

Un avis positif de la commission d'enquête alors que ...

Conclusion de la commission d'enquête au titre de l'Autorisation Environnementale de la création de l'A69 :

En conséquence, la commission donne, en toute indépendance et à l'unanimité, un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale des travaux de réalisation de l'Autoroute A69 porté par la société ATOSCA.

Budget du projet d'autoroute A69 : 450 millions d'euros !!!

ALORS QUE ...

[Lien vers RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE](#)

Le lien ci-dessus n'est plus accessible ... Le texte ci-dessous en est extrait

Principaux impacts du projet du tracé :

- il consomme 343 hectares de terres agricoles (à fort rendement) et naturelles ;
- il accentue une coupure du territoire et impacte significativement le paysage ;
- il passe dans une zone régulièrement inondée au droit de VERFEIL ;
- il longe de près le GIROU sur des terres particulièrement fertiles et détruit des zones humides ;
- il passe à proximité de 4 sites historiques ;
- il nécessite la destruction de 28 platanes centenaires à son intersection avec la RD11 (au niveau de VENDINE) ;
- il traverse et crée une rupture dans des coteaux très préservés au nord de CUQ-TOULZA ;
- Il traverse SAINT-GERMAIN-DES-PRES le long d'habitations et en perturbe les déplacements ;

- il franchit le site Natura 2000 « Vallées du Tarn, de l'Agout et du Girou » en limite des communes de CASTRES et SAÏX ;
- il crée un échangeur dans la plaine inondable du BERNAZOBRE ;
- il longe la zone de loisirs des Etangs (DICOSA) ;
- il passe à proximité du bourg de LONGUEGINESTE ;
- il nécessite l'implantation et l'exploitation temporaires de deux centrales mobiles d'enrobage à chaud à PUYLAURENS et VILLENEUVE-LES-LAVAUUR.
- sa réalisation entraîne d'énormes travaux de déblais/remblais.
- il signifie une perte de temps et de sécurité pour les usagers ne souhaitant pas ou ne pouvant pas emprunter l'autoroute (automobilistes, engins agricoles, vélos, piétons) ;
- il aura un coût élevé pour les usagers (péage) ;
- Il franchit 2 ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2.
- il peut impacter la loutre d'Europe qui fait l'objet d'une protection nationale.

Autres impacts environnementaux

D'une manière générale, la réalisation de l'A69 générera tous les impacts classiques de ce type de projet :

- modification du paysage et atteinte au patrimoine ;
- bruit pour les habitations proches ;
- pollution lumineuse ;
- perturbation de l'activité agricole et des zones d'activités ;
- perturbation des milieux aquatiques ;
- perturbation des milieux ouverts et semi-ouverts ;
- perturbation des espèces animales présentes, destruction d'habitats ;
- coupure de corridors écologiques ;
- suppression d'arbres, de haies...
- émission de CO2 ;
- pollution, imperméabilisation et déstabilisation des sols ;
- perturbation des écoulements d'eau superficiels et souterrains ;
- destruction de zones humides ;
- réduction des surfaces d'expansion des crues ;
- consommation d'eau pour les besoins du chantier.

Avis de l'Autorité environnementale

L'avis de l'AE (06/10/2022), commun aux deux opérations A680 et A69) rappelle les principaux enjeux environnementaux du projet :

- la fragmentation du territoire 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 (qui sont sous estimées et nécessiteront une compensation supplémentaire).
- l'augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES.

Elle constate :

- que l'étude d'impact actualisée comporte encore de nombreuses lacunes concernant : les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.
- que l'analyse des variantes ne considère que le mode routier sans exploration suffisante de solutions de substitution raisonnables.
- que les gains de temps de parcours annoncés sont fantaisistes.
- que l'analyse socio-économique n'a pas été suffisamment actualisée.
- que certains impacts ne sont pas traités ou mal traités : champignons, Agrion de Mercure, Grand capricorne...

Elle estime que le projet apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels (sobriété,

réduction des émissions GES, moindre pollution de l'air, arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire).

Enfin elle émet plusieurs recommandations, principalement :

- présenter des temps de parcours crédibles et cohérents et justifier les vitesses maximales autorisées qui seront retenues sur les déviations actuelles.
- refaire une étude de trafic complète et actualisée.
- revoir l'étude des variantes en tenant compte de l'évolution des objectifs environnementaux afin de vérifier si le choix retenu reste pertinent.
- calculer et actualiser les émissions lors de la mise en service et à long terme.
- adosser l'évaluation des risques sanitaires sur les valeurs guides actuelles de l'OMS.
- reconsidérer les mesures d'évitement, réduction et compensation.
- joindre au dossier d'enquête publique les contrats de concession et le décret n° 2022-599, ainsi que leurs annexes.
- la mise en œuvre la compensation agricole prévue par la loi du 13 octobre 2014 devra être précisée.
- des mesures ERC efficaces sont à prévoir les habitats des oiseaux affectés par le projet

Avis du CNPN Conseil national de la protection de la nature, instance d'expertise scientifique et technique, compétente en matière de protection de la biodiversité et plus particulièrement de protection des espèces, des habitats, de la géodiversité et des écosystèmes, qui relève du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

L'avis est très critique sur le projet :

- les arguments avancés pour justifier une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) sont insuffisants, notamment ceux affirmant que le projet améliorerait l'attractivité du territoire desservi et qu'il réduirait l'accidentologie.
- le projet s'inscrit en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique (le projet encourage l'usage de la voiture), d'objectif du zéro artificialisation nette et du zéro perte nette de biodiversité .
- la réduction de l'accidentologie est à relativiser comparée aux solutions alternatives.
- les solutions alternatives (mise à 4 voies de la RN126 et ferroviaire notamment) ont été

insuffisamment étudiées.

- le projet accroît les ruptures de continuités écologiques en créant une coupure supplémentaire à celle constituée par la RN126.
- le projet impacte le pouvoir d'achat des usagers par la mise en place d'un péage.
- l'étude de ses impacts directs et indirects, globalement satisfaisante, sont parfois lacunaires (moineau soulcie, fossés et canaux, réaménagement foncier...).
- plusieurs mesures qualifiées d'évitement sont en réalité des mesures de réduction.
- les mesures compensatoires sont trop concentrées près de la future autoroute (risque de collisions

pour les oiseaux, moindres habitats en raison du bruit et des vibrations...).

- la compensation de la biodiversité perdue dans les milieux agricoles consommés par le projet est ignorée considérant qu'un champ est déjà artificialisé.

Le CNPN suggère que l'élargissement de l'infrastructure existante (RN126) constituerait probablement une solution de moindre impact, plus acceptable et raisonnable. Il dit également que

le projet devrait avoir pour mesure compensatoire la suppression de la RN 126.

Sur un autre plan, il rappelle que le coût pour la collectivité n'est pas constitué seulement de la subvention d'équilibre mais aussi du péage payé par les usagers.

Les impacts du projet

Impacts environnementaux

Impacts liés au chantier

- emprises temporaires sur le foncier.
- coupures d'axes de circulation, perturbations du trafic routier.
- bruits, vibrations, poussières, gênes visuelles et plus globalement perturbation du cadre de vie et de la qualité de l'air.
- pollutions et gênes propres à la base travaux (proche pour quelques habitations).
- pollutions et gênes propres aux stations d'enrobés.

Impacts permanents

Outre la fragmentation du territoire qu'il génère et les surfaces agricoles et naturelles qu'il consomme, les principaux impacts négatifs du projet peuvent se résumer ainsi (contraction nécessairement réductrice) :

Milieu humain

- modification du paysage et atteinte au patrimoine.
- bruit pour les habitations proches.
- pollution lumineuse.
- perte de temps et de sécurité pour les usagers ne souhaitant pas ou ne pouvant pas emprunter l'autoroute (automobilistes, engins agricoles, vélos, piétons).
- déplacements de riverains rendus moins directs.
- perturbation de l'activité agricole et des zones d'activités.

Milieu naturel

- perturbation des milieux aquatiques.
- perturbation des milieux ouverts et semi-ouverts.
- perturbation des espèces animales présentes, destruction d'habitats.
- coupure de corridors écologiques.
- suppression d'arbres, de haies...

Milieu Physique

- émission de CO2 (voir précisions en fin de paragraphe).
- pollution, imperméabilisation et déstabilisation des sols .- perturbation des écoulements d'eau superficiels et souterrains.
- destruction de zones humides .
- réduction des surfaces d'expansion des crues.
- consommation d'eau pour les besoins du chantier.

Principaux impacts du projet du tracé

- il consomme 343 hectares de terres agricoles (à fort rendement) et naturelles ;
- il accentue une coupure du territoire et impacte significativement le paysage ;
- il passe dans une zone régulièrement inondée au droit de VERFEIL ;
- il longe de près le GIROU sur des terres particulièrement fertiles et détruit des zones humides ;
- il passe à proximité de 4 sites historiques ;
- il nécessite la destruction de 28 platanes centenaires à son intersection avec la RD11 (au niveau de VENDINE) ;
- il traverse et crée une rupture dans des coteaux très préservés au nord de CUQ-TOULZA ;
- Il traverse SAINT-GERMAIN-DES-PRES le long d'habitations et en perturbe les déplacements ;
- il franchit le site Natura 2000 « Vallées du Tarn, de l'Agout et du Girou » en limite des communes de CASTRES et SAÏX ;
- il crée un échangeur dans la plaine inondable du BERNAZOBRE ;
- il longe la zone de loisirs des Etangs (DICOSA) ;
- il passe à proximité du bourg de LONGUEGINESTE ;
- il nécessite l'implantation et l'exploitation temporaires de deux centrales mobiles d'enrobage à chaud à PUYLAURENS et VILLENEUVE-LES-LAVAU.
- sa réalisation entraîne d'énormes travaux de déblais/remblais.
- il signifie une perte de temps et de sécurité pour les usagers ne souhaitant pas ou ne pouvant pas emprunter l'autoroute (automobilistes, engins agricoles, vélos, piétons) ;
- il aura un coût élevé pour les usagers (péage) ;
- Il franchit 2 ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2.
- il peut impacter la loutre d'Europe qui fait l'objet d'une protection nationale

Autres impacts environnementaux

D'une manière générale, la réalisation de l'A69 générera tous les impacts classiques de ce type de projet :

- modification du paysage et atteinte au patrimoine ;
- bruit pour les habitations proches ;
- pollution lumineuse ;
- perturbation de l'activité agricole et des zones d'activités ;
- perturbation des milieux aquatiques ;
- perturbation des milieux ouverts et semi-ouverts ;

- perturbation des espèces animales présentes, destruction d'habitats ;
- coupure de corridors écologiques ;
- suppression d'arbres, de haies...
- émission de CO₂ ;
- pollution, imperméabilisation et déstabilisation des sols ;
- perturbation des écoulements d'eau superficiels et souterrains ;
- destruction de zones humides ;
- réduction des surfaces d'expansion des crues ;
- consommation d'eau pour les besoins du chantier.

Les secteurs 2 à 5 (A69) comportent :

- la création de 44 km d'une voirie nouvelle comportant 2X2 voies découpée en plusieurs tronçons pour se raccorder aux déviations existantes et à la rocade de CASTRES ;
- l'intégration des 2 déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km), soit 10 km en tout (quelques mises aux normes étant programmées pour la déviation de PUYLAURENS.
- la réalisation de 3 diffuseurs (VERFEIL EST, VILLENEUVE-LES-LAVAU, SAINT PALAIS).
- l'intégration des 2 diffuseurs existants de SOUAL et PUYLAURENS.
- la réalisation d'un barreau routier permettant de relier la RD12 et la RD926 à l'ouest de PUYLAURENS à la RD84 au sud et à l'A69 via l'échangeur existant de Puylaurens.
- la mise en place de 4 portiques de flux libre pour le péage.
- la création de 2 aires de repos, une par sens de circulation au niveau de CAMBON-LES-LAVAU.
- la création de 2 aires de covoiturage de 20 places (extensibles à 30 places) au droit des échangeurs de MAURENS-SCOPONT et PUYLAURENS.
- l'implantation de 16 bornes de recharge électrique (aires de repos et de covoiturage).
- des bornes de paiement dans les aires de repos et les bureaux d'ATOSCA à PUYLAURENS.
- la construction d'un centre d'exploitation et d'intervention à Puylaurens, à proximité du diffuseur, qui comportera : les bureaux du concessionnaire et de l'exploitant, les installations techniques, garages et ateliers, le parc de véhicules et d'équipements mobiles d'exploitation et un local pour les gendarmes.

Trois sections de la voirie actuelle non payante (RN126) sont intégrées au projet :

- contournement de SOUAL;
- contournement de PUYLAURENS ;
- déviation de la RN20 au droit de VERFEIL.

Les contournements de SOUAL et PUYLAURENS ne pourront plus être empruntés sans péage. Les 2 km de RN20 à VERFEIL, ainsi que les 700 premiers mètres à partir de la rocade de CASTRES jusqu'au

diffuseur de Saint palais, pourront être empruntés sans péage grâce aux possibilités offertes par le système de péage automatique dit « flux libre ».

Sur l'ensemble du tracé, ce système « flux libre » évitera aux usagers le passage par des barrières de péage minimisant ainsi les temps de trajet.

Pour assurer sa transparence, le projet nécessitera la construction (ou l'élargissement) de 200 ouvrages d'art ayant pour fonction :

- le franchissement (supérieur et inférieur) des voiries, des voies d'eau, d'une vallée et d'une ligne de chemin de fer (34 ponts routiers, 1 pont ferroviaire, 90 ouvrages hydrauliques, 2 viaducs, 21 ouvrages de rétablissement sous les rétablissements).

- le passage souterrain de la petite et grande faune (56 petite faune et 24 grande faune).

Il nécessitera aussi la construction ou l'agrandissement de 35 bassins multifonctions (collecte et assainissement des eaux) et la réalisation de 8 km de murs anti-bruit.

La réalisation du projet nécessitera d'importants mouvements de terre (de l'ordre de 5 850 000 m³ de déblais et 5 330 000 m³ de remblais). Le solde non utilisé sera employé pour réaliser des modelés

de terrain aux abords du chantier. L'essentiel de ces mouvements de terre s'effectuera en empruntant des pistes créées pour les besoins du chantier. La voirie routière sera peu concernée par les transports par camion.

La réalisation de l'A69 nécessitera :

- des suppressions/remplacements de portions de la RN126 (environ 6km) pour des raisons de sécurité ou d'optimisation.

- la construction d'environ 36 km

de voies nouvelles et de giratoires de rétablissement des communications du réseau viaire existant.

- une base de travaux principale et permanente à PUYLAURENS et des bases travaux secondaires .

- 2 centrales mobiles d'enrobage à chaud (installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

- des aires de stockage.

- des pistes empruntées par les camions et engins de chantier.

- des sondages géotechniques et archéologiques.

- des dérivations provisoires de certains cours d'eau.

- des rescindements de cours d'eau (dérivations permanentes du lit d'origine).

Les 2 centrales d'enrobage sont règlementairement soumises à une demande d'enregistrement préalable, portée par la présente procédure d'Autorisation Environnementale.

L'A69 franchira le site Natura 2000 SIC (Site d'importance communautaire) « Vallées du Tarn, de l'Agout et du Girou » en limite des communes de CASTRES et SAÏX. Il franchira également 2 ZNIEFF

de type 1 et une ZNIEFF de type 2. Le dossier soumis à enquête indique qu'aucune incidence significative (tant en phase travaux qu'en exploitation) n'est attendue sur les habitats et espèces ayant justifié une évaluation des incidences Natura 2000.

Elle traversera plusieurs zones humides. Les impacts pressentis concernent principalement :

- la destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces ;

- l'altération biochimique des milieux.

Un panel de mesures destinées à éviter ou réduire les effets attendus sont présentés

L'A69 franchira plusieurs sites classés à l'intérieur de leur périmètre de protection de 500 mètres :

- le Moulin de NAGASSE (à VERFEIL).

- le Château de SCOPONT (à MAURENS SCOPONT).

- l'ancienne Chartreuse de SAÏX.

- le Domaine de la FEDIAL (à SAÏX).

La mise en service est prévue en 2025 après une durée de travaux d'environ 3 ans.

Le projet consommera définitivement 366 hectares (ce chiffre diffère légèrement des 343 ha avancés

dans certaines pièces) répartis comme suit :

- Cultures/vignobles : 232,5 ha
- Friches : 26 ha
- Prairies , pâtures sèches, mésophiles : 33 ha-
- Grands parcs, jardins, vergers, zones anthropiques et zones rudérales : 41,5 ha
- Boisements/bosquets : 7,5 ha
- Divers : 25,5

Le chantier mobilisera provisoirement 87 hectares supplémentaires.

Les expropriations et indemnisations pour occupation temporaire ont fait l'objet de protocoles signés

par ATOSCA et les chambres d'agriculture de la Haute Garonne et du Tarn. Ces protocoles ont pour

objet de fixer les modalités pratiques de calcul de l'indemnisation des propriétaires concernés. De nombreux propriétaires ont déjà signé des accords de vente avec ATOSCA.

La construction de l'A69 le long de la RN126 aura pour conséquence que de nombreux terrains principalement agricoles seront placés entre les deux infrastructures, pour une surface totale d'environ 126 hectares composés de :

- environ 6 ha d'une largeur inférieure à 15 mètres,
- environ 20 ha d'une largeur comprise entre 15 et 50 mètres,
- environ 100 ha d'une largeur supérieure à 50 mètres.

Le sort de ces terrains a été arrêté avec les chambres d'Agriculture :

- les premiers seront végétalisés car ils ne seront plus exploitables par les agriculteurs ;
- les seconds seront exploitables mais pas pour des grandes cultures ;
- les troisièmes seront exploitables normalement, bien que soumis, pour certains d'entre eux, à des difficultés d'accès conséquentes.

Révision #9

Créé 5 avril 2023 11:31:13 par marib

Mis à jour 23 mars 2025 10:57:10 par marib