'emprise du chantier sur les pelouses sèches devait être réduite.

Le dossier complété précise que l'optimisation de l'emprise du chantier permettra l'évitement géographique de 450 m² supplémentaires de pelouses sèches.

La mortalité/blessure du lapin de garenne devait être réduite par la capture des individus dont les terriers se trouvaient sur l'emprise du tracé. Cette capture devait être réalisée avant le début des travaux. Les terriers naturels devaient immédiatement rendus inutilisables afin d'éviter une recolonisation. Des aménagements préalables de type garennes artificielles situées à proximité devaient accueillir les individus capturés.

Le dossier complémenté n'a pas pris en compte cette remarque.

6. Mesures de compensation

La lisibilité du dossier devait être améliorée par la liste synthétique des mesures compensatoires mises en œuvre sur chaque site de compensation.

Le dossier complété comporte un tableau récapitulatif des actions mises en œuvre.

La plus-value fonctionnelle de l'ensemble des mesures compensatoires devait être précisée.

Le dossier complété comporte pour chaque mesure compensatoire une fiche comprenant une rubrique « continuité et fonctionnalités écologiques » et une rubrique « plus-value écologique » succinctes.

La pérennité de ces actions devait être assurée par la mise en place d'une obligation réelle environnementale au titre de l'article L.132-3 du CE sur 99 ans.

Le dossier complété propose une durée de 55 ans correspondant à la concession autoroutière. Or, la pérennité d'une mesure compensatoire doit correspondre à la durée de l'incidence résiduelle. A ce titre, l'obligation réelle environnementale devra bien être portée à 99 ans.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque.

Au niveau des créations de mares, une attention particulière devait être portée sur les modalités et la pérennité de l'alimentation en eau.

Le dossier complémenté précise que la localisation des mares prendra en compte la topographie et la configuration du bassin versant (collecte de suffisamment d'eau pour un remplissage naturel).

Après application des mesures de compensation proposées sur les milieux aquatiques, il demeurait une dette écologique de 0,35 UC en faveur des fossés (agrion de Mercure, salamandre tachetée, pélodyte).

Le dossier complémenté laisse entendre qu'il demeure une dette écologique de 0,22 UC.

Au niveau du site 2, l'expertise *in situ* réalisée le 15 février 2022 par l'OFB avait montré l'absence ou une surface très limitée de prairies humides existantes localisées au niveau de fossés et/ou de drains agricoles. La réalisation de sondages pédologiques (TN – 80 cm) sur l'ensemble de la zone n'a pas montré de traces d'oxydoréduction. En l'absence de prairies humides existantes et/ou d'une alimentation en eau pérenne, la faisabilité technique de la création et/ou de la restauration de prairies humides était sujette à caution. Ces sites ou partie de site n'étaient donc pas jugés suffisantes au titre des mesures compensatoires sur les milieux humides. Les modalités de pâturage devaient être précisées (type de bétail, nombre de bête en UGB, périodes de pâture).

Le dossier complémenté n'a pas pris en compte ces remarques et ce site demeure insuffisant.

Au niveau du site 3, les modalités de pâturage devaient être précisées (type de bétail, nombre de bête en UGB, périodes de pâture).

Le dossier complété a partiellement pris en compte cette remarque. Il précise que la pression de pâturage sera de 1 UGB/ha.

Au niveau du site 4, l'expertise *in situ* réalisée le 15 février 2022 par l'OFB avait montré l'absence ou une surface très limitée de prairies humides existantes localisées au niveau de fossés et/ou de drains agricoles. La réalisation de sondages pédologiques (TN – 80 cm) sur l'ensemble de la zone n'avait pas montré de traces d'oxydoréduction. En l'absence de prairies humides existantes et/ou d'une alimentation en eau pérenne, la faisabilité technique de la création et/ou de la restauration de prairies humides était sujette à caution. Ces sites ou partie de site n'étaient donc pas jugés suffisants au titre des mesures compensatoires sur les milieux humides. Le site fera aussi l'objet de reméandrages de cours d'eau. Les ripisylves actuelles constituent des alignements d'arbre d'intérêt local qui devaient être sauvegardés après le comblement des lits mineurs actuels.

Le dossier complémenté laisse entendre que des sondages complémentaires peuvent confirmer l'absence d'hydromorphie des sols. Il en résulte une requalification des actions de réhabilitation en création de zones humides. Or, ce type d'opération est sujet à caution pour cause de retours d'expériences défavorables, ce site demeure donc insuffisant.

Le dossier complété n'a pas pris en compte la remarque sur les ripisylves.

Au niveau du site 5, l'expertise *in situ* réalisée le 15 février 2022 par l'OFB avait montré l'absence ou une surface très limitée de prairies humides existantes localisées au niveau de fossés et/ou de drains agricoles. La réalisation de sondages pédologiques (TN – 80 cm) sur l'ensemble de la zone n'avait pas montré de traces d'oxydoréduction. En l'absence de prairies humides existantes et/ou d'une alimentation en eau pérenne, la faisabilité technique de la création et/ou de la restauration de prairies humides était sujette à caution. Ces sites ou partie de site n'étaient donc pas jugés suffisantes au titre des mesures compensatoires sur les milieux humides.

Le dossier complémenté laisse entendre que des sondages complémentaires peuvent confirmer l'absence d'hydromorphie des sols. Il en résulte une requalification des actions de réhabilitation en création de zones humides. Or, ce type d'opération est sujet à caution pour cause de retours d'expériences défavorables, et ce site demeure donc insuffisant.

Le site 6 fera l'objet de reméandrages de cours d'eau, les ripisylves actuelles constituant des alignements d'arbres d'intérêt local qui devraient être sauvegardés après le comblement des lits mineurs actuels. Le faible linéaire de cours d'eau reméandrés et/ou de formations ripicoles renforcées interrogeaient sur la plus-value fonctionnelle de la mesure compensatoire.

Le site 6 a été supprimé dans le dossier complété.

Le site 7 fera l'objet de reméandrages de cours d'eau, les ripisylves actuelles constituant des alignements d'arbres d'intérêt local qui devraient être sauvegardés après le comblement des lits mineurs actuels. Le faible linéaire de cours d'eau reméandrés et/ou de formations ripicoles renforcées interrogeaient sur la plus-value fonctionnelle de la mesure compensatoire.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque sur le nouveau site 6 (ancien site 7).

Le site 8 fera l'objet de reméandrages de cours d'eau. Les ripisylves actuelles constituant des alignements d'arbres d'intérêt local devraient être sauvegardés après le comblement des lits mineurs actuels. Le faible linéaire de cours d'eau reméandrés et/ou de formations ripicoles renforcées interrogeaient sur a plus-value fonctionnelle de la mesure compensatoire.

Le dossier complété n'a pas pris en compte cette remarque sur le nouveau site 7 (ancien site 8).

Au niveau de la partie nord et de la partie centrale du site 10, l'expertise *in situ* réalisée le 15 février 2022 par l'OFB montrait l'absence ou une surface très limitée de prairies humides existantes localisées au niveau de fossés et/ou de drains agricoles. La réalisation de sondages pédologiques (TN – 80 cm) sur l'ensemble de la zone n'avait pas montré de traces d'oxydoréduction. En l'absence de prairies humides existantes et/ou d'une alimentation en eau pérenne, la faisabilité technique de la création et/ou de la restauration de prairies humides était sujette à caution. Ces sites ou partie de site n'étaient donc pas

jugés suffisantes au titre des mesures compensatoires sur les milieux humides. Les modalités de gestion devaient être précisées.

Pour le nouveau site 9 (ancien site 10), le dossier complété n'a pas pris en compte ces remarques et ce site demeure donc insuffisant.

Au niveau du site 11, le faible linéaire de cours d'eau reméandré et/ou de formations ripicoles renforcées interrogeaient sur a plus-value fonctionnelle de la mesure compensatoire. La faible surface de pelouses sèches restaurées interroge sur a plus-value fonctionnelle de la mesure compensatoire.

Le dossier complété n'apporte aucune précision sur le nouveau site 10 (ancien site 11)

Au niveau du site 12, la surface de boisements et d'îlots de sénescence devait être précisée. La surface réhabilitée en pelouses sèches par défrichement et déboisement devait être précisée. Les modalités de pâturage devaient aussi être précisées (type de bétail, nombre de bête en UGB, périodes de pâture).

Le dossier complémenté précise que le nouveau site 11 (ancien site 12) présentera 6,55 ha d'îlots de senescence et 11,98 ha de réouverture de milieux enfrichés.

Il n'apporte aucune précision sur le modalités de pâturage.

Au niveau du site 13, la commune et les parcelles d'implantation devaient être précisées.

Le dossier complété précise que le nouveau site 12 (ancien site 13) sera localisé sur les communes de Cambounet-sur-le Sor et Saïx sur 400 m².

Au niveau du site 14, la surface de milieux ouverts et semi-ouverts, la commune et les parcelles devaient être précisées.

Le dossier complété précise que le nouveau site 13 (ancien site 14) s'étendra sur 1,21 ha sur la commune de Cuq-Toulza.

Au niveau du site 15, la surface de boisements et d'îlots de sénescence devait être précisée.

Le dossier complété précise que le nouveau site 14 (ancien site 15) présentera 1,35 ha d'îlots de senescence.

La surface de milieux ouverts et semi-ouverts, la commune et les parcelles devaient être précisées.

Le dossier complété précise que le nouveau site 14 (ancien site 15) s'étendra sur 33,1 ha. Il n'apporte aucune précision sur les communes d'implantation.

Au niveau du site 16, la surface de boisements et d'îlots de sénescence, la surface de milieux ouverts et semi-ouverts, la commune et les parcelles devaient être précisées.

Le dossier complété précise que le nouveau site 15 (ancien site 16) présentera 6,67 ha d'îlots de senescence. Il s'étendra sur 40 ha sur les communes de Pratviel et de Montcabrier.

7. Conclusion

La nouvelle version du dossier comprend de nombreux compléments qui peuvent être parfois de natures contradictoires.

La démarche d'évaluation environnementale demeure incomplète sur :

- la description des composantes du projet (aménagements fonciers types) ;
- l'état initial (interface zones humides – zones sèches, espèces patrimoniales au titre de la disposition D45 du SDAGE Adour-Garonne) ;
- l'évaluation des incidences (incidence types des aménagements fonciers) ;
- le renforcement des mesures de réduction en phase d'exploitation et en phase de travaux ;
- la définition de mesures compensatoires (fonctionnalités, pérennité, actions insuffisantes sur les zones humides).

Le Directeur Régional

Hervé BLUHM

Copie à : OFB (SD31, SD81) + DREAL (dpt Autorité Environnementale, dpt Biodiversité) + CGEDD AE + DDT31 (SEEF)

Office français de la biodiversité
Direction régionale Occitanie
97 rue Saint-Roch
31400 Toulouse
www.ofb.gouv.fr/occitanie

9

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
Liberté
Égalité
Fraternité

COPIE

Direction régionale des affaires culturelles

Arrêté n° 76-2021-1296 Du 26 novembre 2021

définissant les modalités de saisine du préfet de région pour la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventive préalables à un aménagement réalisé par tranches successives

Le Préfet de région ;

Vu le code du patrimoine et notamment son livre V ;

Vu l'arrêté du 16 septembre 2004 portant définition des normes d'identification, d'inventaire, de classement et de conditionnement de la documentation scientifique et du mobilier issu des diagnostics et des fouilles archéologiques ;

Vu l'arrêté du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques ;

Vu l'arrêté préfectoral R76-2021-03-04-004 du 4 mars 2021 portant délégation de signature à M. Michel ROUSSEL, Directeur régional des affaires culturelles ;

Vu l'arrêté modificatif R76-2021-11-04-00002 du 4 novembre 2021 de M. Michel ROUSSEL, Directeur régional des affaires culturelles d'Occitanie, portant subdélégation de signature aux agents de la Direction régionale des affaires culturelles ;

Vu le dossier relatif au projet « liaison autoroutière Liaison Castres-Verfeil - A69 » localisée dans la Haute-Garonne et le Tarn, transmis par – ATOSCA – reçu en préfecture de région, Service régional de l'archéologie, le 19 novembre 2021 ;

Vu la demande anticipée de prescription d'archéologie préventive présentée par – ATOSCA – pour le projet « Liaison Castres-Verfeil - A69 » reçue en préfecture de région, Service régional de l'archéologie, le 19 novembre 2021 ;

Considérant que les travaux envisagés, en raison de la surface soumise à aménagement dépassant le seuil statistique de présence d'éléments constitutifs d'installations humaines intéressant l'archéologie, sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ;

Considérant qu'il est nécessaire de mettre en évidence et de caractériser la nature, l'étendue et le degré de conservation des vestiges archéologiques éventuellement présents afin de déterminer le type de mesures dont ils doivent faire l'objet ;

Considérant que l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) est le seul opérateur habilité à réaliser un diagnostic sur le territoire concerné par le projet d'aménagement susvisé ;

Considérant que le projet susvisé fait l'objet de travaux réalisés par tranches successives.

ARRÊTE

Article 1 - Une opération de diagnostic archéologique est mise en œuvre préalablement à la réalisation du projet « Liaison Castres-Verfeil - A69 », sis en :

RÉGION : OCCITANIE

- DEPARTEMENT : HAUTE-GARONNE
  COMMUNES : FRANCARVILLE, VENDINE, VERFEIL
- Lieux-dits ou adresses et cadastre : voir liste en annexe

- DEPARTEMENT : TARN
  COMMUNES : ALGANS, APPELLE, BANNIERES, CAMBON-LES-LAVAUR, CAMBOUNET-SUR-LE-SOR, CASTRES, CUQ-TOULZA, LACROISILLE, MAURENS-SCOPONT, MONTCABRIER, PUYLAURENS, SAINT-GERMAIN-DES-PRES, SAIX, SOUAL, TEULAT, VILLENEUVE-LES-LAVAUR, VIVIERS-LES-MONTAGNES.
- Lieux-dits ou adresses et cadastre : voir liste en annexe

Réalisé par : ATOSCA

L'emprise soumise au diagnostic, d'une superficie de 3 065 361 m², est figurée sur les documents graphiques annexés au présent arrêté.

Le diagnostic archéologique comprend, outre une phase d'exploration du terrain, une phase d'étude qui s'achève par la remise du rapport sur les résultats obtenus.

Article 2 - Le préfet de région pourra prescrire les mesures d'archéologie préventive prévues à l'article R.523-15 du code du patrimoine pour chacune des tranches successives définies par la société ATOSCA qui saisira systématiquement la DRAC/service régional de l'archéologie.

Article 3 - L'aménageur transmettra, pour chaque tranche, un dossier comportant un plan parcellaire et les références cadastrales, le descriptif du projet et son emplacement sur le terrain d'assiette ainsi qu'une notice précisant les modalités techniques envisagées pour l'exécution des travaux.

À réception de ce dossier, le préfet de région disposera du délai de 1 mois prévu à l'article R.523-18 du code du patrimoine susvisé pour notifier sa décision.

Article 4 - Toute modification du projet d'aménagement portant notamment sur la définition des tranches ou le calendrier prévisionnel de réalisation doit être notifiée par l'aménageur au préfet de région.

Article 5 - La réalisation de l'opération de diagnostic prescrite par le présent arrêté est attribuée à l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP).

Article 6 - L'opérateur ainsi désigné soumettra un projet d'intervention élaboré sur la base des objectifs scientifiques et des principes méthodologiques définis par le présent arrêté

Article 7 - Objectifs scientifiques généraux

Le projet d'aménagement est situé dans des contextes géomorphologiques favorables à la conservation de sites archéologiques. Les formations alluviales et colluviales présentes sur le tracé de la future autoroute, sont en effet susceptibles de receler des gisements enfouis. Il convient par ailleurs de ne pas exclure la présence de vestiges d'habitats anciens conservés sous les constructions contemporaines (habitats dispersés en milieu rural) qui seront détruites lors des travaux de construction du fuseau autoroutier. Une attention particulière sera portée aux zones humides et aux quelques secteurs boisés, susceptibles d'avoir préservés des vestiges archéologiques et des séquences paléoenvironnementales remarquables.
Le responsable de l'opération et ses équipes s'attacheront à vérifier la localisation des vestiges éventuels, à en définir la nature, l'attribution chronologique et l'état de conservation, afin de livrer toutes les informations nécessaires à d'éventuelles prescriptions de fouilles.

Article 8 - Principes méthodologiques généraux

Dans le cadre de l'élaboration du projet scientifique d'intervention, l'opérateur prendra connaissance des rapports d'opérations réalisés par l'INRAP, ou un opérateur habilité, consultables à la Direction régionale des affaires culturelles Occitanie, Service régional de l'archéologie, selon les dispositions de la circulaire du 26 mars 1993.

L'opération nécessitera la mise en œuvre de plusieurs phases :

- une étude documentaire afin d'apporter tous les renseignements nécessaires à la compréhension du contexte archéologique local et de préparer la phase de prospection pédestre ainsi que les opérations mécanisées de diagnostics archéologiques par tranches ;

- une prospection pédestre de l'ensemble du tracé. Elle sera conduite par le responsable de l'opération ainsi que par un géomorphologue. Au terme de cette prospection, une synthèse de l'étude documentaire et des observations effectuées lors de la prospection pédestre (archéologie et géomorphologie) seront présentées au SRA Occitanie avant la mise en œuvre des opérations mécanisées de diagnostics archéologiques par tranches ;

- des opérations mécanisées de diagnostics archéologiques par tranches seront mis en œuvre selon un calendrier respectant les contraintes environnementales spécifiques au projet d'aménagement. Chaque opération de diagnostic archéologique consistera à sonder, à l'aide de moyens mécaniques adaptés, l'emprise concernée par les travaux à hauteur de 10 % de sa surface totale. Le principe de représentativité statistique qui sous-tend cette approche implique une implantation disposée selon une trame régulière dépourvue de zone aveugle. Dans la mesure du possible, les tranchées seront orientées en fonction de la topographie et/ou des parcellaires anciens mais également afin d'accéder à une meilleure compréhension d'éléments particuliers (orientation des structures, densité des faits, voirie, bâti...). La base des niveaux anthropisés sera atteinte, en ménageant, s'il y a lieu, des paliers permettant de travailler en sécurité. En l'absence de vestiges archéologiques, le creusement sera conduit jusqu'au niveau réputé naturel sur au moins le tiers de la longueur de la tranchée. Des extensions limitées pourront être réalisées afin de vérifier la continuité ou les relations stratigraphiques entre structures. Des coupes stratigraphiques seront relevées dans un échantillon représentatif de sondages. De plus, un plan topographique complet des sondages et des vestiges sera dressé, rattaché au nivellement général de la France et au système géodésique français. Les relevés stratigraphiques des sondages offrant des séquences complexes ou susceptibles de renseigner le contexte géoarchéologique local seront effectués par un géomorphologue. Les zones à forte densité archéologique feront l'objet de plans particuliers et d'une couverture photographique adaptée. Les résultats obtenus sur le terrain seront remis dans le contexte des données issues des sources bibliographiques et archivistiques, afin de permettre la mise en contexte des informations archéologiques. Le mobilier sera intégralement prélevé.

Dans le cadre de la réalisation du rapport d'opération, les vestiges éventuellement mis au jour seront documentés à partir de l'analyse de la stratigraphie et des mobiliers. Ces derniers seront lavés, conditionnés et inventoriés selon les normes en vigueur au Service régional de l'archéologie Occitanie et étudiés de manière exhaustive. La documentation constituée au cours de l'opération sera indexée. Enfin, les découvertes seront replacées dans le contexte historique et archéologique local.

L'ensemble des données recueillies sera présenté et analysé de manière à fournir un état des lieux précis des vestiges mis au jour, de leur chronologie, de leur profondeur d'enfouissement et de leur degré de conservation.

Le rapport final d'opération, ainsi que l'ensemble de la documentation constituée lors de l'opération archéologique, devront être rédigés en français. De plus, il devra comporter tous les éléments prévus par l'arrêté du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques. Il sera notamment demandé une présentation synthétique, avec mise en perspective des résultats de l'opération, en lien avec l'occupation du sol du secteur et par rapport aux problématiques actuelles liées aux périodes concernées par l'opération. Un soin particulier sera porté au rendu graphique, dans le rapport d'opération archéologique, des relevés effectués sur le terrain.

La documentation scientifique et le mobilier issus de l'opération archéologique seront remis à la Direction régionale des affaires culturelles Occitanie (service régional de l'archéologie) conformément aux dispositions de l'arrêté du 16 septembre 2004 portant définition des normes d'identification, d'inventaire, de classement et de conditionnement de la documentation scientifique et du mobilier issu des diagnostics et fouilles archéologiques.

Enfin, lors de la remise du rapport d'opération, une documentation numérique constituée des fichiers d'inventaires et des plans sera communiquée sous formats natifs au Service régional de l'archéologie (de type « xls » pour les inventaires,« shape » ou « dwg » pour les plans topographiques).

L'opérateur fournira au Conservateur régional de l'archéologie et à l'agent du Service régional de l'archéologie chargé du suivi du dossier un calendrier prévisionnel des interventions pour la phase de terrain ; puis, pour la phase d'étude, la liste des éventuels intervenants extérieurs pressentis et le calendrier général prévisionnel. Il leur donnera toutes informations utiles sur les lieux de stockage et sur les éventuels transferts des biens archéologiques mobiliers.

Le responsable d'opération tiendra informés le Conservateur régional de l'archéologie et l'agent du Service régional de l'archéologie chargé du suivi du déroulement de l'opération, sur les découvertes, les avancées et les difficultés, sur la consommation des moyens affectés et sur tous autres sujets d'importance. Cette information pourra se faire par messagerie électronique.

Article 9 - Responsable scientifique
Le responsable scientifique du diagnostic, dont la désignation fera l'objet d'un arrêté ultérieur, doit justifier des qualifications suivantes : *généraliste justifiant d'une expérience confirmée dans la conduite de diagnostics archéologiques complexes préalables à la réalisation de projets de type "Grands Travaux".*

Article 10 - Le Directeur régional des affaires culturelles est chargé(e) de l'exécution du présent arrêté, qui sera notifié à ATOSCA et à l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP).

Fait à Toulouse, le 26 novembre 2021

Pour le Préfet de Région,
et par délégation,Pour le Directeur régional des affaires culturelles,
et par subdélégation
Le Conservateur régional de l'archéologie adjoint

Léopold MAUREL

NUMERO COMMUNE	SECTION	NUMERO PARCELLE	CONTENANCE CADASTRALE	SURFACE ACQUISITION PARCELLE	NOM COMMUNE
81006	B	562	1690	18,112	ALGANS
81006	B	668	6199	2790,539	ALGANS
81006	B	558	4780	4782,000	ALGANS
81006	C	692	19745	4715,051	ALGANS
81006	B	557	6415	927,555	ALGANS
81006	C	704	10200	4245,251	ALGANS
81006	C	702	7638	115,268	ALGANS
81006	C	691	30440	4380,306	ALGANS
81006	B	580	64024	1033,904	ALGANS
81006	B	671	4360	301,475	ALGANS
81006	B	670	3308	59,460	ALGANS
81006	B	667	2417	2509,935	ALGANS
81006	B	666	4646	4487,150	ALGANS
81006	B	561	2567	1858,220	ALGANS
81006	B	563	4982	4886,588	ALGANS
81006	B	557	6415	587,933	ALGANS
81006	C	701	38500	8800,077	ALGANS
81006	B	565	80500	21046,170	ALGANS
81006	B	560	9792	3293,381	ALGANS
81006	B	564	5253	4013,713	ALGANS
81006	B	559	13232	1035,484	ALGANS
81006	C	703	1830	278,823	ALGANS
81006	C	709	2385	1076,373	ALGANS
81006	C	710	13575	7973,517	ALGANS
81006	C	714	10970	523,396	ALGANS

81015	A	506	34081	5223,310 APPELLE
81015	A	507	1808	119,395 APPELLE
81015	A	491	10590	3308,594 APPELLE
81015	A	616	3577	418,637 APPELLE
81015	A	616	3577	1778,234 APPELLE
81015	A	615	11843	2287,079 APPELLE
81015	A	505	6676	1,511 APPELLE
81015	A	504	4926	91,751 APPELLE
81015	A	856	1294	341,133 APPELLE
81015	A	500	5130	1091,202 APPELLE
81015	A	504	4926	2721,119 APPELLE
81015	A	858	7533	5361,257 APPELLE
81015	A	503	1301	1077,930 APPELLE
81015	A	505	6676	1360,865 APPELLE
81015	A	759	13955	1589,989 APPELLE
81015	A	498	3368	2669,770 APPELLE

81022	ZH	116	2787	766,327	BANNIERES
81022	ZH	91	697	378,858	BANNIERES
81022	ZH	93	9125	5301,645	BANNIERES
81022	ZH	97	1875	1138,711	BANNIERES
81022	ZH	99	971	472,682	BANNIERES
81022	ZH	101	2975	1119,455	BANNIERES
81022	ZH	103	2943	850,714	BANNIERES
81022	ZH	105	26942	4065,104	BANNIERES
81022	ZH	107	16089	2386,181	BANNIERES
81022	ZH	109	24482	3587,825	BANNIERES
81022	ZH	111	27170	3766,575	BANNIERES
81022	ZH	113	2394	295,050	BANNIERES
81022	ZI	72	66395	8899,736	BANNIERES
81022	ZI	70	940	109,604	BANNIERES
81022	ZI	68	14915	2053,471	BANNIERES
81022	ZI	66	6147	1248,523	BANNIERES
81022	ZI	64	577	156,416	BANNIERES
81022	ZH	117	19664	7762,322	BANNIERES

81050	ZD	28	52010	3168,918	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	585	18923	80,392	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	546	6142	1800,345	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	146	4570	1032,127	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	626	20637	499,512	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	72	7670	1977,452	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	381	9910	2909,516	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	351	4460	24,149	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	351	4460	2270,622	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	348	13700	4191,480	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	346	8900	1186,324	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	42	28325	8720,020	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	64	420575	71459,710	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	38	2869	517,745	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	36	58190	18300,081	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	30	2691	864,677	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	379	16910	3867,791	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	380	70470	9341,021	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	83	31760	14641,096	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	66	180999	63647,259	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	27	3100	499,470	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	131	4930	496,479	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	471	13668	2956,295	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	145	16170	3199,523	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	589	48305	180,912	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	160	27360	4104,424	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	627	9910	2407,429	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	71	63385	10308,369	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	71	63385	3756,515	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	353	5680	1594,805	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	354	14620	3108,405	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	350	5040	220,758	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	576	9975	1843,560	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	355	6530	500,920	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	577	22645	6351,980	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	352	15110	6771,243	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	70	6060	2452,107	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	637	2884	1098,185	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	84	13340	837,155	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	81	32994	20228,095	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	80	4060	2071,291	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	72	1161	1158,078	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	34	19950	6512,174	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	73	1265	1224,744	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	59	86925	78,801	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	59	86925	2,950	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	59	86925	172,390	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	75	67	56,700	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	76	5	6,191	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	74	96	86,719	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	C	141	3480	504,481	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	71	3990	2580,335	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	56	13664	10356,124	CAMBON-LES-LAVAUR

81050	B	34	1400	2,474 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	41	29203	588,005 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	186	8915	2,880 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	750	6315	50,059 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	38	3240	277,990 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	37	970	348,820 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	38	3240	73,576 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	35	2495	1729,506 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	44	4660	15,087 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	48	60624	12931,570 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	61	240	71,447 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	46	10131	168,308 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	66	10310	125,040 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	64	4782	1332,975 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	751	2553	480,783 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	51	4881	468,745 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	49	4290	1884,007 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	59	719	222,551 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	60	665	428,204 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	62	1445	365,913 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	62	1443	690,277 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	752	4947	1264,487 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	46	10131	6628,743 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	45	4117	1215,308 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	39	5702	912,996 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	34	1400	204,937 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	61	240	53,297 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	58	9778	3240,223 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	59	719	435,407 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	58	9778	740,717 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	33	9285	7826,294 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	32	8070	1142,767 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	28	3436	2238,246 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	50	2245	2203,369 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	67	73781	784,246 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	27	11260	7189,397 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	66	10310	3266,193 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	31	947	938,452 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	634	1558	1483,973 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	668	2147	145,478 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	24	56781	1522,534 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	25	1600	409,464 CAMBON-LES-LAVAUR
81050	B	67	79781	15860,214 CAMBON-LES-LAVAUR

81054	B	514	1295	732,997 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	458	5845	18,334 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1508	7195	36,248 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1190	6440	4165,828 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1978	31025	128,573 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1313	3219	49,553 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	516	10006	2647,218 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	518	8425	2605,694 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1271	6577	302,428 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1285	3250	141,571 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1285	3250	1866,365 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1286	1680	522,350 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	485	7330	220,373 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	484	3280	880,699 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	513	1369	306,611 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1533	2500	249,212 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1534	2897	23,130 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1194	1850	1755,894 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	518	10540	363,248 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	518	8425	32,974 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1196	13150	9238,370 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1195	1030	881,766 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1332	3750	157,548 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1390	24078	5192,893 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1387	11512	1398,366 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1508	7195	3109,217 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1391	5000	828,153 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1392	7069	1167,497 CAMBOUNET-SUR-LE-SOR

81065	KD	1	12860	8381,944	CASTRES
81065	KD	13	17954	1713,448	CASTRES
81065	IT	48	81389	14,319	CASTRES
81065	KC	97	3079	158,497	CASTRES
81065	IY	119	29653	1913,047	CASTRES
81065	IE	380	185	14,952	CASTRES
81065	IE	861	3132	583,819	CASTRES
81065	IZ	24	6564	1265,801	CASTRES
81065	IZ	17	24824	4,930	CASTRES
81065	IY	165	3278	2113,721	CASTRES
81065	IY	122	14883	35,712	CASTRES
81065	IE	863	77070	14114,789	CASTRES
81065	IE	2177	1425	1443,721	CASTRES
81065	IE	862	1110	38,525	CASTRES
81065	IE	2178	12013	9788,776	CASTRES
81065	IE	859	19308	9587,084	CASTRES
81065	IW	125	326	168,348	CASTRES
81065	IW	59	2207	4,674	CASTRES
81065	IW	64	1500	61,174	CASTRES
81065	IW	63	1695	8,939	CASTRES
81065	IW	127	25	10,612	CASTRES
81065	IW	116	1059	609,646	CASTRES
81065	IW	110	3069	1912,936	CASTRES
81065	IW	114	2308	1050,716	CASTRES
81065	IW	118	428	244,478	CASTRES
81065	IW	134	3966	310,292	CASTRES
81065	IW	13	376	1,022	CASTRES
81065	IW	57	504	24,285	CASTRES
81065	IT	50	130	243,355	CASTRES
81065	IW	121	319	68,706	CASTRES
81065	IV	140	398	628,163	CASTRES
81065	IV	119	1061	108,882	CASTRES
81065	IV	117	1157	274,785	CASTRES
81065	KC	129	326	14,679	CASTRES
81065	KD	8	49981	73,990	CASTRES
81065	KD	7	2639	250,242	CASTRES
81065	KD	5	6066	3059,534	CASTRES
81065	KD	3	21944	8258,202	CASTRES
81065	KD	4	438	84,101	CASTRES
81065	KD	14	4131	3617,504	CASTRES
81065	KD	4	438	14,710	CASTRES
81065	KC	128	982	952,186	CASTRES
81065	KC	97	3079	51,375	CASTRES
81065	KC	11	19528	7283,706	CASTRES
81065	KC	130	2749	2724,924	CASTRES
81065	IY	25	1660	1851,772	CASTRES
81065	IY	27	200	32,048	CASTRES
81065	IY	28	1024	20,875	CASTRES
81065	IZ	10	4859	2056,708	CASTRES
81065	IZ	11	19145	1824,206	CASTRES
81065	IY	16	579	260,866	CASTRES
81065	IY	14	5279	4138,476	CASTRES
81065	IY	13	3239	2587,981	CASTRES
81065	IY	17	878	799,453	CASTRES
81065	IY	169	2167	517,277	CASTRES
81065	IY	176	1737	807,507	CASTRES
81065	IY	9	2612	111,751	CASTRES
81065	IZ	93	538	534,108	CASTRES
81065	IZ	47	10115	5428,540	CASTRES
81065	IZ	112	4018	3142,405	CASTRES
81065	IZ	110	249	82,188	CASTRES
81065	IZ	97	13	14,403	CASTRES
81065	IZ	95	263	269,369	CASTRES
81065	IZ	25	11020	3243,276	CASTRES
81065	IZ	9	1485	1387,554	CASTRES
81065	IZ	98	6471	579,268	CASTRES
81065	IZ	96	2621	1734,763	CASTRES
81065	IZ	94	4976	3110,772	CASTRES
81065	IZ	105	3334	2104,879	CASTRES
81065	IZ	103	898	609,610	CASTRES
81065	IZ	114	8076	6212,153	CASTRES
81065	IZ	108	1561	1183,437	CASTRES
81065	IZ	100	2528	1304,963	CASTRES
81065	IZ	99	38	44,016	CASTRES
81065	IY	171	1035	17,915	CASTRES
81065	IY	173	7198	528,988	CASTRES
81065	IY	122	14883	9476,864	CASTRES
81065	IY	173	7198	5135,272	CASTRES
81065	IT	49	3411	3154,024	CASTRES
81065	IW	108	2506	296,983	CASTRES
81065	IY	12	3021	2128,667	CASTRES
81065	IY	93	4271	4187,746	CASTRES
81065	IW	28	4822	3782,743	CASTRES
81065	IW	119	533	409,138	CASTRES

81065	IW	123	1685	1359,915	CASTRES
81065	IW	117	253	327,441	CASTRES
81065	IW	11	5	3,876	CASTRES
81065	IW	113	17867	16426,291	CASTRES
81065	IV	141	370	207,073	CASTRES
81065	IY	126	2250	2176,722	CASTRES
81065	IY	168	279	348,545	CASTRES
81065	IY	127	753	404,333	CASTRES
81065	IY	140	594	423,078	CASTRES
81065	IZ	44	165	162,173	CASTRES
81065	IZ	7	4199	4191,054	CASTRES
81065	IZ	98	6471	17,692	CASTRES
81065	IE	381	7101	6,001	CASTRES
81065	KD	2	80664	14326,435	CASTRES
81065	IV	132	1379	615,568	CASTRES
81065	IV	130	245	110,035	CASTRES
81065	IV	128	951	515,661	CASTRES
81065	IV	106	724	509,651	CASTRES
81065	IV	38	282	165,813	CASTRES
81065	IV	109	794	421,273	CASTRES
81065	IV	109	794	4,332	CASTRES
81065	IV	28	608	3,997	CASTRES
81065	IZ	90	14887	139,580	CASTRES
81065	IV	136	369	244,000	CASTRES
81065	IV	108	55	31,467	CASTRES
81065	IV	29	719	20,709	CASTRES
81065	IV	140	102	52,931	CASTRES
81065	IV	125	13885	146,867	CASTRES
81065	IV	122	9173	1581,583	CASTRES
81065	IV	122	9173	4147,978	CASTRES
81065	IV	110	331	329,944	CASTRES
81065	IV	114	4909	1,086	CASTRES
81065	IV	111	99	63,220	CASTRES
81065	CD	58	6717	47,756	CASTRES
81065	IV	119	1061	89,619	CASTRES
81065	IV	134	4909	2423,227	CASTRES
81065	IW	10	216	1,619	CASTRES
81065	IV	136	4253	616,764	CASTRES
81065	IV	136	4253	2258,886	CASTRES
81065	IV	36	4582	4419,646	CASTRES
81065	IV	138	1809	1568,571	CASTRES
81065	IW	11	11	9,212	CASTRES
81065	IW	10	216	4,604	CASTRES
81065	IV	34	14776	14736,208	CASTRES
81065	IV	35	1747	1710,720	CASTRES
81065	IV	120	9622	9479,787	CASTRES

81076	A	492	5165	56,162	CUQ-TOULZA
81076	A	223	1390	11,813	CUQ-TOULZA
81076	A	503	1220	379,772	CUQ-TOULZA
81076	A	111	1470	47,749	CUQ-TOULZA
81076	A	614	10024	241,529	CUQ-TOULZA
81076	A	596	44560	162,206	CUQ-TOULZA
81076	A	51	23320	6054,619	CUQ-TOULZA
81076	A	596	44560	9620,611	CUQ-TOULZA
81076	A	59	6130	149,492	CUQ-TOULZA
81076	A	594	15041	1109,593	CUQ-TOULZA
81076	A	616	1430	148,973	CUQ-TOULZA
81076	A	454	10700	28,651	CUQ-TOULZA
81076	A	416	3660	386,444	CUQ-TOULZA
81076	A	438	2830	146,346	CUQ-TOULZA
81076	A	238	4620	25,879	CUQ-TOULZA
81076	A	599	10386	6,542	CUQ-TOULZA
81076	A	83	3423	1954,015	CUQ-TOULZA
81076	A	74	17320	9497,315	CUQ-TOULZA
81076	A	74	17320	189,250	CUQ-TOULZA
81076	A	118	15864	12808,450	CUQ-TOULZA
81076	A	417	7020	547,931	CUQ-TOULZA
81076	A	486	13230	2247,003	CUQ-TOULZA
81076	A	234	650	99,339	CUQ-TOULZA
81076	A	473	13970	9801,815	CUQ-TOULZA
81076	A	474	6590	3069,599	CUQ-TOULZA
81076	A	229	3510	3102,682	CUQ-TOULZA
81076	A	236	5780	1662,039	CUQ-TOULZA
81076	A	485	13410	506,857	CUQ-TOULZA
81076	A	482	1210	179,254	CUQ-TOULZA
81076	A	478	9130	1219,446	CUQ-TOULZA
81076	A	585	15750	3193,619	CUQ-TOULZA
81076	A	587	23340	9958,397	CUQ-TOULZA
81076	A	455	2320	1668,227	CUQ-TOULZA
81076	A	598	32350	15522,865	CUQ-TOULZA
81076	A	487	1020	810,871	CUQ-TOULZA
81076	A	477	3970	1185,862	CUQ-TOULZA
81076	A	475	4210	457,424	CUQ-TOULZA
81076	A	626	1715	457,176	CUQ-TOULZA
81076	A	496	1579	4,899	CUQ-TOULZA
81076	A	488	3640	3588,830	CUQ-TOULZA
81076	A	483	3680	1186,585	CUQ-TOULZA
81076	A	491	6640	263,561	CUQ-TOULZA
81076	A	69	6087	714,744	CUQ-TOULZA
81076	A	112	1960	554,471	CUQ-TOULZA
81076	A	113	1960	958,689	CUQ-TOULZA
81076	A	58	2375	248,589	CUQ-TOULZA
81076	A	68	4122	46,260	CUQ-TOULZA
81076	A	66	9580	484,384	CUQ-TOULZA
81076	A	220	3080	2099,794	CUQ-TOULZA
81076	A	221	880	572,930	CUQ-TOULZA
81076	A	222	1760	874,855	CUQ-TOULZA
81076	A	233	6740	1800,175	CUQ-TOULZA
81076	A	480	1450	666,010	CUQ-TOULZA
81076	A	479	8060	5006,453	CUQ-TOULZA
81076	A	89	2076	393,144	CUQ-TOULZA
81076	A	86	1100	747,362	CUQ-TOULZA
81076	A	90	700	216,407	CUQ-TOULZA
81076	A	55	1840	12,840	CUQ-TOULZA
81076	A	57	3025	183,354	CUQ-TOULZA
81076	A	56	1770	53,170	CUQ-TOULZA
81076	A	237	1740	864,632	CUQ-TOULZA
81076	A	252	2540	350,919	CUQ-TOULZA
81076	A	587	23340	43,097	CUQ-TOULZA
81076	A	230	1930	1667,574	CUQ-TOULZA
81076	A	231	460	491,888	CUQ-TOULZA
81076	A	235	3360	3270,490	CUQ-TOULZA
81076	A	259	1065	87,001	CUQ-TOULZA
81076	A	227	1810	870,228	CUQ-TOULZA
81076	A	228	3370	3296,818	CUQ-TOULZA
81076	A	635	33846	20888,721	CUQ-TOULZA
81076	A	92	14700	4348,438	CUQ-TOULZA
81076	A	454	10700	5077,946	CUQ-TOULZA
81076	A	481	12735	4330,711	CUQ-TOULZA
81076	A	225	2640	278,333	CUQ-TOULZA
81076	A	232	1010	1048,557	CUQ-TOULZA
81076	B	885	242955	3,466	CUQ-TOULZA
81076	B	885	242955	222,551	CUQ-TOULZA
81076	B	924	84675	5893,302	CUQ-TOULZA
81076	B	2	7150	63,378	CUQ-TOULZA
81076	B	634	255	75,181	CUQ-TOULZA

81127	B	241	4800	43,832	LACROISILLE
81127	C	133	18440	3906,413	LACROISILLE
81127	C	147	10220	61,876	LACROISILLE
81127	C	111	5580	285,746	LACROISILLE
81127	C	112	36825	10744,356	LACROISILLE
81127	C	229	271016	10035,389	LACROISILLE
81127	C	235	1150	515,826	LACROISILLE
81127	C	229	271016	25176,191	LACROISILLE
81127	C	113	3845	19,252	LACROISILLE
81127	B	278	1313	427,005	LACROISILLE
81127	C	224	158621	29061,245	LACROISILLE
81127	C	105	16400	582,518	LACROISILLE
81127	C	135	23780	5472,439	LACROISILLE
81127	C	143	14120	9338,628	LACROISILLE
81127	C	146	250	257,194	LACROISILLE
81127	C	145	2222	1997,275	LACROISILLE
81127	C	142	30670	2972,755	LACROISILLE
81127	C	144	1980	1862,651	LACROISILLE
81127	C	106	7515	4111,623	LACROISILLE
81127	C	108	68270	11104,831	LACROISILLE
81127	C	110	10580	8,391	LACROISILLE
81127	C	138	3480	69,827	LACROISILLE
81127	B	248	150	2,373	LACROISILLE
81127	B	253	37700	8053,094	LACROISILLE
81127	B	321	380	363,939	LACROISILLE
81127	B	244	4920	3310,113	LACROISILLE
81127	B	318	234870	53112,793	LACROISILLE
81127	B	322	3400	311,071	LACROISILLE
81127	B	282	900	251,267	LACROISILLE
81127	B	251	1480	1491,828	LACROISILLE
81127	B	279	6489	3350,336	LACROISILLE
81127	B	283	4360	4168,242	LACROISILLE
81127	B	249	2160	807,010	LACROISILLE
81127	B	246	5920	2,559	LACROISILLE
81127	B	280	1315	1254,493	LACROISILLE
81127	B	247	8300	1970,805	LACROISILLE
81127	B	281	1175	1119,191	LACROISILLE
81127	C	107	5900	3672,328	LACROISILLE
81127	C	227	29055	2094,266	LACROISILLE
81127	C	232	3220	1021,815	LACROISILLE
81127	C	137	12480	941,338	LACROISILLE

81127	C	140	71040	10594,664	LACROISILLE
81162	ZK	97	20000	232,437	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	82	575	29,829	MAURENS-SCOPONT
81162	ZH	75	712	47,773	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	78	111264	17163,244	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	88	142025	98,977	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	45	70202	5,891	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	96	6200	3313,631	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	98	159121	7892,777	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	89	321325	12560,514	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	88	142025	18622,529	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	73	499	418,280	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	80	9092	4010,804	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	79	1455	821,325	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	81	3465	3387,017	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	81	2272	1831,344	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	97	20000	1218,314	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	82	575	51,700	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	80	9092	15,912	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	74	798	454,235	MAURENS-SCOPONT
81162	ZK	76	1007	403,247	MAURENS-SCOPONT
81162	ZI	47	153830	37820,510	MAURENS-SCOPONT

81173	ZK	79	105028	12,286	MONTCABRIER
81173	ZK	79	105028	28,413	MONTCABRIER
81173	ZI	12	11550	1096,815	MONTCABRIER
81173	ZI	11	3290	834,437	MONTCABRIER
81173	ZI	129	28538	2910,450	MONTCABRIER
81173	ZI	127	1154	54,796	MONTCABRIER
81173	ZI	133	41358	1,296	MONTCABRIER
81173	ZI	136	45523	43,365	MONTCABRIER
81173	ZI	136	45523	3,116	MONTCABRIER
81173	ZI	14	7970	2641,871	MONTCABRIER
81173	ZI	146	48515	10815,034	MONTCABRIER
81173	ZI	144	40000	130,381	MONTCABRIER
81173	ZI	144	40000	13961,215	MONTCABRIER
81173	ZI	142	983	310,570	MONTCABRIER
81173	ZI	140	14613	4647,453	MONTCABRIER
81173	ZI	138	29598	6291,122	MONTCABRIER
81173	ZI	47	50670	9091,258	MONTCABRIER
81173	ZI	136	45523	12102,897	MONTCABRIER
81173	ZI	136	45523	33,318	MONTCABRIER
81173	ZI	16	1220	225,722	MONTCABRIER
81173	ZI	89	43500	5017,059	MONTCABRIER
81173	ZI	88	39230	2331,729	MONTCABRIER
81173	ZI	12	11550	3235,076	MONTCABRIER
81173	ZI	11	3290	881,214	MONTCABRIER
81173	ZI	129	28538	3097,355	MONTCABRIER
81173	ZI	127	1154	139,744	MONTCABRIER
81173	ZI	23	16780	13,237	MONTCABRIER
81173	ZI	90	31630	3478,339	MONTCABRIER
81173	ZI	133	41358	8875,592	MONTCABRIER
81173	ZI	17	680	111,917	MONTCABRIER
81173	ZI	16	1220	467,480	MONTCABRIER
81173	ZI	104	9953	366,224	MONTCABRIER
81173	ZI	121	8073	1510,653	MONTCABRIER
81173	ZK	89	13493	12227,813	MONTCABRIER
81173	ZI	125	27544	5122,450	MONTCABRIER
81173	ZI	123	17627	3548,539	MONTCABRIER
81173	ZK	27	3200	74,475	MONTCABRIER
81173	ZK	90	20139	1401,800	MONTCABRIER
81173	ZK	70	6900	6670,349	MONTCABRIER
81173	ZK	74	78495	3750,477	MONTCABRIER
81173	ZK	74	78495	14,191	MONTCABRIER
81173	ZK	74	78495	2092,493	MONTCABRIER
81173	ZK	72	2201	2148,808	MONTCABRIER

81219	J	1453	10940	63,052 Puylaurens
81219	I	941	68350	11,997 Puylaurens
81219	I	1275	9602	21,155 Puylaurens
81219	I	1274	5820	47,385 Puylaurens
81219	I	2080	295	117,317 Puylaurens
81219	I	2079	3307	75,660 Puylaurens
81219	I	2027	26770	9,203 Puylaurens
81219	I	2025	848	214,591 Puylaurens
81219	I	2025	848	4,465 Puylaurens
81219	I	2222	571	8,575 Puylaurens
81219	I	2027	26770	67,202 Puylaurens
81219	J	205	9627	96,248 Puylaurens
81219	J	205	9627	448,232 Puylaurens
81219	ZN	6	23057	1128,350 Puylaurens
81219	ZN	41	422	343,696 Puylaurens
81219	ZN	40	1625	255,976 Puylaurens
81219	J	1516	23715	2357,709 Puylaurens
81219	J	1453	10940	9357,714 Puylaurens
81219	I	1271	320	293,621 Puylaurens
81219	I	1272	2800	2385,549 Puylaurens
81219	I	2081	3543	67,696 Puylaurens
81219	I	2021	7770	1794,531 Puylaurens
81219	J	942	12650	83,059 Puylaurens
81219	J	1516	23715	113,497 Puylaurens
81219	J	1455	29760	6028,947 Puylaurens
81219	I	1273	460	457,937 Puylaurens
81219	I	1274	5820	1948,388 Puylaurens
81219	I	1272	2800	83,801 Puylaurens
81219	J	293	9620	115,396 Puylaurens
81219	J	1700	1522	3,395 Puylaurens
81219	ZO	38	3737	59,470 Puylaurens
81219	ZP	13	13450	286,303 Puylaurens
81219	I	2308	1926	1,948 Puylaurens
81219	I	2376	10206	21,785 Puylaurens
81219	H	1371	2411	10,872 Puylaurens
81219	I	1725	8940	116,612 Puylaurens
81219	ZP	6	30602	10,873 Puylaurens
81219	I	1987	3770	26,381 Puylaurens
81219	I	2070	3656	1624,904 Puylaurens
81219	I	2073	6289	2731,290 Puylaurens
81219	I	2075	1921	890,616 Puylaurens
81219	I	2077	1848	915,624 Puylaurens
81219	H	1371	2411	18,232 Puylaurens
81219	H	301	666	696,850 Puylaurens
81219	I	2382	7080	635,668 Puylaurens
81219	ZO	35	3838	190,214 Puylaurens
81219	ZO	32	2140	20,357 Puylaurens
81219	ZO	31	2229	85,709 Puylaurens
81219	ZO	37	413	76,405 Puylaurens
81219	ZO	38	3737	110,350 Puylaurens
81219	ZO	5	16061	1155,607 Puylaurens
81219	ZO	4	10966	333,371 Puylaurens
81219	ZO	34	1028	267,253 Puylaurens
81219	ZO	27	1614	3562,927 Puylaurens
81219	ZO	30	413	50,990 Puylaurens
81219	J	294	192	116,051 Puylaurens
81219	J	298	1300	171,781 Puylaurens
81219	J	293	9620	114,094 Puylaurens
81219	I	1989	28590	10871,613 Puylaurens
81219	I	1991	9837	8211,832 Puylaurens
81219	I	2001	13493	7027,132 Puylaurens
81219	I	991	4440	406,538 Puylaurens
81219	I	1999	3643	3438,559 Puylaurens
81219	I	2068	1214	216,611 Puylaurens
81219	I	964	2958	929,971 Puylaurens
81219	I	965	891	812,605 Puylaurens

81219	ZP	1	7013	5481,426 Puylaurens
81219	ZP	2	1313	432,890 Puylaurens
81219	ZP	11	195137	3215,514 Puylaurens
81219	ZP	14	3023	270,857 Puylaurens
81219	ZP	5	1427	1003,404 Puylaurens
81219	ZO	28	1444	1445,663 Puylaurens
81219	I	1993	7268	7073,175 Puylaurens
81219	I	1995	2156	2187,712 Puylaurens
81219	I	2997	886	918,062 Puylaurens
81219	I	2007	9165	3837,327 Puylaurens
81219	I	2003	1364	568,589 Puylaurens
81219	H	300	866	336,936 Puylaurens
81219	H	1370	69	17,454 Puylaurens
81219	I	2376	10206	320,826 Puylaurens
81219	I	2308	2452	186,470 Puylaurens
81219	I	2316	3632	584,314 Puylaurens
81219	I	2379	39822	2677,595 Puylaurens
81219	ZO	28	2170	2108,401 Puylaurens
81219	ZO	25	2080	2096,008 Puylaurens
81219	ZO	24	184	182,080 Puylaurens
81219	ZO	37	413	190,188 Puylaurens
81219	ZO	4	10966	6331,547 Puylaurens
81219	ZO	40	238218	16405,385 Puylaurens
81219	ZO	3	5398	3092,763 Puylaurens
81219	ZO	29	1107	1008,057 Puylaurens
81219	ZO	40	238218	241,228 Puylaurens
81219	ZO	6	32706	1500,075 Puylaurens
81219	I	958	21600	8994,157 Puylaurens
81219	I	947	30800	1448,807 Puylaurens
81219	I	1794	1288	732,983 Puylaurens
81219	I	2057	2198	193,692 Puylaurens
81219	ZP	3	5090	336,981 Puylaurens
81219	ZP	6	30602	14344,876 Puylaurens
81219	I	941	68350	28,582 Puylaurens
81219	I	941	68350	49,037 Puylaurens
81219	I	941	68350	19352,347 Puylaurens

81251	ZN	59	112380	347,718	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	51	53330	44,691	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	51	53330	5279,549	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	252	4006	239,933	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	365	122905	2456,911	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	162	1600	267,329	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	47	3020	11,399	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	137	1600	182,283	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	105	6100	2,718	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	104	336	294,790	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	365	122905	7992,283	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	162	1600	393,197	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	152	2360	1941,909	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZL	75	29500	15,275	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZL	103	5413	0,677	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZL	90	7822	1864,580	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZL	102	183547	44389,076	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	138	48973	16514,398	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	115	1012	57,675	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	138	10225	2488,893	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	370	1467	58,486	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	26	1580	358,749	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	365	122905	7504,604	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZL	73	2257	1686,110	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	43	480	388,536	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	131	4546	1042,991	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	56	108820	11423,779	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	68	2500	514,827	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	105	6100	5,558	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	131	895	405,693	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	164	3402	2525,521	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	166	968	1,028	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	103	544	573,184	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	48	3200	1751,258	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	111	3700	3079,734	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	97	585	453,425	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	105	6100	1820,247	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	113	3415	3456,169	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	98	515	378,792	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	78	18020	1877,641	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	144	8545	4,967	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	150	21640	22234,310	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZL	75	29500	6137,111	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	390	1407	26,101	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	115	1012	413,871	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	44	8480	8572,653	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	48	24310	3636,466	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZL	71	2799	2806,014	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	46	910	440,177	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	181	286	297,008	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	168	1290	310,479	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	52	2280	375,101	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	112	505	394,406	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	51	3640	3050,961	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	50	590	432,380	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	78	13020	1020,653	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	156	6476	5068,887	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	154	12030	10401,896	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	369	1	1,009	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	368	3077	537,973	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	16	130	129,235	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	148	750	643,204	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZL	98	16793	14022,943	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	263	792	114,376	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	169	692	38,307	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	170	692	1,136	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZM	365	122905	35,166	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZN	45	21610	17628,886	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	139	67044	18,000	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	156	60999	17,680	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	150	646	53,997	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	148	18664	1193,687	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	121	1802	405,210	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	38	71870	838,645	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	142	47839	22805,695	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	156	60999	2239,129	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	37	1340	209,322	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	150	646	254,692	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	148	18664	8766,688	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	145	110	126,709	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	139	67044	13558,452	SAINT-GERMAIN-DES-PRES
81251	ZE	140	87461	10348,030	SAINT-GERMAIN-DES-PRES

81273	A	2199	81029	167,314	SAIX
81273	A	1026	1510	304,192	SAIX
81273	A	763	31590	365,995	SAIX
81273	A	783	8600	3504,743	SAIX
81273	A	784	9780	3598,297	SAIX
81273	A	766	8190	2061,119	SAIX
81273	A	764	37460	6999,415	SAIX
81273	A	1789	5505	7,352	SAIX
81273	AK	4	16295	42,433	SAIX
81273	AL	94	12099	77,640	SAIX
81273	AK	2	34740	18000,179	SAIX
81273	A	1143	15600	2477,109	SAIX
81273	A	1789	5505	2984,058	SAIX
81273	A	1789	5505	50,171	SAIX
81273	A	1377	3483	424,373	SAIX
81273	A	2067	480	468,859	SAIX
81273	A	2068	4701	478,910	SAIX
81273	A	1957	2363	2125,221	SAIX
81273	A	2068	4701	1424,660	SAIX
81273	A	1791	28006	9914,857	SAIX
81273	AK	6	16295	1080,981	SAIX
81273	A	2199	81029	853,428	SAIX
81273	A	2198	189806	2248,995	SAIX
81273	A	769	2990	285,916	SAIX
81273	A	770	19600	4543,372	SAIX
81273	AL	110	7129	3902,782	SAIX
81273	AL	109	6054	145,896	SAIX
81273	AL	105	73558	24233,480	SAIX
81273	A	522	10175	18,687	SAIX
81273	A	522	10175	1,326	SAIX
81273	A	522	10175	92,929	SAIX
81273	A	2630	24995	4096,064	SAIX
81273	A	2606	48415	8242,724	SAIX
81273	A	1843	3668	801,503	SAIX
81273	A	5	350	332,868	SAIX
81273	A	13	18390	26,494	SAIX
81273	AA	1	1067	10,093	SAIX
81273	AA	30	8294	4693,598	SAIX
81273	AA	28	2346	809,063	SAIX
81273	AA	17	32700	7589,138	SAIX
81273	AA	8	3239	48,501	SAIX
81273	AA	8	3239	7,222	SAIX
81273	AA	9	20203	956,644	SAIX
81273	A	524	14265	344,223	SAIX
81273	A	718	23630	17870,476	SAIX
81273	A	1180	6530	3598,896	SAIX
81273	A	802	4360	3085,180	SAIX
81273	AH	1	3295	93,291	SAIX
81273	AM	1	2497	1,367	SAIX
81273	AA	31	6156	268,018	SAIX
81273	AA	9	20203	259,002	SAIX
81273	AA	2	19776	8787,305	SAIX
81273	AA	9	20203	6,794	SAIX
81273	AA	19	37572	5766,929	SAIX
81273	AA	35	8690	1,465	SAIX
81273	A	4	3710	1505,580	SAIX
81273	AA	35	8690	398,960	SAIX
81273	AA	3	6465	2647,983	SAIX
81273	AA	8	3239	1238,124	SAIX
81273	AA	13	288	175,127	SAIX
81273	AA	1	1067	392,283	SAIX
81273	A	709	10573	49,133	SAIX
81273	A	711	9880	1630,463	SAIX
81273	A	2193	64872	19341,266	SAIX
81273	A	523	4520	981,642	SAIX
81273	A	1716	10670	114,329	SAIX
81273	A	1764	14620	151,512	SAIX
81273	A	803	4280	1994,874	SAIX
81273	C	1225	675	440,134	SAIX
81273	C	3368	857	471,254	SAIX
81273	AA	34	14711	1008,868	SAIX
81273	A	1716	10670	207,880	SAIX
81273	AH	4	5272	832,706	SAIX
81273	AH	6	91675	594,617	SAIX
81273	AL	104	4646	2435,512	SAIX
81273	AL	103	1846	81,355	SAIX
81273	C	2553	5880	4608,830	SAIX
81273	C	2554	22587	2235,223	SAIX
81273	C	3372	1579	9,384	SAIX
81273	C	1224	7962	11,468	SAIX
81273	C	2499	44920	9830,561	SAIX
81273	C	2554	22587	351,300	SAIX

81289	D	981	10718	492,781	SOUAL
81289	D	998	110	19,976	SOUAL
81289	D	996	790	168,459	SOUAL
81289	D	1132	21676	4839,261	SOUAL
81289	D	984	450	387,347	SOUAL
81289	D	981	10718	2604,612	SOUAL
81289	D	4	14550	908,684	SOUAL
81289	D	1010	30555	23,949	SOUAL
81289	D	993	990	350,000	SOUAL
81289	D	991	3500	1699,356	SOUAL
81289	D	986	5242	1690,849	SOUAL
81289	D	1000	8005	5380,168	SOUAL
81289	D	998	110	5,035	SOUAL
81289	A	775	295	18,376	SOUAL
81289	A	765	1027	587,169	SOUAL
81289	A	290	16261	41,265	SOUAL
81289	ZB	1	14430	175,103	SOUAL
81289	ZB	1	14430	487,284	SOUAL
81289	A	227	795	374,275	SOUAL
81289	A	232	3215	2373,489	SOUAL
81289	A	208	12528	45,306	SOUAL
81289	A	191	900	177,855	SOUAL
81289	A	1214	824	115,865	SOUAL
81289	A	1307	854	322,308	SOUAL
81289	A	1306	387	95,208	SOUAL
81289	A	685	433	24,633	SOUAL
81289	A	419	1840	34,221	SOUAL
81289	A	420	5026	3101,287	SOUAL
81289	A	427	7295	25,768	SOUAL
81289	A	421	7184	492,114	SOUAL
81289	A	428	6560	5513,315	SOUAL
81289	A	187	2892	1528,763	SOUAL
81289	A	206	2860	266,445	SOUAL
81289	A	213	7178	1969,144	SOUAL
81289	A	193	22317	8660,894	SOUAL
81289	A	686	9322	3510,919	SOUAL
81289	A	436	4000	1134,277	SOUAL
81289	A	191	900	483,823	SOUAL
81289	A	1212	1882	1466,179	SOUAL
81289	A	772	4571	1573,465	SOUAL
81289	A	1305	114	48,005	SOUAL
81289	A	190	1575	1614,039	SOUAL
81289	A	208	12528	514,774	SOUAL
81289	A	226	1445	360,565	SOUAL
81289	A	217	6010	749,586	SOUAL
81289	A	192	600	582,183	SOUAL
81289	A	771	234	84,592	SOUAL
81289	A	230	16261	5625,616	SOUAL
81289	A	417	1800	15,435	SOUAL
81289	ZB	1	14430	132,242	SOUAL
81289	ZB	1	14430	3113,795	SOUAL
81289	ZB	2	1220	238,212	SOUAL
81289	ZB	23	26240	738,800	SOUAL
81289	ZB	3	79460	527,825	SOUAL
81289	A	1304	4677	3962,931	SOUAL
81289	A	189	2353	2463,377	SOUAL
81289	A	209	3510	589,441	SOUAL
81289	A	210	3850	1920,901	SOUAL
81289	A	211	3142	2544,636	SOUAL
81289	A	188	2555	1911,854	SOUAL
81289	A	443	8075	7128,101	SOUAL
81289	A	445	9280	7834,449	SOUAL
81289	A	776	7755	7193,931	SOUAL
81289	A	768	1224	528,437	SOUAL
81289	A	186	7968	3466,357	SOUAL
81289	A	766	18073	2525,405	SOUAL
81289	A	435	3440	1082,843	SOUAL
81289	A	545	4754	3786,957	SOUAL
81289	A	851	5640	4876,721	SOUAL
81289	A	811	2929	2167,509	SOUAL
81289	A	773	800	320,348	SOUAL
81289	A	774	6900	6595,544	SOUAL
81289	A	441	10820	9315,640	SOUAL
81289	A	1216	2752	2692,918	SOUAL
81289	A	444	8280	5758,136	SOUAL
81289	A	442	8300	8230,072	SOUAL
81289	A	220	3160	188,057	SOUAL
81289	A	219	7040	3335,670	SOUAL
81289	A	218	9090	5530,430	SOUAL

81298	ZE	75	3645	826,070	TEULAT
81298	ZE	161	83246	28131,533	TEULAT
81298	ZH	72	9108	3173,842	TEULAT
81298	ZH	91	159822	29998,148	TEULAT
81298	ZH	60	43644	6151,953	TEULAT
81298	ZH	62	4824	921,445	TEULAT
81298	ZO	51	74129	19863,098	TEULAT
81298	ZO	49	4965	395,139	TEULAT
81298	ZO	52	117062	23,079	TEULAT
81298	ZB	44	238506	32,617	TEULAT
81298	ZO	52	117062	19997,435	TEULAT
81298	ZB	44	238506	8252,886	TEULAT
81298	ZB	46	40944	5721,878	TEULAT
81298	ZB	44	238506	11698,436	TEULAT
81298	ZB	47	4695	3222,008	TEULAT
81298	ZB	50	38037	14925,845	TEULAT
81298	ZB	52	2092	974,776	TEULAT
81298	ZB	53	206517	25741,516	TEULAT
81298	ZH	68	35633	39,284	TEULAT
81298	ZH	68	35633	7422,473	TEULAT
81298	ZH	64	8127	1568,965	TEULAT
81298	ZH	66	9959	1942,934	TEULAT
81298	ZH	79	10907	26,960	TEULAT
81298	ZE	97	1359	168,518	TEULAT
81298	ZE	107	99367	18125,655	TEULAT
81298	ZH	70	5010	1736,630	TEULAT
81298	ZH	73	10907	337,289	TEULAT

81318	ZE	86	9263	288,668	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	145	78732	10723,903	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	173	12114	4846,933	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	174	3492	50,656	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	119	25505	8,045	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	119	25505	5758,637	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	117	2895	383,225	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	123	104235	23,564	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	115	45079	11742,876	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	123	104235	23816,304	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	103	66657	32890,002	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	102	984	170,576	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	100	9032	1601,164	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	98	7697	1352,392	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	175	12276	8522,479	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	96	16245	2875,809	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	94	5910	20,505	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	176	86398	21427,719	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	145	78732	142,138	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	145	78732	2375,853	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	149	16120	248,639	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	165	81125	22092,218	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	198	49590	1,787	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	173	12114	583,028	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	160	836	846,266	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	161	364	394,887	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	164	636	694,110	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	162	364	347,947	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	122	81239	13102,408	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	147	42544	2657,364	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	158	4885	4908,259	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	174	3492	14,114	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	68	2740	454,585	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	113	18335	5777,027	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZE	111	7310	2466,835	VILLENEUVE-LES-LAVAUR

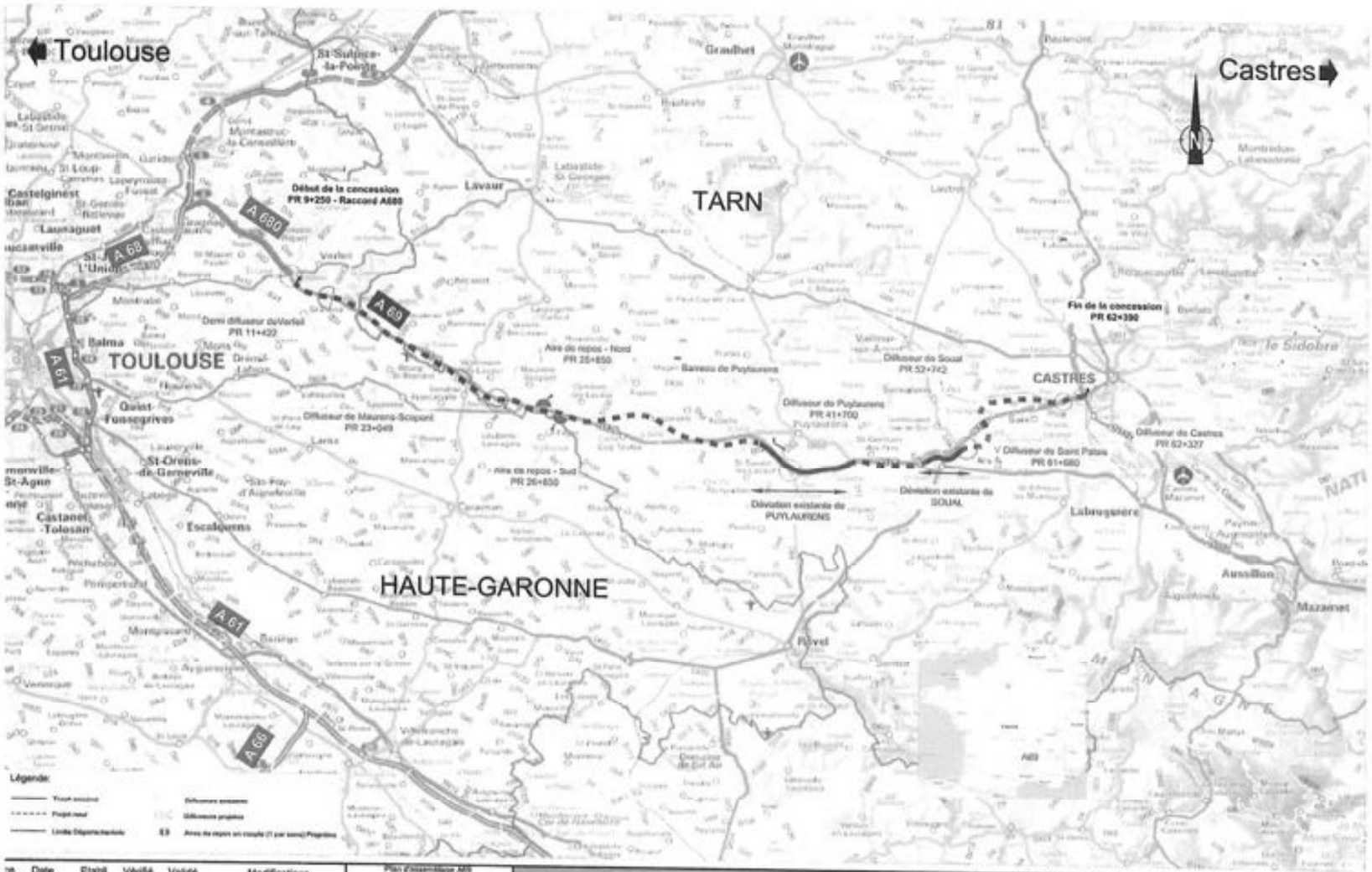
81325	ZA	62	24612	366,528	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	62	24612	58,620	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	54	400	97,848	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	54	400	2,468	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	12	11680	2782,947	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	10	650	55,790	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	6	15610	703,747	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	73	18680	3957,741	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	21	28940	3624,287	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	21	28940	22,548	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	63	45640	19,538	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	53	1280	135,847	VIVIERS-LES-MONTAGNES

31194	ZA	5	7050	704,157	FRANCARVILLE
31194	ZA	23	180616	5133,789	FRANCARVILLE
31194	ZA	23	180618	17707,519	FRANCARVILLE
31194	ZA	22	1461	1407,194	FRANCARVILLE

31571	ZA	26	25377	10,863	VENDINE
31571	ZA	26	25377	1223,768	VENDINE
31571	ZA	28	1102	212,438	VENDINE
31571	ZA	30	49575	14365,716	VENDINE
31571	ZB	97	5384	1109,188	VENDINE
31571	ZB	99	47262	10990,666	VENDINE
31571	ZB	101	552	153,271	VENDINE
31571	ZB	108	2500	8,661	VENDINE
31571	ZB	103	1188	273,765	VENDINE
31571	ZB	105	11833	3890,307	VENDINE
31571	ZB	107	15180	5079,234	VENDINE
31571	ZB	52	1350	542,951	VENDINE
31571	ZB	14	4530	1736,348	VENDINE
31571	ZB	15	8340	2789,983	VENDINE
31571	ZB	104	540	12,826	VENDINE
31571	ZB	16	8400	2593,127	VENDINE
31571	ZB	109	48175	15027,751	VENDINE
31571	ZB	17	280	86,254	VENDINE

31573	ZR	2	18230	1687,959	VERFEIL
31573	ZP	18	4781	1749,417	VERFEIL
31573	ZP	19	3733	2548,153	VERFEIL
31573	ZP	22	14600	2329,126	VERFEIL
31573	ZP	30	64572	737,658	VERFEIL
31573	ZR	39	124063	12089,651	VERFEIL
31573	ZT	11	38187	134,438	VERFEIL
31573	ZT	12	76940	19340,310	VERFEIL
31573	ZT	11	38187	813,950	VERFEIL
31573	ZT	13	20273	2545,260	VERFEIL
31573	ZT	14	136224	8767,511	VERFEIL
31573	F	267	32150	11625,030	VERFEIL
31573	F	369	23005	8642,927	VERFEIL
31573	F	368	6220	3000,169	VERFEIL
31573	F	367	9950	5005,398	VERFEIL
31573	ZT	21	72074	7986,603	VERFEIL
31573	ZP	23	16788	1014,512	VERFEIL
31573	ZP	24	58694	15764,083	VERFEIL
31573	ZP	32	10942	3113,059	VERFEIL
31573	ZP	35	19679	671,456	VERFEIL
31573	ZP	33	2070	385,896	VERFEIL
31573	ZP	31	7902	1875,610	VERFEIL
31573	ZP	16	30719	3115,670	VERFEIL
31573	ZP	20	5759	3222,951	VERFEIL
31573	ZP	23	8008	745,088	VERFEIL
31573	ZP	34	3452	37,993	VERFEIL
31573	ZP	22	14600	328,826	VERFEIL
31573	ZR	28	114637	38605,228	VERFEIL
31573	ZR	4	40662	3120,573	VERFEIL
31573	ZR	13	3499	62,439	VERFEIL
31573	ZR	14	14444	205,080	VERFEIL
31573	ZR	15	50003	1003,528	VERFEIL
31573	ZR	25	13949	557,092	VERFEIL
31573	ZR	8	11005	10987,305	VERFEIL
31573	ZR	40	7676	2203,429	VERFEIL
31573	ZR	3	454	69,792	VERFEIL
31573	ZR	5	7059	15,006	VERFEIL
31573	ZR	7	6997	7014,401	VERFEIL
31573	H	704	1468	9,325	VERFEIL
31573	F	362	17240	8380,290	VERFEIL
31573	F	771	8672	418,384	VERFEIL
31573	F	775	9319	1209,120	VERFEIL
31573	F	363	3015	1106,949	VERFEIL
31573	F	366	16770	6436,266	VERFEIL
31573	ZR	10	78775	21534,720	VERFEIL
31573	ZR	11	31452	685,564	VERFEIL
31573	ZR	12	870	866,133	VERFEIL
31573	ZR	1	6588	730,670	VERFEIL
31573	F	268	25890	1901,632	VERFEIL
31573	F	769	24185	3599,182	VERFEIL
31573	F	520	38255	3052,369	VERFEIL

Total surface 31	318 113	m2
Total Surface 81	2 747 247	m2
Surface emprises techniques tracé neuf A69	**3 065 361**	**m2**



Ind	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
0	Nov 2021	NSM	CDO	VPE	Première émission

Plan d'assemblage A69

LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
60158	LACT	SET	APS	APSM	GEM	ENS	VP	00047	A00	PS200M

Maître d'Ouvrage Constructeur

Maîtrise d'Œuvre

Plan de situation 200M

ECHELLE : 1/200000

DATE : Novembre 2021

FOLIO : 0160

COPIE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale des affaires culturelles

Arrêté n° 76-2022-0054 Du 11 janvier 2022

Portant modification de l'arrêté n° 76-2021-1296 du 26 novembre 2021 définissant les modalités de saisine du préfet de région pour la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventive préalables à un aménagement réalisé par tranches successives

Le Préfet de région ;

Vu le code du patrimoine et notamment son livre V ;

Vu l'arrêté du 16 septembre 2004 portant définition des normes d'identification, d'inventaire, de classement et de conditionnement de la documentation scientifique et du mobilier issu des diagnostics et des fouilles archéologiques ;

Vu l'arrêté du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques ;

Vu l'arrêté préfectoral R76-2021-03-04-004 du 4 mars 2021 portant délégation de signature à M. Michel ROUSSEL, Directeur régional des affaires culturelles ;

Vu l'arrêté modificatif R76-2021-11-04-00002 du 4 novembre 2021 de M. Michel ROUSSEL, Directeur régional des affaires culturelles d'Occitanie, portant subdélégation de signature aux agents de la Direction régionale des affaires culturelles ;

Vu le dossier relatif au projet « liaison autoroutière Liaison Castres-Verfeil - A69 » localisée dans la Haute-Garonne et le Tarn, transmis par – ATOSCA – reçu en préfecture de région, Service régional de l'archéologie, le 19 novembre 2021 ;

Vu la demande anticipée de prescription d'archéologie préventive présentée par – ATOSCA – pour le projet « Liaison Castres-Verfeil - A69 » reçue en préfecture de région, Service régional de l'archéologie, le 19 novembre 2021 ;

Vu l'arrêté n° 76-2021-1296 du 26 novembre 2021 définissant les modalités de saisine du préfet de région pour la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventive préalables à un aménagement réalisé par tranches successives ;

Vu la demande avec ses annexes de modification de l'arrêté n° 76-2021-1296 du 26 novembre 2021 présentée par – ATOSCA – pour le projet « Liaison Castres-Verfeil - A69 » reçue en préfecture de région, Service régional de l'archéologie, le 5 janvier 2022 ;

Considérant que les travaux envisagés, en raison de la surface soumise à aménagement dépassant le seuil statistique de présence d'éléments constitutifs d'installations humaines intéressant l'archéologie, sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ;

Considérant qu'il est nécessaire de mettre en évidence et de caractériser la nature, l'étendue et le degré de conservation des vestiges archéologiques éventuellement présents afin de déterminer le type de mesures dont ils doivent faire l'objet ;

Considérant que l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) est le seul opérateur habilité à réaliser un diagnostic sur le territoire concerné par le projet d'aménagement susvisé ;

Considérant que le projet susvisé fait l'objet de travaux réalisés par tranches successives.

ARRÊTE

Article 1 - Les éléments suivants sont ajoutés à l'article 1 de l'arrêté n° 76-2021-1296 du 26 novembre 2021 définissant les modalités de saisine du préfet de région pour la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventive préalables à un aménagement réalisé par tranches successives :

L'opération de diagnostic archéclogique mise en œuvre préalablement à la réalisation du projet « Liaison Castres-Verfeil - A69 », concernera également les emprises situées hors du projet de fuseau autoroutier (bases d'installations, zones de compensation environnementale, zones d'emprunt et de dépôt), sis en :

RÉGION : OCCITANIE

DEPARTEMENT : HAUTE-GARONNE
COMMUNES : VERFEIL
Lieux-dits ou adresses et cadastre : voir liste en annexe

DEPARTEMENT : TARN
COMMUNES : BANNIERES, CAMBON-LES-LAVAUR, CAMBOUNET-SUR-LE-SOR, PUYLAURENS, SOUAL, VILLENEUVE-LES-LAVAUR, VIVIERS-LES-MONTAGNES.
Lieux-dits ou adresses et cadastre : voir liste en annexe

Le reste sans changement.

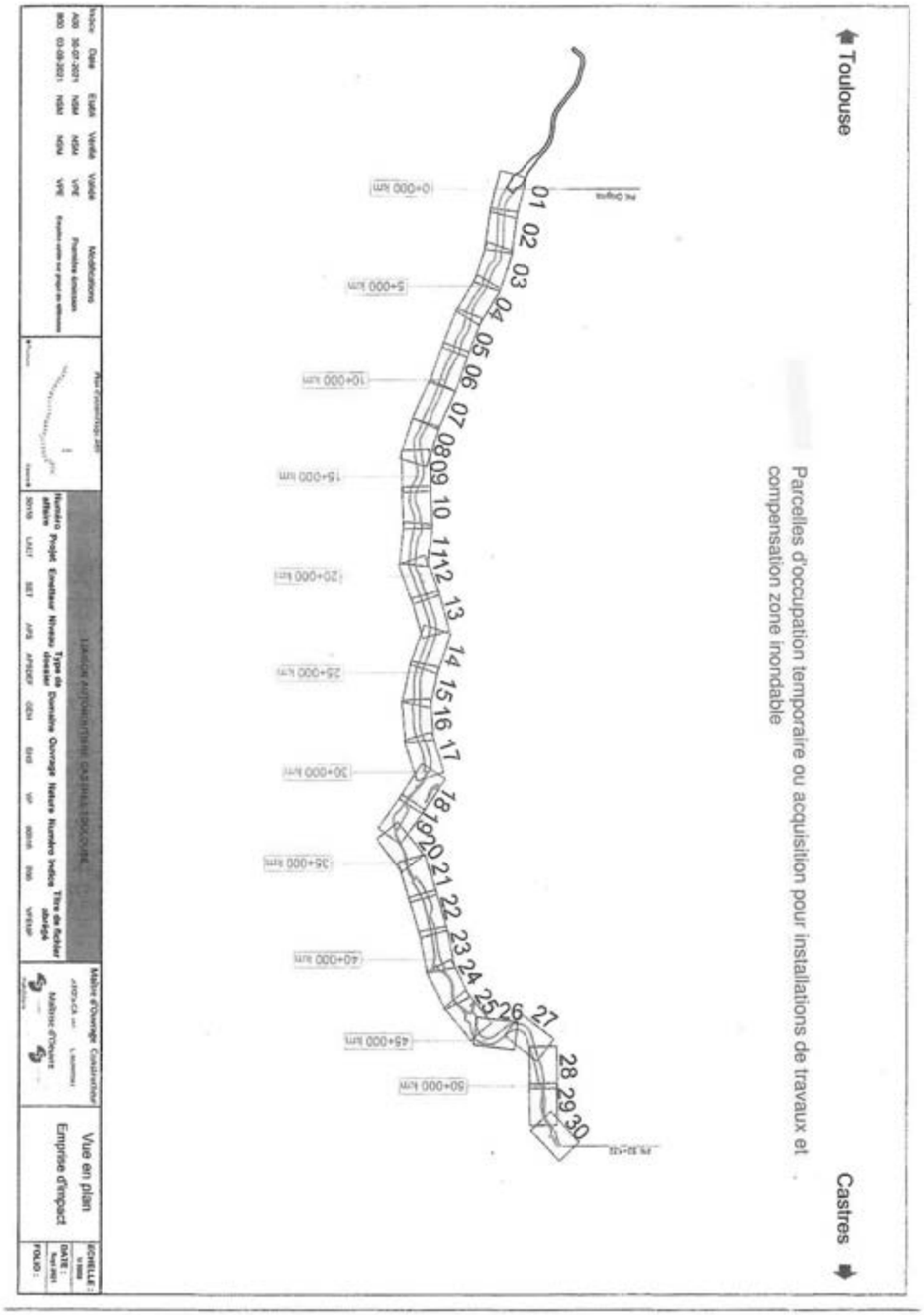
Article 2 - Le Directeur régional des affaires culturelles est chargé(e) de l'exécution du présent arrêté, qui sera notifié à ATOSCA et à l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP).

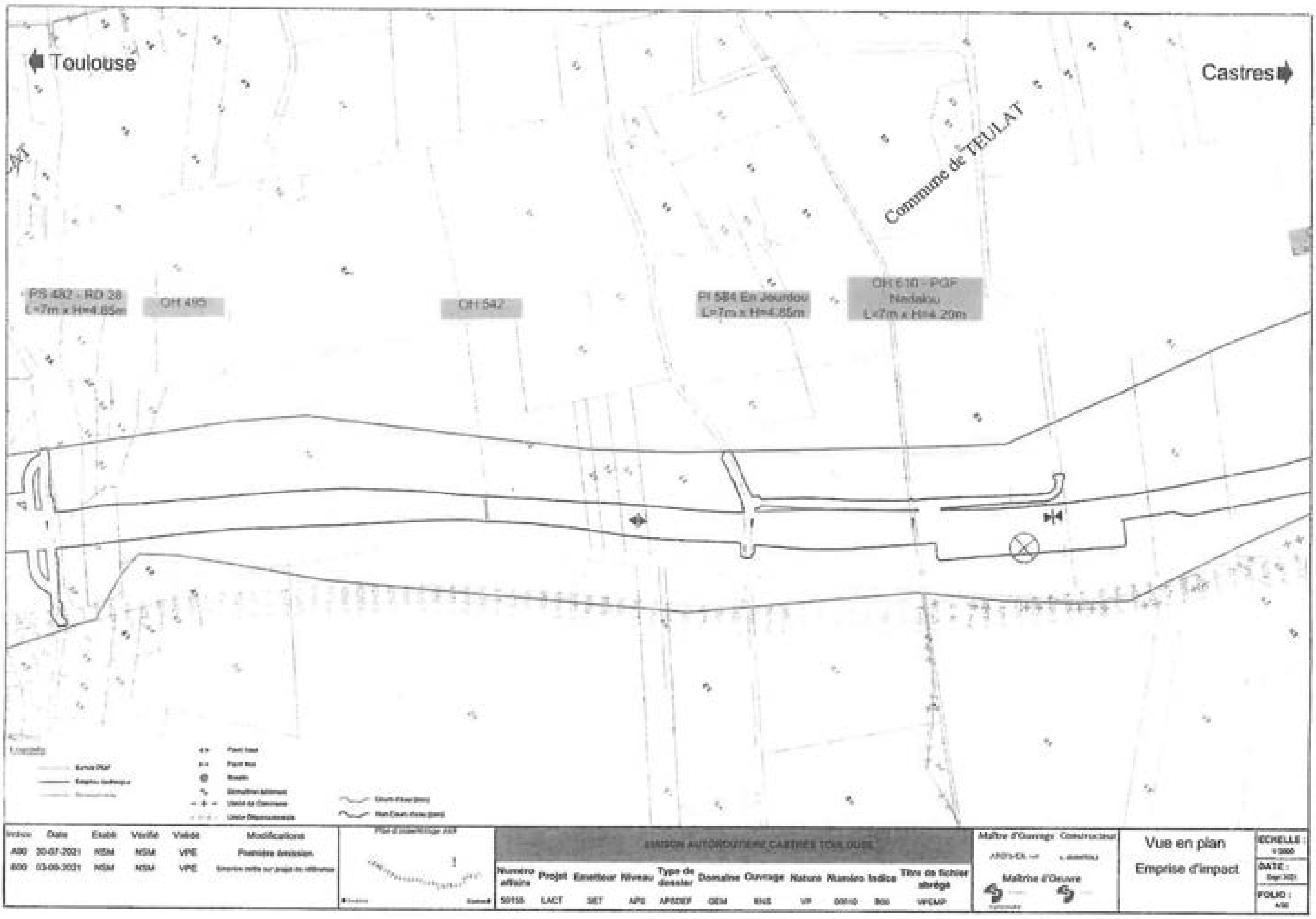
Fait à Toulouse, le 11 janvier 2022

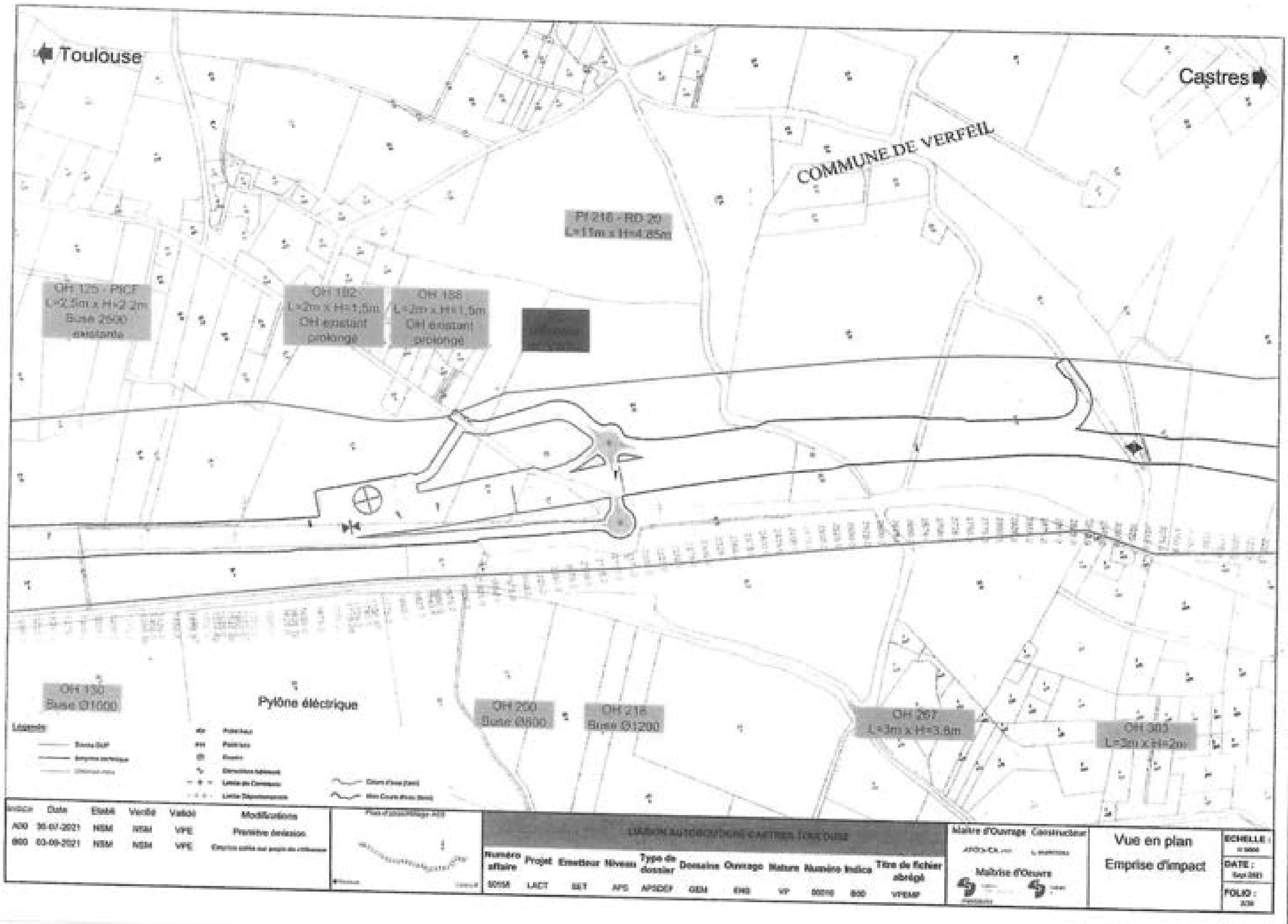
Pour le Préfet de Région,
et par délégation,Pour le Directeur régional des affaires culturelles,
et par subdélégation
Le Conservateur régional de l'archéologie adjoint

Léopold MAUREL

NUMERO COMMUNE	SECTION	NUMERO PARCELLE	CONTENANCE CADASTRALE	SURFACE OCCUPATION PARCELLE	NOM COMMUNE
81022	ZH	111	27170	21 630	BANNIERES
81022	ZH	107	16080	13 020	BANNIERES
81022	ZH	109	24482	19 270	BANNIERES
81318	ZD	145	78732	19 190	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	173	12114	1 870	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	174	3492	3 441	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	175	12276	3 754	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81318	ZD	176	36398	154	VILLENEUVE-LES-LAVAUR
81050	ZD	56	13664	2 130	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	66	180999	22 230	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	30	2691	170	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	34	19950	13 438	CAMBON-LES-LAVAUR
81050	ZD	36	58290	16 390	CAMBON-LES-LAVAUR
81289	A	443	8075	946	SOUAL
81289	A	445	9280	1 446	SOUAL
81289	A	444	8280	2 522	SOUAL
81289	A	442	8300	70	SOUAL
81289	A	447	3170	3 170	SOUAL
81289	A	770	1070	1 070	SOUAL
81289	A	768	1224	896	SOUAL
81289	A	772	4571	2 998	SOUAL
81289	A	775	295	277	SOUAL
81289	A	771	334	149	SOUAL
81289	A	776	7755	561	SOUAL
81289	A	765	1027	440	SOUAL
81289	A	766	19073	16 548	SOUAL
81289	A	186	7968	4 502	SOUAL
81289	A	187	2892	1 363	SOUAL
81289	A	188	2555	643	SOUAL
81289	A	206	2860	471	SOUAL
81289	A	211	3142	597	SOUAL
81289	A	212	3215	842	SOUAL
81289	A	213	7178	5 209	SOUAL
81289	A	214	8900	8 900	SOUAL
81289	A	215	8490	6 090	SOUAL
81289	A	218	9090	3 560	SOUAL
81289	A	217	6010	5 260	SOUAL
81289	A	193	22817	13 656	SOUAL
81289	A	227	795	421	SOUAL
81289	ZB	1	14430	11 184	SOUAL
81289	ZB	2	1220	987	SOUAL
81289	ZB	23	20240	14 000	SOUAL
81054	B	1196	13150	3 912	CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1195	1030	148	CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1285	3250	192	CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81054	B	1508	7195	955	CAMBOUNET-SUR-LE-SOR
81325	ZA	21	28940	15 990	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	73	18680	7 670	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	12	11680	7 620	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81325	ZA	6	15610	7 110	VIVIERS-LES-MONTAGNES
81219	YA	2	112000	36 830	Puylaurens
31573	ZP	18	4781	516	VERFEIL
31573	ZP	19	3733	1 185	VERFEIL
31573	ZP	20	5759	2 536	VERFEIL
31573	ZP	34	3452	1 414	VERFEIL
31573	ZP	35	19679	19 007	VERFEIL
			Total surface 31	**26 658**	**m2**
			Total Surface 81	**325 692**	**m2**
Surface occupation temporaire pour installations et compensation ZI A69				**352 350**	**m2**




Toulouse
Castres
Commune de TEULAT
PS 482 - RD 28
L=7m x H=4,85m
OH 495
OH 542
Pf 584 En Jourdou
L=7m x H=4,85m
OH 610 - PGF
Nadalou
L=7m x H=4,20m
Indice Date Etabli Vérifié Validé Modifications
A00 30-07-2021 NSM NSM VPE Première émission
B00 03-09-2021 NSM NSM VPE
LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE
Numéro affaire Projet Emetteur Niveau Type de dossier Domaine Ouvrage Nature Numéro Indice Titre de fichier abrégé
50158 LACT SET APS APSDEF GEM RNS VP 00010 B00 VPEMP
Maître d'Ouvrage Constructeur
Maîtrise d'Oeuvre
Vue en plan
Emprise d'impact
ECHELLE :
DATE :
FOLIO :


Toulouse
Castres
COMMUNE DE VERFEIL
Pf 216 - RD 20
L=11m x H=4,85m
OH 125 - PICF
L=2,5m x H=2,2m
Buse 2500
existante
OH 182
L=2m x H=1,5m
OH existant
prolongé
OH 186
L=2m x H=1,5m
OH existant
prolongé
OH 130
Buse Ø1000
Pylône électrique
OH 200
Buse Ø800
OH 216
Buse Ø1200
OH 267
L=3m x H=3,8m
OH 303
L=3m x H=2m
Légende
Indice Date Etabli Vérifié Validé Modifications
A00 30-07-2021 NSM NSM VPE Première émission
B00 03-09-2021 NSM NSM VPE
LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE
Numéro affaire Projet Emetteur Niveau Type de dossier Domaine Ouvrage Nature Numéro Indice Titre de fichier abrégé
50158 LACT SET APS APSDEF GEM RNS VP 00010 B00 VPEMP
Maître d'Ouvrage Constructeur
Maîtrise d'Oeuvre
Vue en plan
Emprise d'impact
ECHELLE :
DATE :
FOLIO :

Toulouse

Castres

Commune de VILLENEUVE-LES-LAVAUR

Commune de VILLENEUVE-LE

OH 1343 - PF
Messin
L=7m x H=5.4m

PI 1380 - RN 126
L= 12 m x H=4.85m

OH 1255

OH 1295 - PF
L=2m x H=3m

OH 1319 - PF
L=1.5m x H=3m

OH 1357
Buse Ø800

Aire de couturage

OH 1358
Buse Ø800

Légende

Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
A00	30-07-2021	NSM	NSM	VPE	Première émission
B00	03-09-2021	NSM	NSM	VPE	Emprise sortie sur plage de référence

Plan d'assemblage A3

LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES-TOULOUSE

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
59155	LACT	SET	APS	APSDEF	GEN	ENS	VP	00516	B00	VPEMP

Maître d'Ouvrage Constructeur

Maîtrise d'Oeuvre

Vue en plan
Emprise d'impact

ECHELLE : 1/5000

DATE : Sept 2021

FOLIO : 6/30

Toulouse

Castres

Commune de MONTCABRIER

Commune de BANNIERES

PI 864
Le Pradinas
L=7m x H=4.85m

OH 906
Buse Ø800

OH 924

PS 940
La Grèze
L=7m x H=4.85m

OH 962 - PF
Horte
L=7m x H=3.7m

OH 1033 - PF
L=2m x H=3m

OH 877 - PF
L=4m x H=3.65m

Légende

Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
A00	30-07-2021	NSM	NSM	VPE	Première émission
B00	03-09-2021	NSM	NSM	VPE	Emprise sortie sur plage de référence

Plan d'assemblage A3

LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES-TOULOUSE

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
59155	LACT	SET	APS	APSDEF	GEN	ENS	VP	00516	B00	VPEMP

Maître d'Ouvrage Constructeur

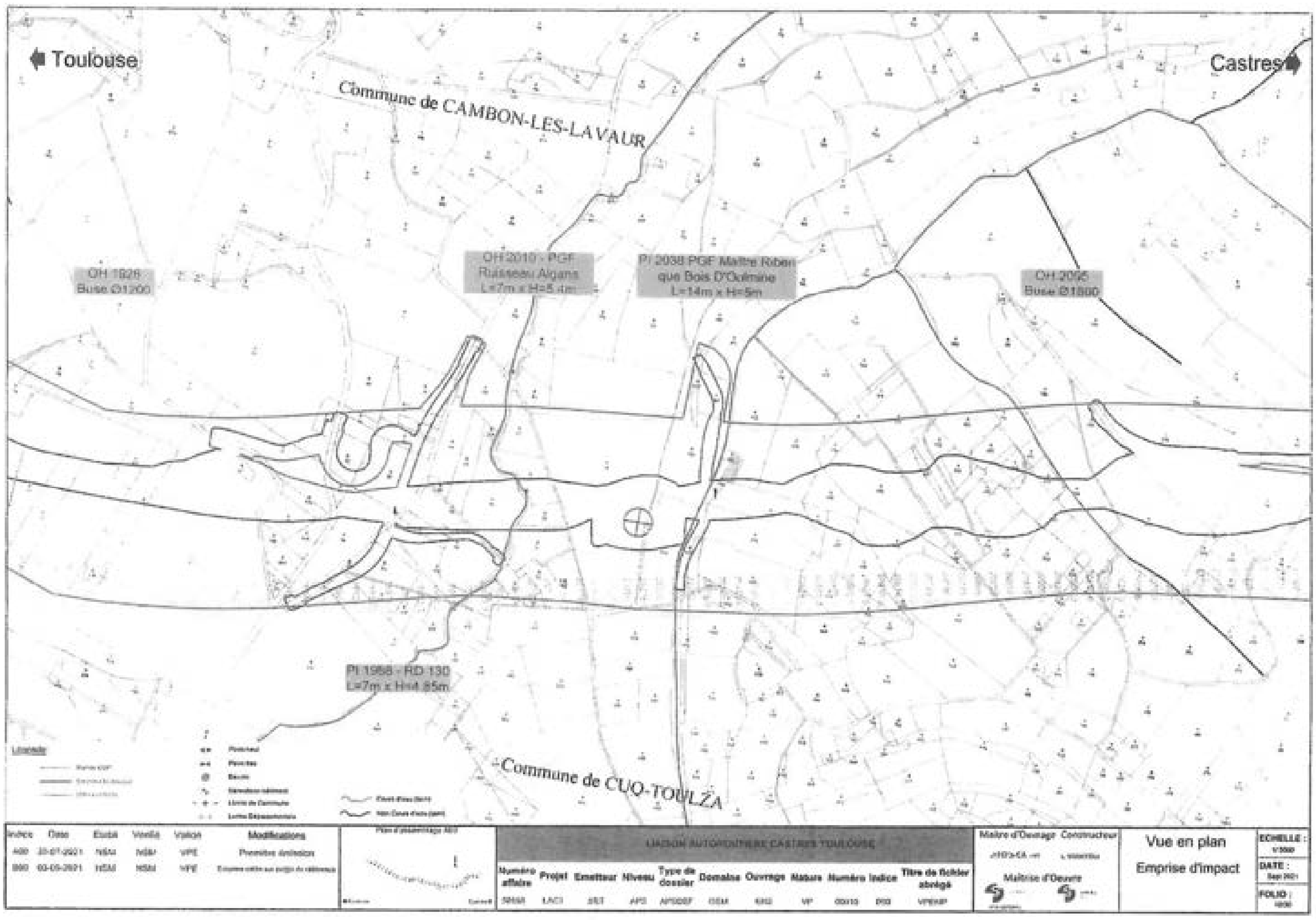
Maîtrise d'Oeuvre

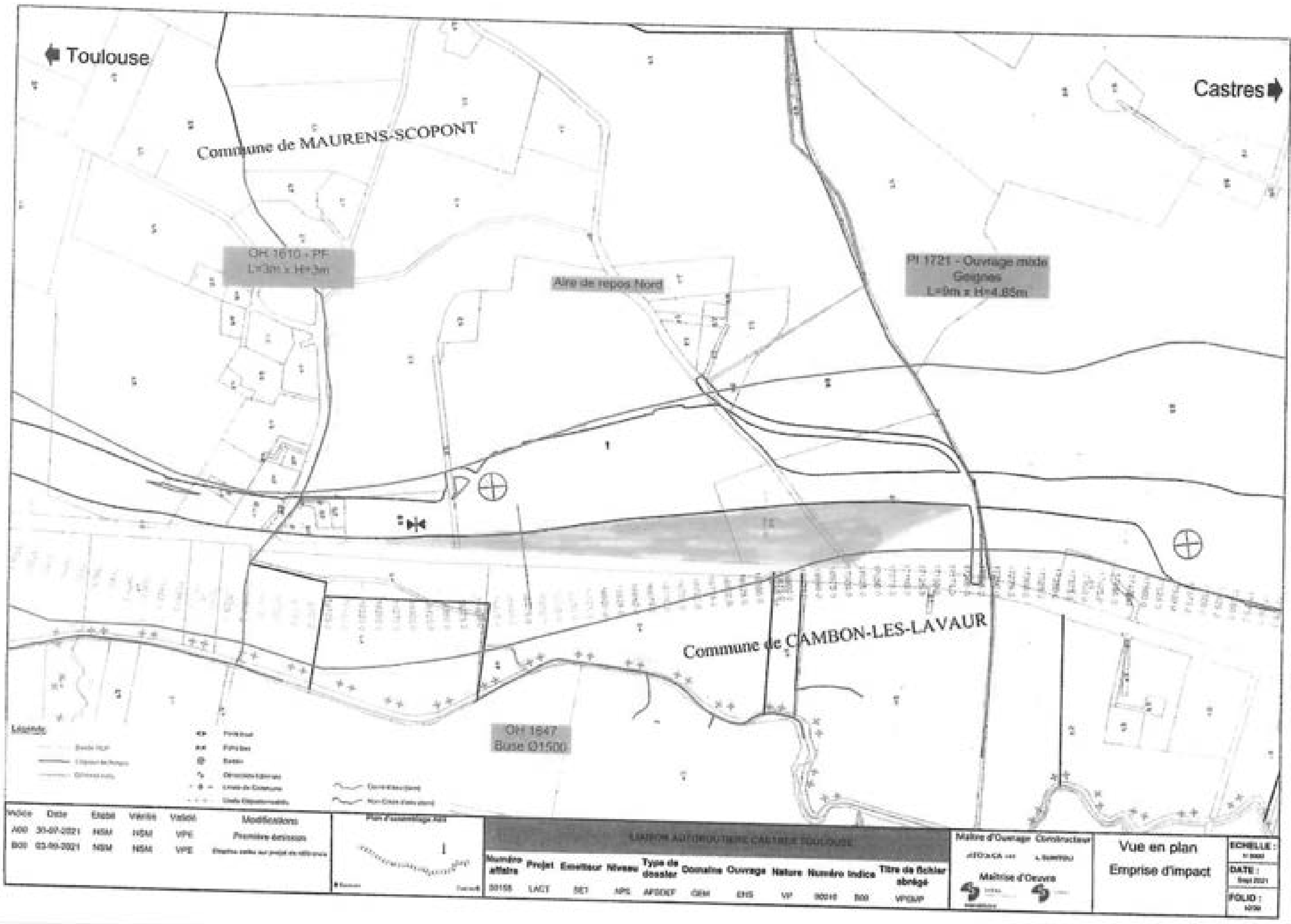
Vue en plan
Emprise d'impact

ECHELLE : 1/5000

DATE : Sept 2021

FOLIO : 6/30


Toulouse
Castres
Commune de CAMBON-LES-LAVAUR
OH 1926
Buse Ø1200
OH 2010 - PGF
Ruisseau Algans
L=7m x H=5.4m
PI 2038 PGF Maître Riben
que Bois D'Oulmine
L=14m x H=5m
OH 2095
Buse Ø1800
PI 1968 - RD 130
L=7m x H=4.85m
Commune de CUQ-TOULZA
Légende
Indice Date Établi Vérifié Validé Modifications
A00 30-07-2021 NSM NSM VPE Première émission
B00 03-09-2021 NSM NSM VPE
LIAISON AUTOROUTIÈRE CASTRES TOULOUSE
Numéro affaire Projet Emetteur Niveau Type de dossier Domaine Ouvrage Nature Numéro Indice Titre de fichier abrégé
Maître d'Ouvrage Constructeur
Maîtrise d'Oeuvre
Vue en plan
Emprise d'impact
ECHELLE :
DATE :
FOLIO :


Toulouse
Castres
Commune de MAURENS-SCOPONT
OH 1610 - PF
L=3m x H=3m
Aire de repos Nord
PI 1721 - Ouvrage mixte
Geignes
L=9m x H=4.85m
Commune de CAMBON-LES-LAVAUR
OH 1647
Buse Ø1500
Légende
Indice Date Établi Vérifié Validé Modifications
A00 30-07-2021 NSM NSM VPE Première émission
B00 03-09-2021 NSM NSM VPE
LIAISON AUTOROUTIÈRE CASTRES TOULOUSE
Numéro affaire Projet Emetteur Niveau Type de dossier Domaine Ouvrage Nature Numéro Indice Titre de fichier abrégé
50158 LACT SET APS APSDEF OEM EHS VP 00010 B00 VPEMP
Maître d'Ouvrage Constructeur
Maîtrise d'Oeuvre
Vue en plan
Emprise d'impact
ECHELLE :
DATE :
Sept 2021
FOLIO :

Toulouse

Castres

Commune de APPELLE

OH 2650
Buse Ø800

OH 2670
Buse Ø800

PS 2717 - RN126
Puylaurens
L=12m x H=4.85m

OH 2625 - PP
L=7m x H=4m

Commune de PUYLAURENS

Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
A00	30-07-2021	NSM	NSM	VPE	Première émission
B00	03-09-2021	NSM	NSM	VPE	

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
59159	LACT	SET	APS	APSOEF	OEM	ENS	VP	00010	B00	VPEMP

LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE

Vue en plan
Emprise d'impact

ECHELLE : 1/5000

DATE : Sept 2021

FOLIO : 1430

Toulouse

Castres

Commune de LACROISILLE

PS 2290 PGF Maître
Cap Blanc
L=10m mini x H=6.15m

PS 2307
Des Brugues
L=6m x H=7.95m

PI 2390 PGF
Pédou
L=6m x H=5m

Commune de CUQ-TOULZA

Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
A00	30-07-2021	NSM	NSM	VPE	Première émission
B00	03-09-2021	NSM	NSM	VPE	

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
59159	LACT	SET	APS	APSOEF	OEM	ENS	VP	00010	B00	VPEMP

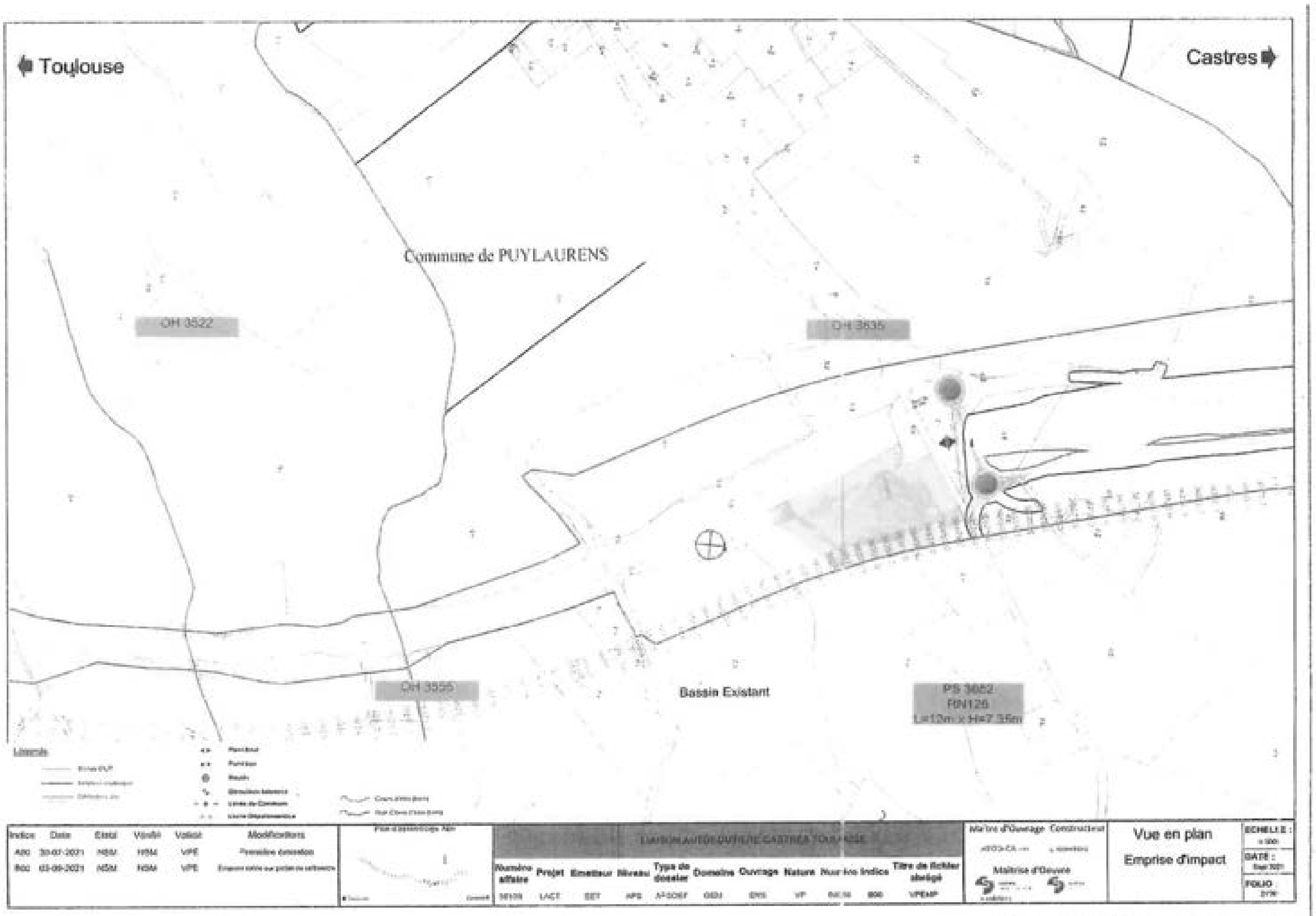
LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE

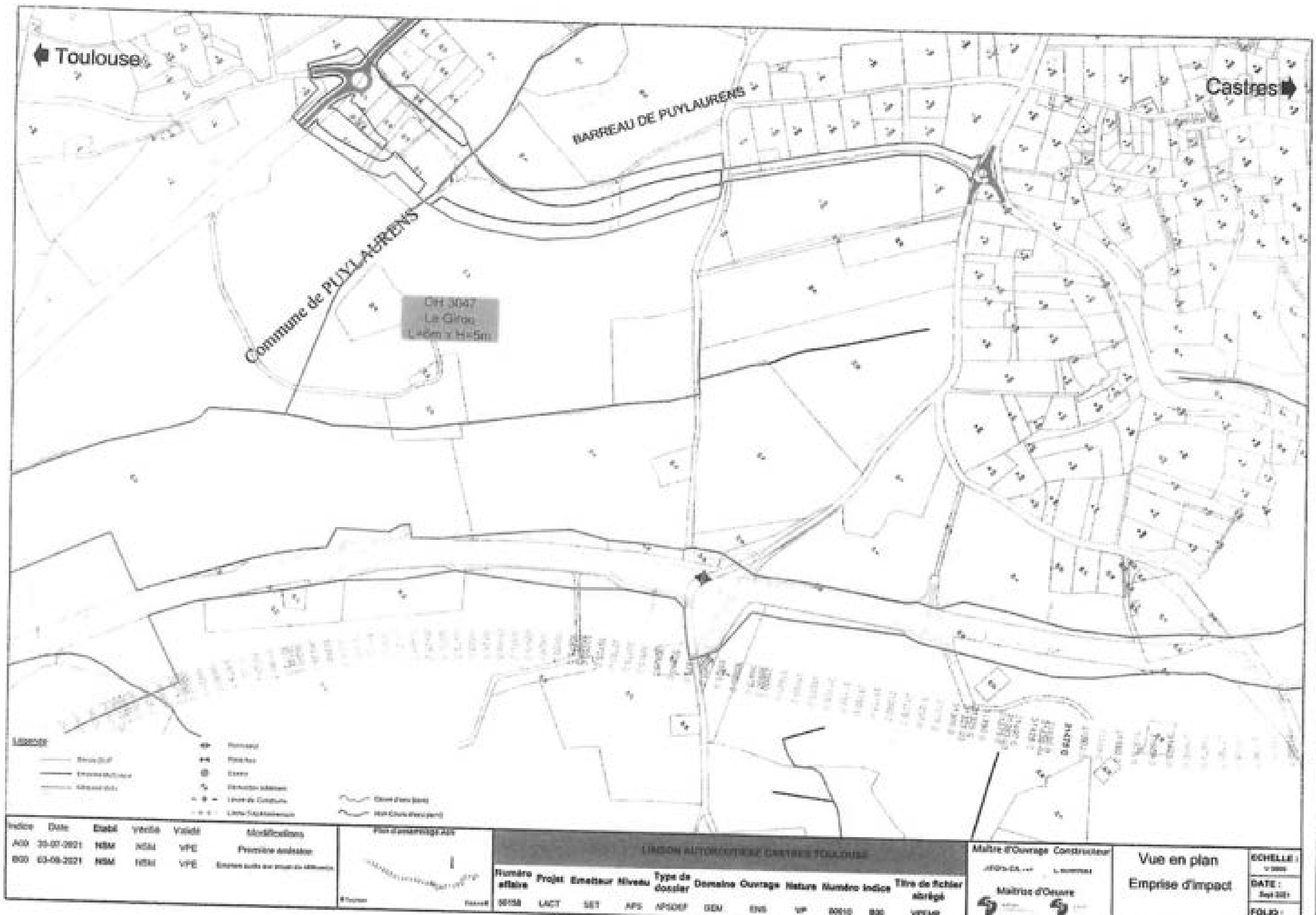
Vue en plan
Emprise d'impact

ECHELLE : 1/5000

DATE : Sept 2021

FOLIO : 1430


Toulouse
Castres
Commune de PUYLAURENS
OH 3522
OH 3635
OH 3595
Bassin Existant
PS 3652
RN126
L=12m x H=7.35m
Légende
Indice Date Etabli Vérifié Validé Modifications
A00 30-07-2021 NSM NSM VPE Première émission
B00 03-09-2021 NSM NSM VPE
LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE
Numéro affaire Projet Emetteur Niveau Type de dossier Domaine Ouvrage Nature Numéro Indice Titre de fichier abrégé
50158 LACT SET APS APSDEF GEN ENS VP B00 VPEMP
Maître d'Ouvrage Constructeur
Maîtrise d'Oeuvre
Vue en plan
Emprise d'impact
ECHELLE :
DATE :
Sept 2021
FOLIO :


Toulouse
Castres
BARREAU DE PUYLAURENS
Commune de PUYLAURENS
OH 3047
Le Girou
L=6m x H=5m
Légende
Indice Date Etabli Vérifié Validé Modifications
A00 30-07-2021 NSM NSM VPE Première émission
B00 03-09-2021 NSM NSM VPE
LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE
Numéro affaire Projet Emetteur Niveau Type de dossier Domaine Ouvrage Nature Numéro Indice Titre de fichier abrégé
50158 LACT SET APS APSDEF GEN ENS VP 00010 B00 VPEMP
Maître d'Ouvrage Constructeur
Maîtrise d'Oeuvre
Vue en plan
Emprise d'impact
ECHELLE :
DATE :
Sept 2021
FOLIO :

Toulouse

Castres

Commune de CAMBOU

OH4167

Bassin Existant

Commune de SOUAL

PH4196 Viaduc existant Le Sor

Aire de covoiturage existante

Légende

Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
A00	30-07-2021	NSM	HSM	VPE	Première émission
B00	03-09-2021	NSM	HSM	VPE	Emprise calée sur projet de référence

Plan d'assemblage A00

LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
59105	LACT	SET	APS	APSOEF	GEM	ENS	VP	00010	B00	VPENP

Maître d'Ouvrage Constructeur

Maîtrise d'Œuvre

Vue en plan

Emprise d'impact

ECHELLE : 1/1000

DATE : Sept 2021

FOLIO : 29/30

Toulouse

Pigeonnier du Colombier

Commune de ST-GERMAIN-DES-PRÉS

Castres

PS 3740 - VC7
L=12m x H=8.5m

Légende

Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
A00	30-07-2021	NSM	HSM	VPE	Première émission
B00	03-09-2021	NSM	HSM	VPE	Emprise calée sur projet de référence

Plan d'assemblage A00

LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
59105	LACT	SET	APS	APSOEF	GEM	ENS	VP	00010	B00	VPENP

Maître d'Ouvrage Constructeur

Maîtrise d'Œuvre

Vue en plan

Emprise d'impact

ECHELLE : 1/1000

DATE : Sept 2021

FOLIO : 29/30

Toulouse

Castres

OH 4677
Ls3m x Hs2m

PI 4690 PGF
d'En Alary
Ls7m x Hs4,85m

OH 4920
Buse Ø1500

PI 4952 PGF Maître
Viaduc de l'Agout

PI 4998
VC50
Ls7m x Hs5,28m

Commune de SAIX

Légende

Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
A00	30-07-2021	NSM	NSM	VPE	Première émission
B00	03-09-2021	NSM	NSM	VPE	Envoyer suite sur plans de référence

Plan d'assemblage A00

LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES-TOULOUSE

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
50158	LACT	SET	APS	APSDEF	GEM	ENS	VP	00010	B00	VPEMP

Maître d'Ouvrage Constructeur

Maîtrise d'Œuvre

Vue en plan
Emprise d'impact

ECHELLE : 1/5000

DATE : Sept 2021

FOLIO : 29/30

Toulouse

Castres

OH 4607
Buse Ø1000

PI 4620 PGF
Base de Loisirs
L=9m x H=4m

Commune de CAMBOUNET SUR-LE SOR

PS 4551RN 128
Saix
L=13m x H=5,15m

OH 4565
Buse Ø800

PS 4442
VC de Boigo
L=9m x H=4,85m

Commune de SAIX

OH 4535 - PF
L=2,5m x H=1m

Légende

Indice	Date	Etabli	Vérifié	Validé	Modifications
A00	30-07-2021	NSM	NSM	VPE	Première émission
B00	03-09-2021	NSM	NSM	VPE	Envoyer suite sur plans de référence

Plan d'assemblage A00

LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES-TOULOUSE

Numéro affaire	Projet	Emetteur	Niveau	Type de dossier	Domaine	Ouvrage	Nature	Numéro	Indice	Titre de fichier abrégé
50155	LACT	SET	APS	APSDEF	GEM	ENS	VP	00010	B00	VPEMP

Maître d'Ouvrage Constructeur

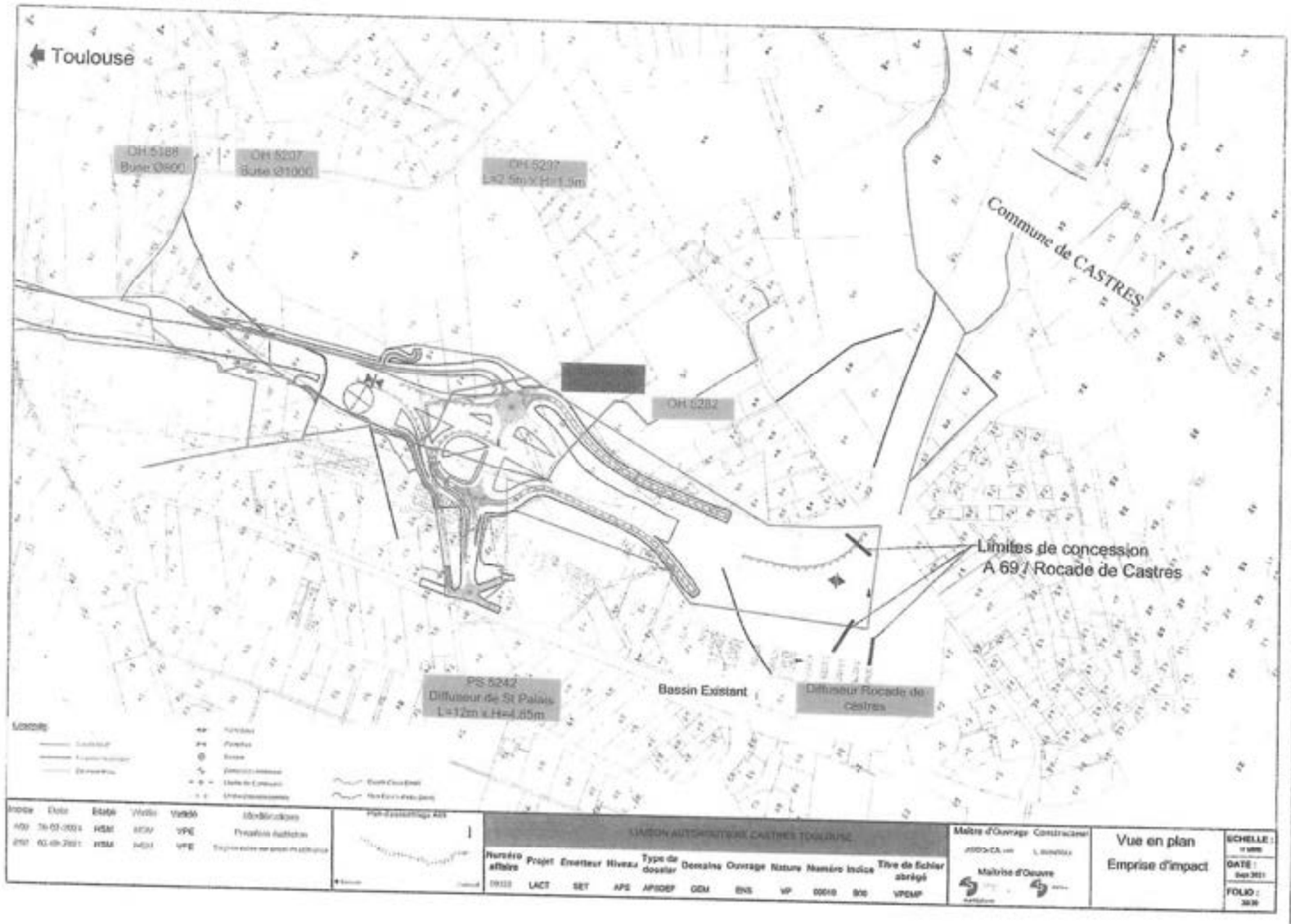
Maîtrise d'Œuvre

Vue en plan
Emprise d'impact

ECHELLE : 1/5000

DATE : Sept 2021

FOLIO : 30/30


Toulouse
OH 5188
Buse Ø800
OH 5207
Buse Ø1000
OH 5237
L=2.5m x H=1.5m
Commune de CASTRES
OH 5282
Limites de concession
A 69 / Rocade de Castres
PS 5242
Diffuseur de St Palais
L=12m x H=4.65m
Bassin Existant
Diffuseur Rocade de Castres
LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES TOULOUSE
Vue en plan
Emprise d'impact
ECHELLE :
DATE :
FOLIO :

PRÉFET
DU TARN
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Albi, le 17 juin 2022

Unité inter-départementale Tarn-Aveyron
Cellule risques accidentels et risques chroniques
Affaire suivie par : Alain BEGES
Tél. : 05 81 27 54 92
Mèl. : alain.beges@developpement-durable.gouv.fr

Le Directeur Régional

à

Madame la Chef du bureau qualité des eaux et milieux aquatiques

DDT 81
Service Eau Risques Environnement et Sécurité
Bureau qualité des eaux et milieux aquatiques

19 rue de Ciron
81013 ALBI CEDEX

Objet : Installations classées pour la protection de l'environnement
Liaison Autoroutière Verfeil – Castres – A69
Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale
Demande d'enregistrement d'exploiter deux centrales mobiles d'enrobage à chaud de matériaux routiers au bitume sur deux plateformes situées, sur les territoires des communes de PUYLAURENS et de VILLENEUVE-LES-LAVAUR.
Société ATOSCA A69.

Réf. : Votre transmission en date du 24 janvier 2022, complétée le 09/06/2022.

Pj : 1 rapport de recevabilité.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un rapport établi par l'inspection des installations classées pour une demande d'enregistrement dont le dossier est recevable.

Pour le DREAL et par délégation,
Le Chef de l'Unité inter-départementale,

Frédéric BERLY

PRÉFET
DU TARN
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Unité inter-départementale Tarn-Aveyron
Cellule Risques Accidentels Risques Chroniques
Affaire suivie par : Alain BEGES
Téléphone : 05.81.27.54.92
Courriel : alain.beges@developpement-durable.gouv.fr

Albi, le 15 juin 2022

RAPPORT DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES

Objet: Installations classées pour la protection de l'environnement
Liaison Autoroutière Verfeil – Castres – A69
Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale
Demande d'enregistrement d'exploiter deux centrales mobiles d'enrobage à chaud de matériaux routiers au bitume sur deux plateformes situées, sur les territoires des communes de PUYLAURENS et de VILLENEUVE-LES-LAVAUR.
Société ATOSCA A69.

Réf.: Transmission par la DDT 81 du 24/01/2022, complétée le 09/06/2022

La société ATOSCA A69 a déposé, via le logiciel GUN, le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale, concernant la liaison Autoroutière Verfeil – Castres – A69, le 19/01/2022 et complété le 24/01/2022 puis le 09/06/2022.
Ce dossier de demande d'Autorisation Environnementale, instruit par la DDT 81 au titre du volet IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Activités) contient une demande d'enregistrement d'exploiter deux centrales mobiles d'enrobage à chaud de matériaux routiers au bitume sur deux plateformes situées, sur les territoires des communes de PUYLAURENS et de VILLENEUVE-LES-LAVAUR, pour laquelle l'Unité interdépartementale Tarn-Aveyron de la DREAL est sollicitée pour contribution.

Ce rapport analyse le caractère complet et régulier de ce dossier de demande d'enregistrement d'exploiter conformément aux dispositions des articles R512-46-1 et suivants du code de l'environnement.

Le dossier est considéré complet suite au complément transmis en date du 9 juin 2022.

En conséquence, la DREAL n'a pas d'objection à ce que le service instructeur coordonnateur propose à Monsieur le Préfet du Tarn de soumettre à l'enquête publique le projet d'exploiter deux centrales mobiles d'enrobage à chaud de matériaux routiers au bitume sur deux plateformes situées, sur les territoires des communes de PUYLAURENS et de VILLENEUVE-LES-LAVAUR, dans le cadre du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale, concernant la liaison Autoroutière Verfeil – Castres – A69 déposé par la société ATOSCA A69.

Tél : 05 81 27 54 86 / 05 81 27 54 88
Mél : uid-81-12.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
Cité administrative – 19 rue de Ciron – Bât D – 81013 ALBI Cedex 09

1. CARACTÉRISATION DE LA DEMANDE AU VU DU DOSSIER

1.1. Description de l'activité

Dans le cadre de la construction de la liaison Autoroutière Verfeil – Castres – A69, la société ATOSCA A69 envisage d'exploiter deux centrales mobiles d'enrobage à chaud de matériaux routiers au bitume sur deux plateformes situées, sur les territoires des communes de PUYLAURENS et de VILLENEUVE-LES-LAVAUR.

Ces deux centrales d'enrobage se situent :

- sur les parcelles n° 1 et 2 de la section YA sur la commune de PUYLAURENS ainsi que sur la parcelle n°298 de la section ZL sur la commune de SAINT-GERMAIN DES PRES. La plateforme où est positionnée cette centrale occupe une superficie de 35 300 m² comprenant également l'aire de transit des granulats nécessaires. La gestion de cette centrale sera sous-traitée à l'entreprise SPIE BATIGNOLLES-MALET dans le cadre du marché de construction de cette autoroute.
- sur les parcelles n° 145, 173, 174 et 175 de la section ZD sur la commune de VILLENEUVE-LES-LAVAUR. La plateforme où est positionnée cette centrale occupe une superficie de 29 200 m² comprenant également l'aire de transit des granulats nécessaires. La gestion de cette centrale sera sous-traitée à l'entreprise SIORAT dans le cadre du marché de construction de cette autoroute.

Les installations spécifiques à la production d'enrobés comprennent :

- pour le site de PUYLAURENS, une centrale d'enrobage à chaud d'une capacité de production nominale de 450 tonnes par heure équipée d'un tambour sécheur, malaxeur et recycleur (type RF 500) fonctionnant au fuel lourd (bio combustible DERTAL à basse teneur en soufre) et un parc à liants comprenant au maximum 250 tonnes de bitume stocké dans une cuve de 140 m³ et dans deux cuves de 55 m³ ;
- pour le site de VILLENEUVE-LES-LAVAUR, une centrale d'enrobage à chaud d'une capacité de production nominale de 400 tonnes par heure équipée d'un tambour sécheur, malaxeur à Double Barrel fonctionnant au gaz naturel et un parc à liants comprenant au maximum 280 tonnes de bitume stocké dans une cuve de 60 m³ et dans deux cuves de 110 m³.

Le principe de fonctionnement retenu est le fonctionnement selon les besoins du chantier du lundi au vendredi, sur la plage horaire 07 h à 22 h. Les centrales pourront être amenées à fonctionner en période nocturne ou en week-end de manière exceptionnelle et très limités (phase de rattrapage, pannes,…) afin de minimiser la gêne pour les riverains.

Les centrales mobiles permettront la fabrication d'environ 250 00 tonnes (site de PUYLAURENS) et 245 000 tonnes (site de VILLENEUVE-LES-LAVAUR) de matériaux enrobés pour la réalisation de l'autoroute A69.

Les centrales et les parcs à liants seront disposés sur cuvettes avec des plates-formes étanches et en rétention permettant de travailler en toute sécurité et à l'abri de toute pollution accidentelle.

Les centrales d'enrobage à chaud de matériaux routiers constituent des installations qui :

- sèchent des granulats ;
- mélangent ces granulats séchés à du bitume pour fabriquer de l'enrobé.

Le séchage et le mélange de granulats – bitume s'opèrent dans un appareil appelé « tambour – sécheur malaxeur ».

Pour les besoins des centrales d'enrobage, les granulats, bien que provenant de l'extérieur de ce site, seront stockés sur les plateformes (24 000 m² pour celle de PUYLAURENS et 15 000 m² pour celle de VILLENEUVE-LES-LAVAUR) à proximité des centrales.

Les trémies doseuses seront alimentées par un chargeur.

1.2. Installations classées et régime

Les installations projetées pour le site de la plateforme de PUYLAURENS sont visées, selon l'exploitant, aux rubriques listées dans le tableau ci-après :

N° de la nomenclature	Installations et activités concernées	Éléments caractéristiques	Régime
2521.1	Enrobage au bitume de matériaux routiers (centrale d') **1.** à chaud	Centrale mobile d'enrobage à chaud de type RF500 de capacité maximale unitaire 450 t/h à 2 % d'humidité des matériaux	E
2517.1	Station de transit, regroupement ou tri de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant : **1.** supérieure à 10 000 m²	Surface maximale : 24 000 m²	E
2910-A.2	Combustion à l'exclusion des activités visées par les rubriques 2770, 2771, 2971 ou 2931 et des installations classées au titre de la rubrique 3110 ou au titre d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes **A.** Lorsque sont consommés exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du biométhane, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse telle que définie au a) ou au b) i) ou au b) iv) de la définition de la biomasse, des produits connexes de scierie et des chutes du travail mécanique de bois brut relevant du b) v) de la définition de la biomasse, de la biomasse issue de déchets au sens de l'article L. 541-4-3 du code de l'environnement, ou du biogaz provenant d'installations classées sous la rubrique 2781-1, si la puissance thermique nominale est : **2.** Supérieure ou égale à 1 MW, mais inférieure à 20 MW	1 groupe électrogène principal d'une puissance de 890 kW et un groupe secondaire de 91,7 kW 2 Chaudières fonctionnant au FOD de puissance de : - 0,915 MW - 0,698 MW Soit une puissance totale de **2,595 MW**	DC
2915.2	Chauffage (procédés de) utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles. **2.** lorsque la température d'utilisation est inférieure au point éclair des fluides, Si la quantité totale de fluides présente dans l'installation (mesurée à 25°C) est supérieure à 250 l	**Quantité : 3500 litres**	D
4734	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphtas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ;	- Stockage GNR : 5 m³ (5 t) - Stockage de FOD : 10t (deux fois 5000l) Stockage de DERTAL : 50 m³ (50t)	DC

	gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement. La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines étant inférieure à 50 t	**Quantité totale : 65 t**	
4801.2	Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses. La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant : **2.** supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t	Dépôt de bitume : - Une cuve de 140 m³ - Deux cuves de 55 m³ soit une capacité totale de **250 tonnes de bitume.**	D
1435	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant distribué étant inférieur à 500 m³ au total.	Remplissage du chargeur et des groupes électrogènes Volume de carburant distribué : env. 50 m³	NC
2516	Station de transit de produits minéraux pulvérulents non ensachés tels que ciments, plâtres, chaux, sables fillérisés ou de déchets non dangereux inertes pulvérulents, la capacité de transit étant inférieure ou égale à 5 000 m³.	Silo de filler de 50 m³	NC

Régime : E (Enregistrement), DC (Déclaration avec Contrôle), D (Déclaration) et NC (Non Classé).

Les installations projetées pour le site de la plateforme de VILLENEUVE-LES-LAVAUR sont visées, selon l'exploitant, aux rubriques listées dans le tableau ci-après :

N° de la nomenclature	Installations et activités concernées	Éléments caractéristiques	Régime
2521.1	Enrobage au bitume de matériaux routiers (centrale d') **1.** à chaud	Centrale mobile d'enrobage à chaud de type ASTEC de capacité maximale unitaire 400 t/h	E
2517.1	Station de transit, regroupement ou tri de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant : **1.** supérieure à 10 000 m²	Surface maximale : 15 000 m²	E
2910-A.2	Combustion à l'exclusion des activités visées par les rubriques 2770, 2771, 2971 ou 2931 et des installations classées au titre de la rubrique 3110 ou au titre d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes **A.** Lorsque sont consommés exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du biométhane, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse telle que définie au a) ou au b) i) ou au b) iv) de la définition de la biomasse, des produits connexes de scierie et des chutes du travail mécanique de bois brut relevant du b) v) de la définition de la biomasse, de la biomasse issue de déchets au sens de l'article L. 541-4-3 du code de l'environnement, ou du biogaz provenant d'installations classées sous la rubrique 2781-1, si la puissance thermique nominale est : **2.** Supérieure ou égale à 1 MW, mais inférieure à 20 MW	3 groupes électrogène d'une puissance de 890 kW, 160 kW et 14,4 kW Soit une puissance totale de **1,054 MW**	DC
4718-2.b	Gaz inflammables liquéfiés de catégorie 1 et 2 (y compris GPL) et gaz naturel (y compris biogaz affiné, lorsqu'il a été traité conformément aux normes applicables en matière de biogaz purifié et affiné, en assurant une qualité équivalente à celle du gaz naturel, y compris pour ce qui est de la teneur en méthane, et qu'il a une teneur maximale de 1 % en oxygène). La quantité totale susceptible d'être	10 citernes de GPL de 3,2 t chacune **Quantité totale : 32 t**	DC

	présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines (strates naturelles, aquifères, cavités salines et mines désaffectées, hors gaz naturellement présent avant exploitation de l'installation) étant : 2. Pour les autres installations : b. Supérieure ou égale à 6 t mais inférieure à 50 t		
4801.2	Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses. La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant : **2.** supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t	Dépôt de bitume : - 2 cuves de 110 m³ - 1 cuve de 60 m³ soit une capacité totale de **280 tonnes de bitume.**	D
1435	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant distribué étant inférieur à 500 m³ au total.	Remplissage du chargeur et des groupes électrogènes Volume de GNR distribué : env. 100 m³	NC
2516	Station de transit de produits minéraux pulvérulents non ensachés tels que ciments, plâtres, chaux, sables fillérisés ou de déchets non dangereux inertes pulvérulents, la capacité de transit étant inférieure ou égale à 5 000 m³.	Silo de filler de 60 m³	NC
4734	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphtas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ; gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement. La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines étant inférieure à 50 t	- Stockage GNR : 11 m³ (9,35 t) **Quantité totale : 9,35 t**	NC

Régime : E (Enregistrement), DC (Déclaration avec Contrôle), D (Déclaration) et NC (Non Classé).

2. AVIS DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES

2.1. Caractère complet ou non du dossier

Le dossier comporte l'ensemble des pièces et documents exigés par les dispositions des articles R.512-46-3, 4, 5, 6 du code de l'environnement :

- Une carte au 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 sur laquelle sera indiqué l'emplacement de l'installation projetée ;

- Un plan, à l'échelle de 1/2 500 au minimum, des abords de l'installation jusqu'à une distance qui est au moins égale à 100 mètres. Lorsque des distances d'éloignement sont prévues dans l'arrêté de prescriptions générales prévu à l'article L. 512-7, le plan au 1/2 500 doit couvrir ces distances augmentées de 100 mètres ;
- Un plan d'ensemble, à l'échelle de 1/200 au minimum, indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que, jusqu'à 35 mètres au moins de celle-ci, l'affectation des constructions et terrains avoisinants, le tracé des réseaux enterrés existants, les canaux, plans d'eau et cours d'eau. Une échelle plus réduite peut, à la requête du pétitionnaire, être admise par l'administration ;
- Un document permettant au préfet d'apprécier la compatibilité des activités projetées avec l'affectation des sols prévue pour les secteurs délimités par le plan d'occupation des sols, le plan local d'urbanisme ou la carte communale ;
- Dans le cas d'une installation à implanter sur un site nouveau, la proposition du demandeur sur le type d'usage futur du site lorsque l'installation sera mise à l'arrêt définitif, accompagné de l'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le demandeur, ainsi que celui du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme. Ces avis sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le demandeur ;
- Le cas échéant, l'évaluation des incidences Natura 2000 dans les cas et conditions prévus par les dispositions réglementaires de la sous-section 5 de la section 1 du chapitre IV du titre Ier du livre IV ;
- Une description des capacités techniques et financières mentionnées à l'article L. 512-7-3 dont le pétitionnaire dispose ou, lorsque ces capacités ne sont pas constituées au dépôt de la demande d'enregistrement, les modalités prévues pour les établir au plus tard à la mise en service de l'installation ;
- Un document justifiant du respect des prescriptions applicables à l'installation en vertu du présent titre, notamment les prescriptions générales édictées par le ministre chargé des installations classées en application du I de l'article L. 512-7. Ce document présente notamment les mesures retenues et les performances attendues par le demandeur pour garantir le respect de ces prescriptions ;
- Les éléments permettant au préfet d'apprécier, s'il y a lieu, la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes mentionnés aux 4°, 5°, 17° à 20°, 23° et 24° du tableau du I de l'article R. 122-17 ainsi qu'avec les mesures fixées par l'arrêté prévu à l'article R. 222-36 ;

2.2. Caractère régulier ou non du dossier

Les éléments du dossier paraissent suffisamment développés pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier au cours de la procédure les caractéristiques du projet d'exploitation de l'installation sur son site et au regard de son environnement, à savoir :

- la conformité aux prescriptions générales des arrêtés ministériels du 10 décembre 2013 et du 9 avril 2019 relatifs aux prescriptions générales applicables aux installations du régime de l'enregistrement relevant respectivement des rubriques n° 2517 et 2521 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, a été présentée par l'exploitant.

3 DEMANDE D'AMÉNAGEMENT

Ce dossier de demande d'enregistrement n'a fait l'objet d'aucune demande d'aménagement des prescriptions générales.

4 CONCLUSIONS

L'avis formulé dans le présent rapport est émis sans préjuger des consultations prévues dans le cadre de la procédure réglementaire ; lesquelles sont susceptibles de faire évoluer la perception des différents éléments du dossier.

Au regard des dispositions des articles R.512-46-3, 4, 5, 6 du code de l'environnement, le contenu des différents éléments fournis par la société ATOSCA A69 paraît, à ce stade d'examen de la demande, contenir les éléments de justification nécessaires pour poursuivre l'instruction et le soumettre à l'enquête publique.

En conséquence, l'inspection des installations classées émet un **avis favorable** pour une mise à l'enquête publique de ce projet d'exploiter deux centrales mobiles d'enrobage à chaud de matériaux routiers au bitume sur deux plateformes situées, sur les territoires des communes de PUYLAURENS et de VILLENEUVE-LES-LAVAUR, dans le cadre du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale, concernant la liaison Autoroutière Verfeil – Castres – A69 déposé par la société ATOSCA A69..

Vérifié et validé
L'Inspecteur de l'environnement

Alain FREZOULS

L'Inspecteur de l'environnement

Alain BEGES