

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
CONCERNANT LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA LIAISON
AUTOROUTIERE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE A 2X2 VOIES
PAR MISE EN CONCESSION**

Du 5 décembre 2016 au 23 janvier 2017



**CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

Remarque liminaire :

Les présentes conclusions exposent, après le rappel de l'objet de l'enquête et de son organisation, la position de la commission quant à la participation du public à la consultation et à ses apports, tant au plan quantitatif que qualitatif, provenant de particuliers ou d'associations et collectifs constitués.

Sont ensuite exprimés les conclusions de la commission relativement au processus de la concertation, aux impacts du projet sur l'environnement et sur la santé humaine, ainsi qu'à l'évaluation sociale et économique du projet tels que présentés dans le dossier et synthétisés par avant au rapport d'enquête. Il va de soi que ces conclusions ont été passées au crible de l'analyse bilancielle et qu'elles reflètent donc le positionnement moyen des commissaires enquêteurs et, partant, celui de la commission.

Enfin, l'avis de la commission sur l'utilité publique du projet conclut ce document.

Pour compléter ce préambule, il est précisé que les chiffres énoncés ci-après sont ceux qui figurent au dossier d'enquête et ont servi de référence pour le travail des commissaires enquêteurs. En conséquence, il ne saurait être fait grief à la commission d'une éventuelle inexactitude les concernant, quelle que soit par ailleurs l'éventuelle pertinence de chiffres différents avancés durant l'enquête par les déposants.

- **1/ Rappel de l'objet de l'enquête et des dispositions réglementaires :**

Le projet soumis à enquête concerne la réalisation, sous forme concédée, d'une liaison autoroutière 2x2 voies et d'échangeurs entre Castres dans le Tarn (81) et Castelmaurou en Haute-Garonne (31),

Il est porté par l'État et les Autoroutes du Sud de la France (ASF).

La présente enquête publique porte sur l'utilité publique du projet du point de vue des procédures d'expropriation et des atteintes à l'environnement nécessaires à sa réalisation.

Les principaux textes concernant l'enquête publique sont ceux :

- du Code de l'environnement régissant la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- du Code de l'expropriation régissant la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- régissant l'évaluation socio-économique des grands projets ;
- régissant les études d'impacts et l'évaluation des incidences.

- **2/ Organisation et déroulement général de l'enquête :**

Par une ordonnance référencée n° E16000157/31, en date du 27 juillet, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulouse désignait, pour assurer la conduite de la présente enquête, la commission d'enquête suivante :

- Président : Monsieur Jacques LEFEBVRE ;
- Membres titulaires : Messieurs Didier GUICHARD, Bernard DORVAL, Christian HENRIC et Bernard POULIGNY.

- Membre suppléant : Messieurs Patrick LEGRAND et Alain VANZAGHI.

Cette ordonnance précisait aussi qu'en cas d'empêchement de :

- Monsieur Jacques LEFEBVRE, la présidence de la commission serait assurée par Monsieur Didier GUICHARD, membre titulaire de la commission ;
- l'un des membres titulaires, celui ci serait remplacé par le premier des membres suppléants.

La commission n'a pas été dans l'obligation, durant l'enquête, de faire appel à l'une quelconque de ces suppléances.

L'arrêté inter-préfectoral, en date du 27 octobre 2016, en définissait les modalités pratiques d'exécution.

La consultation s'est déroulée sans aucun incident sur une période de 50 jours, du lundi 5 décembre 2016, 9h00 au lundi 23 janvier 2017, minuit.

o 2.1/ Information du public :

Les mesures de publicité et d'affichage, prescrites par les articles 4, 10 et 11 de l'arrêté inter-préfectoral, ont été réalisées dans les conditions décrites dans le rapport.

A travers :

- l'affichage de l'avis d'enquête sur 195 points répartis de manière judicieuse tout au long de la zone de DUP, dont la permanence a été contrôlée à périodicité hebdomadaire par huissier et maintenu par remplacement, si nécessaire, des affiches disparues ;
- sa diffusion par l'intermédiaire de quotidiens nationaux et régionaux représentatifs ;
- la distribution de 8800 plaquettes d'information ;
- la mise en place d'un site informatique dédié ;

la commission d'enquête estime que ces actions de communication envers le public, de par leur volume et leur nature constituaient une réponse conforme au cadre légal en vigueur et en adéquation parfaite avec l'étendue du territoire et le volume de population à toucher.

En application de l'article 5 de l'arrêté inter-préfectoral, la commission s'est tenue à la disposition du public en mairie de Castres, Saix, Soual, Cambounet sur le Sor, Puylaurens, Cuq-Touza, Maurens-Scopont, Montcabrier, Castelmaurou, Gragnague et Verfeil, les jours et heures suivantes :

Lieu de la permanence	Date	Horaires
Mairie de Castres	5/12/2016	09h00 à 12h00
	19/12/2016	14h00 à 17h00
	27/12/2016	09h00 à 12h00
	7/01/2017	09h00 à 12h00
	23/01/2017	14h00 à 17h00

Mairie de Saïx	7/12/2016	09h00 à 12h00
	5/01/2017	09h00 à 12h00
	19/01/2017	16h00 à 19h00
Mairie de Soual	16/12/2016	09h00 à 12h00
	18/01/2017	14h00 à 17h00
Mairie de Cambounet sur le Sor	12/12/2016	09h00 à 12h00
	6/01/2017	14h00 à 17h00
Mairie de Puylaurens	5/12/2016	09h00 à 12h00
	4/01/2017	14h00 à 17h00
	23/01/2017	14h00 à 17h00
Mairie de Cuq-Toulza	13/12/2016	09h00 à 12h00
	11/01/2017	14h00 à 17h00
Mairie de Maurens-Scopont	22/12/2016	14h00 à 17h00
	12/01/2017	14h00 à 17h00
Mairie de Montcabrier	20/12/2016	09h00 à 12h00
	17/01/2017	14h00 à 17h00
Mairie de Castelmaurou	14/12/2016	09h00 à 12h00
	13/01/2017	14h00 à 17h00
Mairie de Gragnague	8/12/2016	09h00 à 12h00
	9/01/2017	14h00 à 17h00
	19/01/2017	14h00 à 17h00
Mairie de Verfeil	5/12/2016	09h00 à 12h00
	21/12/2016	14h00 à 17h00
	23/01/2017	14h00 à 17h00

Par le transfert sur le registre électronique de l'ensemble des observations sur support papier (registre ou courrier), ce dernier a permis au public de prendre connaissance de la totalité des observations émises et de s'affranchir ainsi de toute contrainte de déplacement ou d'horaire.

D'autre part, la commission tient à souligner la disponibilité, l'écoute et la réactivité de la société « CDV » à son égard. De la même manière, elle tient à remercier le bureau de l'environnement et des affaires foncières de la préfecture du Tarn et en particulier, Madame Marie-Annick CLERMONT et Monsieur Michel VANIN, respectivement chef du bureau et adjoint, pour l'aide matérielle qu'ils ont su lui apporter tout au long de l'enquête.

o 2.2/ Dossier d'enquête :

La commission considère que :

- la composition du dossier soumis à l'enquête, spécifié dans le paragraphe « 8.3 » du rapport d'enquête, montre que ce dernier était conforme aux dispositions réglementaires en la matière ;
- au regard de la complexité et de la diversité des problématiques abordées, l'agencement du dossier ainsi que la présence d'un guide de lecture en facilitaient grandement la lecture ;

- pour un public, que le volume imposant du dossier pouvait rebuter, le résumé non technique, de bonne facture pédagogique, fournissait les informations nécessaires et suffisantes pour lui permettre de prendre la mesure de la problématique abordée et l'aider à aller chercher dans les autres documents proposés les informations complémentaires souhaitées ;
 - sa mise en ligne en a facilité grandement l'approche.
- **3/ Analyse par la commission d'enquête des observations émises par le public :**
- o **3.1/ sur le plan quantitatif :**

Durant cette enquête, 8751 observations ont été adressées dans les délais à la commission d'enquête.

Concernant le support utilisé pour les porter à la connaissance de la commission, les requérants ont utilisé pour :

- 79% d'entre eux, le registre électronique ;
- 11% d'entre eux, la voie du courrier ;
- 10% d'entre eux, le registre « papier ».

Au regard de ces résultats, il est indéniable que le registre électronique a été le support de communication le plus usité par le public lors de cette enquête. Il confirme tout son intérêt dans la démocratisation de l'enquête publique voulue par l'Etat.

Mais la commission a aussi constaté qu'il pouvait conduire à des dérives risquant de remettre en cause la finalité première de l'enquête publique à savoir : donner un avis argumenté sur un projet et/ou présenter une proposition alternative à ce dernier.

En effet, devant la multiplicité des observations lapidaires se résumant, le plus souvent, à annoncer un « pour » ou un « contre » le projet, cette dernière s'est rendue compte que le registre électronique était devenu, au fil du temps, une sorte d'urne électronique transformant ainsi la dite enquête publique en un simple référendum. Ce sentiment est conforté par le fait que plus de 85% des observations émises émanent de particuliers très certainement persuadés pour la plupart de faire œuvre utile.

Ce phénomène a été favorisé par l'intervention, parfois malencontreuse, de certains acteurs locaux invitant la population à aller voter « pour » ou « contre » le projet.

L'une des premières conséquences de cette dérive est la pauvreté extrême sur le plan argumentaire de près de 83 % des observations reçues. La seconde est la multiplication des observations à partir d'une même adresse IP. La troisième est la multiplication des doublons sans idée novatrice. Si ce phénomène a eu un effet limité sur la présente enquête, il interpelle la commission sur l'usage qu'il pourrait être fait de cet outil d'expression lorsqu'elle constate par exemple que certains déposants sont intervenus huit, dix ou même vingt fois pour répéter un même message.

Ces dérives sont aussi facilitées par la méconnaissance du public de ce qu'est réellement une enquête publique, méconnaissance qui pourrait éventuellement favoriser tout type de manipulation de l'opinion publique.

Sur le plan de la localisation, plus d'un tiers des observations reçues proviennent du bassin Castres -Mazamet avec une dominante fortement marquée en faveur du projet. Ce

constat n'étonne nullement la commission, ce dernier répondant à une attente forte de la grande majorité de la population de ce bassin.

Pour clore sur ce chapitre, la commission d'enquête a été désagréablement surprise de constater à quelques jours de la fin de la consultation publique, qu'un parlementaire du département du Tarn avait, au détour d'un entretien télévisé énoncé : « (...) *l'enquête, tout le monde sait qu'elle va être positive* ». Cette déclaration, pour toute politique qu'elle fût, traduisant vraisemblablement le désir de son auteur de voir ce projet mené à bien, a desservi la commission d'enquête en faisant accroire que sa décision était non seulement prise, mais encore connue, ce qui était évidemment faux. Enfin de tels propos pouvaient laisser croire aux opposants au projet que la procédure en cours n'était qu'une parodie de consultation démocratique, ce qu'elle n'est formellement pas, même si l'avis rendu in fine n'est que consultatif. Que le projet soit porté par l'Etat n'a eu aucune incidence, et encore moins prise sur la commission d'enquête, qui s'est attachée tout au long du processus à entendre sans a priori aucun, avec la même attention et en toute honnêteté l'ensemble des requérants.

o **3.2/ sur le plan qualitatif :**

63,5 % des observations reçues traduisent, souvent de manière fort lapidaire, le souhait de voir se réaliser le projet autoroutier présenté et ceci le plus rapidement possible.

Ces observations émanent pour :

- 87,10 % de particuliers ;
- 10,61 % d'acteurs du monde économique ou socioprofessionnel ;
- 1,59 % de collectivités ou d'acteurs politiques ;
- 0,34 % d'associations ou de collectifs ;
- 0,23 % de syndicats ou de partis politiques.

Parmi les raisons évoquées pour justifier cette impérieuse nécessité, deux apparaissent de manière récurrente.

La première stipule que la réalisation de cette liaison autoroutière est nécessaire et incontournable pour permettre le désenclavement actuel du bassin Castres-Mazamet, frein au développement économique de ce dernier, et l'aider à tirer meilleur profit de la dynamique du pôle toulousain.

La seconde raison est de doter enfin le territoire d'un aménagement routier offrant beaucoup plus de sécurité et de confort ainsi qu'un gain de temps de trajet significatif.

Enfin, bien que le coût futur du péage reste une de leurs préoccupations majeures, la plupart des requérants acceptent, un peu de manière fataliste, la mise en concession car ils considèrent que, faute de crédits publics disponibles, c'est la seule solution actuellement réaliste pour avoir rapidement cette infrastructure jugée cruciale à leurs yeux pour le devenir du bassin.

Si les acteurs du monde socio-économique et de l'organisation professionnelle représentent plus de 10 % des déposants, la commission regrette la faiblesse de leurs argumentaires pour justifier la place et le rôle attendus de ce projet dans leur développement futur. Elle en retire le sentiment que ces derniers attendent la réalisation de ce projet comme solution miracle à leurs problèmes économiques actuels, alors qu'il ne

peut être qu'une composante d'un plan de développement clairement défini et d'une vision prospective de la mise en valeur des atouts locaux.

Il est fort dommageable que la commission ait dû, à travers les témoignages recueillis, procéder elle-même à un inventaire des structures technologiques, scientifiques et économiques du bassin pour évaluer les atouts de ce dernier.

- o Les réserves à l'encontre du projet concernent essentiellement :
 - l'absence d'un échangeur entre les communes de Verfeil et de Puylaurens ;
 - la dégradation des conditions de circulation des automobilistes n'empruntant pas l'autoroute, suite à l'incorporation, dans le projet, des déviations de Puylaurens et de Soual ;
 - l'absence d'intégration du projet dans un ensemble plus ambitieux visant à rejoindre le bassin méditerranéen ou à contourner par le Nord la métropole toulousaine ;
 - le souhait d'un péage d'un montant modéré à défaut de gratuité.

Le refus du projet s'est exprimé à travers 28 % des observations reçues lesquelles provenaient à 98 % de particuliers.

Il convient aussi d'ajouter à cela la pétition du collectif « Pas d'Autoroute Castres Toulouse » qui a recueilli 1756 signatures.

Si les particuliers sont largement représentés parmi les opposants au projet, il faut souligner, même s'ils ne représentent que 1,5 % des déposants, le rôle très actif d'un bon nombre d'élus locaux dans la mobilisation de ces derniers.

Pour fédérer leurs actions et ainsi les renforcer, des collectifs d'élus ont vu le jour comme par exemple :

- le collectif « ASP-RN 126 » créé à l'initiative de Madame le Maire de Teulat regroupant des élus de 16 communes du Tarn et de Haute Garonne et de 2 communautés de communes ;
 - le collectif « des Maires de la Vallée du Girou » fédérant les maires de 15 communes du Tarn et de Haute-Garonne.
- o Les principales raisons évoquées pour expliquer ce rejet du projet sont, sans ordre de priorité :
 - son coût prohibitif au regard des attentes escomptées ;
 - une incompréhension à l'encontre de la mise à disposition du futur concessionnaire des déviations de Puylaurens et de Soual payées par le contribuable ;
 - le risque, jugé inacceptable, de voir les conditions de circulation se dégrader pour les automobilistes ne pouvant utiliser l'autoroute ;
 - des prévisions de trafic et de gain de temps volontairement surestimées pour justifier un projet jugé dès lors surdimensionné ;
 - un coût du péage considéré comme discriminatoire car estimé bien trop élevé et prohibitif pour les personnes à faibles revenus ;
 - une consommation de foncier agricole jugée trop importante et disproportionnée au regard des effets attendus du projet.

La commission a été surprise de constater que la principale et dominante raison évoquée pour refuser le projet est d'ordre économique et concerne essentiellement le montant de l'opération. Le projet impactant de manière très significative un territoire riche sur le plan de la biodiversité et à vocation agricole marquée, cette dernière était en droit de

s'attendre à voir la problématique environnementale mise en avant ; or, si cette dernière a été évoquée, c'est de manière fort marginale.

o **3.3/ présentant des propositions alternatives :**

▪ **a/ Projet ASP :**

Ce projet de substitution, proposé par le collectif « ASP-RN 126 », consiste en un aménagement de l'actuelle RN 126 s'appuyant sur un diagnostic de sécurité pour en définir la nature des ouvrages à réaliser.

Cet aménagement consiste essentiellement en :

- une amélioration des carrefours existants,
- la création de zones de dépassement à 3 voies,
- un regroupement des accès privés sur des voies nouvelles de desserte,
- un éventuel contournement de Cuq-Toulza,
- un aménagement de la RN 126 à l'entrée de Castres, de Saix et à hauteur de la zone de Mélou,
- la mise en place de protections phoniques au droit des zones urbanisées.

Pour les initiateurs de ce projet, ce dernier fournirait une réponse beaucoup plus en adéquation avec les attentes de la population que la solution autoroutière en permettant :

- une réduction du coût de réalisation telle qu'elle ne nécessiterait plus d'avoir recours à la concession ;
- une atténuation de l'impact sur le foncier et l'environnement ;
- une meilleure desserte du territoire traversé ;
- le maintien de la gratuité actuelle.

La commission a le sentiment que l'alternative présentée résulte, avant tout, d'une démarche purement comptable visant à ce que son coût global ne dépasse pas les 200 M€ annoncés comme probable subvention d'équilibre.

S'il est indéniable que les aménagements proposés, sous réserve de vérification de leurs coûts et de leur faisabilité, ne peuvent qu'améliorer la situation actuelle, la commission d'enquête considère que ces derniers présentent de nombreux inconvénients et en particulier :

- la persistance de points de conflit, source d'accident liée au maintien de carrefours à niveau (giratoires ou non) ;
- la nécessité d'une emprise foncière beaucoup plus importante que celle annoncée pour permettre :
 - o la création des nombreuses voies latérales de desserte pour désenclaver toutes les parcelles riveraines et autoriser l'accès des engins agricoles et de secours,
 - o l'implantation des dispositifs de protection phonique et visuelle incontournables,
 - o la réalisation d'un réseau d'évacuation et de traitement des eaux de ruissellement totalement étanche vis-à-vis des milieux récepteurs ;
- une probable sous-estimation des travaux ;

- une durée d'acceptation, de confort et de non saturation de l'ouvrage moindre que dans le cas d'une autoroute conçue pour satisfaire des besoins sur le très long terme.
- **b/ Projet DIRSO :**
Ce projet peut s'analyser dans les mêmes termes que celui ci-dessus car il peut être considéré comme une variante de ce dernier avec les modifications suivantes :
 - un tracé identique à celui du tracé soumis à l'enquête entre Castres et Soual ;
 - la présence de nombreux giratoires sur le restant du tracé ;
 - une estimation du coût des travaux différente.

En conclusion, la commission d'enquête ne juge pas ces deux projets pleinement satisfaisants car :

- ils ne présentent pas de garanties suffisantes pour assurer, de manière pérenne, une totale satisfaction des besoins actuels et futurs, tant en terme de fluidité, que de sécurité et de confort ;
- l'impact foncier sera probablement plus important pour un grand nombre de propriétaires et de riverains que celui annoncé ;
- la prise en compte de l'impact environnemental est insatisfaisante et provoque un doute sur la capacité à y apporter une réponse acceptable ;
- les estimations des montants des travaux paraissent sous évaluées, car contraintes de rentrer dans l'enveloppe des 200M€.

- **4/ Analyse par la commission d'enquête :**

o **4.1/ du processus de concertation mené :**

Depuis le début des années 1990, sous la pression des acteurs économiques du sud-ouest tarnais, l'Etat étudie la desserte du Bassin de Castres-Mazamet par la création ou l'aménagement d'une liaison routière à 2 fois 2 voies.

Des études et réalisations partielles se sont succédé pendant près d'un quart de siècle au cours duquel les populations locales ont été conviées à s'exprimer à plusieurs reprises sur des projets dont certains ont été abandonnés.

La commission aurait parfaitement pu comprendre que la lassitude et le fatalisme aient pu atteindre certains, quand l'Etat a décidé de réorienter le projet, qui était à l'arrêt faute de financement, vers une mise en concession en novembre 2006. Elle constate cependant que la mobilisation de la population, des élus locaux et des partenaires socio-économiques est restée vive au cours des dix années qui ont suivi.

Après une première consultation des élus, le projet a été soumis à un Débat public au cours des mois d'octobre 2009 à janvier 2010, à propos duquel il a bien été précisé qu'il ne se limiterait pas au seul sujet de la mise en concession.

Certes il a été reproché au Maître de l'ouvrage, de s'être refusé à l'étude d'alternatives au projet proposé, mais le bilan et le compte-rendu de ce Débat attestent que les

défenseurs de l'option autoroute, comme les opposants, ont eu l'occasion de soutenir leur point de vue au cours des nombreuses réunions qui ont été organisées.

La concertation, dotée d'une charte fixant les objectifs à atteindre, définissant les modalités de consultation, les sources d'information et les règles de conduite à tenir par tous, a été développée par la suite, en plusieurs phases thématiques pendant cinq années. Outre de nombreuses réunions, elle a donné lieu à la consultation de plusieurs comités, groupes de travail ou ateliers thématiques. Son déroulement a été suivi par une garante désignée par la Commission Nationale du Débat Public.

Ce dossier a pu bénéficier de l'extraordinaire avancée que constitue l'utilisation des moyens électroniques modernes de communication. Le site de la Direction régionale de l'équipement Midi Pyrénées, puis le site dédié au projet d'autoroute Castres-Toulouse, ont tenu à la disposition du public, qui en a largement profité, depuis 2007, l'ensemble des pièces utiles à la compréhension du dossier. Ces moyens interactifs d'information et d'expression ont entraîné un afflux des contributions du public.

La commission considère à la vue des différentes pièces figurant au dossier, qui témoignent de l'organisation d'un très grand nombre de réunions et de participants à celles-ci, d'une abondance des contributions ou des cahiers d'acteurs que la concertation a été réelle, longue, largement ouverte, documentée, transparente, séquencée et continue.

Au cours des dix dernières années, plus d'une cinquantaine de réunions ayant rassemblé plus de 8 000 personnes (public, élus, partenaires divers, etc...) ont été organisées. Un site internet visité près de 30 000 fois a été tenu à la disposition de tous. Plusieurs dizaines de milliers de dossiers, dépliants, insertions publicitaires ont été diffusés et plus de 1 800 avis ou contributions recueillis.

La commission constate que les moyens de concertation mis en œuvre par le Maître de l'ouvrage ont largement associé toutes les forces vives du territoire, de telle sorte, qu'avant l'ouverture de l'enquête publique, aucun habitant d'une large zone autour du futur ouvrage, ne pouvait prétendre qu'il n'était pas informé ni mis en mesure de faire connaître son point de vue ou ses propositions.

o **4.2/ de l'impact du projet sur l'environnement et la santé :**

o **Impacts sur le foncier bâti :**

Sur l'ensemble du tracé, les conséquences en la matière s'apprécient à l'aune des 85 bâtis impactés par les emprises du projet et celles de la phase de travaux, les conséquences étant les mêmes pour la population concernée, car toutes feront l'objet d'une procédure d'expropriation avant démarrage des dits travaux.

Au-delà de l'attachement des propriétaires à leur bien et sachant que le préjudice moral ne saurait être indemnisé, la commission le considère néanmoins comme particulièrement prégnant pour la population riveraine, notamment en secteur 1-2 à Verfeil. En effet, cette ville est fortement impactée, à hauteur de 14 bâtis, dont 3 à vocation industrielle, chiffres figurant au chapitre 5 de la pièce E, alors que les avantages en contrepartie ne sont pas à la hauteur du préjudice subi, du fait même de la proximité de Toulouse, ce qui crée un sentiment de frustration, voire d'injustice dans la population concernée.

Elle considère aussi que l'impact sur le bâti est également significatif à l'extrémité Est, dans le secteur 5 de Castres, la balance avantages/inconvénients étant alors globalement équilibrée, du fait des gains potentiels escomptés de la réalisation de l'infrastructure.

De la même manière et à titre d'exhaustivité, elle prend en compte les 10 bâtis réputés « indifférenciés » de Saint-Germain-des-Prés, en secteur 4, qui constituent pour le territoire communal un impact non négligeable à classer au débit de l'opération.

Enfin, elle demeure quelque peu circonspecte quant à l'inventaire qui figure dans le chapitre précisé ci-dessus, car il y est clairement énoncé que « *Ces inventaires sont donnés à titre indicatif, et pourront évoluer en fonction des études de tracé lors des études ultérieures* ». Il n'est donc pas exclu que le nombre de bâtiments concernés connaisse une variation à la baisse, mais pourquoi pas à la hausse, ce qui génère par là même un sentiment d'insécurité réelle chez les propriétaires riverains concernés dont les projets sont de fait gelés pour une période indéfinie.

Ainsi, la commission juge que, globalement, cet impact particulier est à classer au débit de l'opération de création d'une liaison autoroutière entre Verfeil et Castres ainsi que de l'opération visant à classer au statut autoroutier l'échangeur de Verfeil et son raccordement à la liaison autoroutière nouvelle entre Verfeil et Castres.

o **Impacts sur le patrimoine bâti :**

La commission prend acte également des impacts sur les bâtiments classés ou inscrits, le projet interceptant leur rayon de protection à Verfeil, Maurens-Scopont, saint-Germain-des-Prés et Castres, mais estime que les mesures actées au dossier en matière d'aménagements paysagers semblent être à la hauteur de l'enjeu particulier sous-tendu.

o **Impacts sur le parcellaire agricole :**

Le bilan sur le plan de la problématique agricole est le suivant :

- l'emprise définitive s'établit à un total de 316 hectares, pour 104 exploitations qui sont concernées à des degrés d'implication divers ;
- les secteurs 2 et 3 paient le plus lourd tribut au projet, avec respectivement 94 et 130 hectares pour 9 exploitations dont la viabilité est compromise ;
- dans les secteurs 4 et 5, sur les 31 exploitations impactées, 8 voient leur viabilité compromise.

La commission d'enquête constate donc que 17 exploitations sont menacées de disparition, leur viabilité étant qualifiée de compromise, ce qui constitue un bilan négatif non négligeable, d'autant que tout projet est gelé en attente du prononcé de la DUP et de la réalisation de l'enquête parcellaire. Aussi, la commission estime que la constitution précoce de réserves foncières suffisantes est capitale, car elle facilitera le choix d'un mode d'aménagement foncier avec inclusion d'emprise qui est de nature à atténuer voire supprimer tout prélèvement de surface sur les exploitations agricoles.

Au final, la commission d'enquête estime que la désorganisation des exploitations impactées par le projet constitue un inconvénient qui s'inscrit au débit de l'opération et qu'il importe, pour en minimiser les effets négatifs, de mettre en œuvre au plus tôt le protocole d'accord conclu entre l'Etat et les SAFER le 25 février 1992, pour les réservations foncières destinées aux grands ouvrages.

o **Impacts sur le milieu naturel :**

Les emprises totales concernées, tant pour les habitats naturels et la flore que pour les habitats d'espèces faunistiques s'établissent à quelque 395 hectares, la gageure du porteur de projet ayant été d'éviter les secteurs à enjeux forts dans le cadre de la démarche « éviter-réduire ». Pour compléter la trilogie, des compensations sont énoncées dans le dossier de façon générique, étant entendu que leur élaboration et leur mise en œuvre seront du ressort du concessionnaire de l'ouvrage.

La commission d'enquête fait part de l'importance qu'elle attache aux secteurs particuliers que sont d'une part le site Natura 2000 et ZSC « Vallée du Tarn, du Viaur, de l'Agout et du Girou », d'autre part la réserve naturelle régionale de Cambounet-sur-le-Sor sans oublier les ZNIEFF de type I et II énumérées par ailleurs au rapport d'enquête.

Ainsi, 8 zones humides à enjeu fort à majeur, présentes en secteurs 1, 3, 4 et 5 seront impactées et devront faire l'objet de compensation à hauteur de 150%. Comme énoncé dans le dossier, les mesures compensatoires passeront par l'acquisition de milieux peu riches qui seront restaurés ou plus riches mais menacés, qui seront ainsi pérennisés.

En l'espèce, il convient, pour la commission d'enquête, de noter que l'ensemble de ces mesures imposées par la Loi représentera un nombre d'hectares conséquent dont l'acquisition viendra encore raréfier le foncier disponible, entrant ainsi en concurrence avec la logique de constitution de réserves foncières. Faute de concertation étroite en amont entre les deux entités SAFER et concessionnaire, le problème risque de se poser avec une acuité particulière, la restauration des milieux naturels pouvant être victime d'un effet de ciseaux.

La commission regrette que le dossier n'ait pu acter de façon précise les mesures compensatoires qui seront mises en œuvre, tout en ayant pleinement conscience que ces dernières sont légalement du ressort du concessionnaire qui initiera les dossiers y afférents dans le cadre de procédures ultérieures.

Au final, au titre des impacts sur le milieu naturel, la commission d'enquête estime que les inconvénients l'emportent sur les avantages qui ne peuvent s'exprimer qu'en termes conjecturels d'efficacité des mesures compensatoires qui ne permettront pas de revenir à une situation quo ante sinon sur le long terme, quelle que soit leur pertinence.

La commission ne méconnaît pas cependant l'avantage d'une infrastructure autoroutière sur tout autre type de route, pour ce qui touche à la récupération et au traitement avant rejet dans le milieu des eaux météoriques.

o **Impacts sur la faune et la flore :**

La commission juge que ces derniers sont parfaitement décrits dans le dossier qui n'élude nullement cette problématique et propose des mesures dans le cadre de la démarche dite « E.R.C. ». Les inventaires de terrain ont révélé, comme détaillé par ailleurs au paragraphe 4 du rapport la présence d'espèces floristiques à enjeu fort à majeur et faunistiques (insectes, odonates, chiroptères et mammifères) dont certaines patrimoniales, sous statut de protection.

Là encore, quelle que soit la pertinence des mesures qui seront prises dans le cadre d'une prise en compte liée aux procédures ultérieures, notamment pour ce qui touche aux dérogations, la situation finale ne pourra être que dégradée en comparaison de la

situation avant projet. La commission en prend acte et espère que les catalogues de mesures seront effectivement à la hauteur des enjeux identifiés dans le dossier d'enquête.

o **Impacts sur la santé :**

La commission d'enquête ne saurait remettre en cause la pertinence réglementaire des études réalisées en la matière par le porteur de projet, mais prend acte de l'avis de l'Ae, ainsi que du mémoire en réponse. La seule question qui vaille en la circonstance est de savoir si le projet impactera négativement la santé de la population riveraine de l'infrastructure. Pour la commission, la réponse est indubitablement oui, que les impacts se mesurent en décibels, en concentration « PPM » ou en « IPP », voire en « quotient de danger » et même si ces valeurs restent dans les valeurs légalement établies.

En la matière, la commission juge que la qualification pour les polluants à effet sans seuil de risque cancérigène « acceptable » a quelque chose de moralement choquant, quand bien même la morale n'aurait rien à voir avec les impacts décrits. Il convient, selon cette dernière, tout de même de noter que le projet passe à proximité de sites accueillant de jeunes enfants (crèche du DICOSA) et une population qualifiée de sensible dans le dossier (ESAT de La Chartreuse et EHPAD La Pastelière), cette dernière étant exposée, comme les riverains, aux particules diesel et au chrome.

Les mesures préconisées s'appuient essentiellement en matière d'impacts acoustiques sur des réductions à la source et des protections de façade, lesquelles semblent effectivement, pour la commission, être en mesure de ramener les mesures dans les normes légales. Pour autant, il est plausible que les riverains seront beaucoup moins enclins à séjourner dans leur jardin, cet état de fait constituant une conséquence induite.

A l'égard des impacts engendrés par les rejets des véhicules empruntant l'infrastructure, la commission remarque que le dossier précise qu'un suivi régulier de la qualité de l'air sera effectué pour les établissements sensibles sans plus de précision quant aux mesures correctives qui pourraient être mises en œuvre dans l'éventualité d'une dégradation de la qualité, ce qui fait accroire au mieux qu'elles seront du ressort de l'exploitant et au pire qu'il n'en existe pas d'efficace.

La commission d'enquête constate qu'en matière de santé, les inconvénients patents de la nouvelle infrastructure doivent être comparés aux avantages en termes de moindre pollution atmosphérique et acoustique qu'en retireraient les riverains de la RN 126.

o **Impacts dont la prise en compte est différée :**

La commission constate que :

- les impacts afférents aux différents bassins versants interceptés et aux 26 cours d'eau concernés seront évalués et pris en compte dans une phase postérieure dans le cadre spécifique d'un dossier d'enquête ultérieur au titre de la Loi sur l'eau qui traitera de cette problématique spécifique ;
- des études complémentaires seront diligentées par le concessionnaire, pour ce qui touche aux aléas inhérents aux mouvements de terrain, retrait-gonflement.

La commission ne peut donc se positionner quant à ces impacts et ces aléas, mais émet le souhait que le prononcé éventuel de la DUP ne constitue pas une manière de blanc-seing

tendant à exonérer le concessionnaire du sérieux nécessaire à la réalisation des ces démarches ultérieures.

Enfin, la commission note que pour l'articulation du projet avec les différents plans, schémas et programmes, le dossier ne fait pas état d'une quelconque impossibilité. Cependant, il conviendra de vérifier cette articulation avec le SAGE de l'Hers-Mort Girou, une fois que ce dernier sera finalisé.

En conclusion, la commission d'enquête considère que pour ce qui touche aux impacts sur le patrimoine foncier, l'activité agricole, l'environnement et la santé, les inconvénients du projet l'emportent sur les avantages.

Elle n'ignore pas, cependant, que ces inconvénients sont pour beaucoup d'entre eux consubstantiels d'une infrastructure routière et donc incontournables, reconnaît que le porteur de projet a appliqué à leur endroit la doctrine d'évitement et de réduction et qu'ils doivent être mis en balance avec les avantages escomptés en matière de développement économique et d'aménagement du territoire. In fine, la commission recommande que les mesures compensatoires, énoncées de façon générique et uniquement réglementaire dans le dossier d'enquête, soient définies par l'éventuel futur concessionnaire à un niveau compatible avec l'importance des enjeux sous-jacents précisés par avant.

o 4.3/ de l'évaluation économique et sociale du projet

La lecture du dossier et plus particulièrement de sa pièce G ayant trait à l'évaluation économique et sociale du projet, conduit la commission à constater que le porteur du projet parvient à une VAN SE et à un ratio VAN SE par euros investis positifs et affirme que « *le projet est rentable en apportant plus de bénéfices que d'inconvénients* ».

De la même manière, les différents tests partiels de sensibilité, proposés dans ce même dossier et portant sur des évolutions de la valeur de quelques indicateurs comme le montant des péages, le taux de croissance du PIB, le coût de l'investissement, des variations des temps de parcours, montrent une faible évolution des principaux indicateurs du bilan conduisant à des valeurs toujours positives (bien que proche de l'équilibre) de la VAN SE.

Toutefois à la lecture de la contre-expertise jointe à l'avis du 5 octobre 2016 du Commissaire Général à l'Investissement, il convient, selon la commission, de nuancer sensiblement ces conclusions car le bilan proposé appelle de la part de cette administration plusieurs remarques sur la pertinence des hypothèses retenues dans les calculs de modélisation. C'est ainsi qu'elle estime que les gains de temps de parcours, les gains de confort et l'évolution du PIB sont surestimés.

Enfin, dans ses conclusions, le CGI relève que « *la nécessité d'une amélioration de la liaison Toulouse-Castres est établie depuis longtemps* » et poursuit en indiquant qu'« *un simple aménagement routier procurerait des gains de temps substantiels en maintenant la gratuité ...mais cette solution n'est plus envisagée car elle a trop longtemps été annoncée sans être suivie d'effets* ».

C'est sur cet avis que les opposants au projet d'autoroute concédée se sont en grande partie appuyés pour rejeter la proposition de l'Etat et revendiquer des aménagements sur place de l'itinéraire actuel comme solution alternative.

La commission d'enquête n'a pas la compétence pour vérifier la pertinence des calculs, tant ceux du dossier soumis à l'enquête que ceux du rapport de la contre expertise et se limitera à en analyser, ci-après, les éléments qu'elle juge les plus pertinents :

- **concernant les gains de temps escomptés :**

Les valeurs retenues, selon les auteurs, Etat, opposants au projet, expertise du CGI, pour les valeurs de référence (temps actuel sans aucun aménagement), plus ou moins variables selon les périodes de comptage, conduisent forcément à des estimations différentes des gains découlant de la réalisation du projet. Ainsi pour le CGI le temps pris en compte par l'auteur du projet est surestimé d'environ 15 minutes et la rentabilité qui en découle doit être de ce fait revue à la baisse.

Pour sa part, la commission d'enquête n'est pas en mesure de juger le bien fondé de ces déclarations. Cependant elle reconnaît qu'un gain de temps est nécessairement à attendre (entre circuler sur une 2x2 voies continue, sans obstacle ni carrefour, et l'itinéraire actuel), que cet avantage, même s'il est moindre qu'annoncé, s'accompagnera de conditions de circulation stables beaucoup plus confortables et sécurisées et ceci, quelles que soient les conditions météorologiques.

- **concernant les trafics :**

Les trafics estimés, entre 8000 et 13000 véh./jour à long terme, restent très inférieurs à la capacité maximale de 40000 véh./jour d'une autoroute à 2x2 voies avec des conditions d'écoulement correctes.

Une simulation du maître d'ouvrage avec un profil à 2x1 voie sur certains tronçons aboutit à une faible économie sur les travaux (25 M€) mais engendre une baisse du trafic attendu, en raison d'une attractivité moindre par rapport aux voies existantes, et une perte de rentabilité significative. C'e sont les raisons pour lesquelles, le maître d'ouvrage a rejeté cette possibilité.

La commission d'enquête rejoint sur ce point la position du maître d'ouvrage estimant que ce scénario à 2x1 voie, même partiel, n'est pas le plus adéquate.

- **Concernant les coûts :**

Soulevée à plusieurs reprises dans le cadre de la consultation du public, l'évolution des coûts depuis le débat public jusqu'à ce jour a fait l'objet de plusieurs remarques.

La commission d'enquête est consciente que la progressivité des études et des investigations nécessaires, conduisent à accroître à chaque nouvelle étape le degré de précision. Par ailleurs de nombreuses années séparent chaque étape et avec celles-ci les prix habituellement pratiqués varient, ainsi que les dates de valeur des estimations et de nouveaux besoins apparaissent.

D'autre part, la commission est consciente qu'une construction routière et à fortiori une autoroute, est un ouvrage complexe, non répétitif, car s'agissant à chaque fois d'un ouvrage nouveau, différent des précédents, et dont le coût est

très sensible aux configurations locales (environnement, nature des terrains, influence de la géométrie,...). De plus, il doit tenir compte de l'évolution, au fil du temps, des réglementations et normes applicables.

Cet état de fait permet de mieux comprendre pourquoi le coût est passé de 389 M€ en 2006 lors du débat public (base février 2015) à 459 M€ (comprenant 13M€ d'équipements d'exploitation, base février 2015) comme stipulé dans le dossier d'enquête, soit une augmentation de 18% sur 9 ans. Malgré cela, le ratio au kilomètre demeure comparable à celui des infrastructures de même type. La commission rappelle qu'il s'agit d'estimations et que le coût réel ne pourra résulter que des négociations liées à la concession.

La commission note aussi que si de nombreuses observations parmi le public opposé à l'autoroute concédée ont fait référence au coût élevé des travaux, aucune ne s'exprime sur les calculs socio-économiques, sur les rentabilités, les valeurs actuelles nettes. Ceci peut s'expliquer par la difficulté à appréhender ces notions très techniques et peu concrètes.

En conclusion la commission prend acte des calculs produits par le maître d'ouvrage conduisant à un bilan socio-économique positif même si, en se référant à l'avis du CGI, on peut penser qu'il est possible que les résultats aient été surévalués.

Dans son rapport le CGI cite un retour d'expérience d'une opération similaire pour laquelle la rentabilité s'avère, après la mise en service, très inférieure aux prévisions, mettant en cause une surévaluation des trafics et des temps de parcours espérés.

Partant de cet exemple, la commission d'enquête ne peut que confirmer sa position en rappelant que la construction d'une autoroute, ne suffira pas, à elle seule, à créer la dynamique souhaitée mais que celle-ci doit s'intégrer dans une démarche globale d'aménagement d'un territoire dépassant le simple bassin Castres-Mazamet. Elle peut être une opportunité de développement, encore faut-il que celui-ci soit préparé, anticipé et programmé.

- 5/ Conclusions de la commission d'enquête

La commission s'est interrogée sur la pertinence du projet décliné sous les thématiques suivantes :

o L'aménagement du territoire

▪ au niveau du bassin Castres-Mazamet

La commission d'enquête a constaté que ce projet suscite une forte attente du public et des acteurs économiques, qui ont confirmé tout au long de l'enquête leur attachement ancien à sa réalisation.

Elle a noté qu'en se positionnant sur des pôles de compétences majeurs et d'avenir (santé, numérique, chimie fine, innovation, développement de pépinières d'entreprises à la Technopole), le bassin de Castres-Mazamet a développé des activités de pointe qui l'ont conduit à surmonter le déclin de ses activités traditionnelles (textile, mégisserie, délainage).

Elle constate cependant, à l'instar de très nombreux acteurs économiques de ce bassin d'emploi, que les activités nouvelles développées, dans les domaines de la pharmacie, du numérique, de la chimie, ne peuvent prospérer sans une liaison rapide et sûre avec la Métropole toulousaine et ses grands réseaux modaux.

La commission a relevé que ce pôle d'activité enclavé, qui comprend l'arrière-pays mazamétain, dispose également d'atouts dans des domaines d'activités variés et générateurs d'emplois plus traditionnels : artisanat dans le Pays du Sidobre-Monts de Lacane (350 PME employant 3000 personnes), extraction et transformation du granit (premier pôle européen), exploitation forestière dans la Montagne noire et des Monts de Lacane, qu'il convient de favoriser.

Elle est persuadée que l'amélioration des conditions de circulation jusqu'à Castres serait de nature à favoriser l'accès aux sites préservés de la Montagne-noire, du Sidobre et des Monts-de-Lacane, contribuerait au développement du tourisme de proximité et au maintien de l'activité commerciale locale.

La commission n'a pas la certitude que l'arrivée de l'autoroute entraînerait la création d'entreprises exogènes, mais elle considère que cet équipement serait de nature à soutenir le tissu économique, à favoriser la relocalisation de certaines entreprises à proximité des échangeurs et à permettre la sauvegarde et le développement de l'emploi.

Compte tenu de l'urgence avérée de la réalisation d'une liaison routière à 2 fois 2 voies et des contraintes budgétaires publiques actuelles, la solution de la création d'une autoroute concédée apparaît à la commission comme la seule susceptible de désenclaver le bassin d'emploi et de vie de Castres-Mazamet dans un délai acceptable.

Elle considère cet objectif comme prioritaire et le classe en catégorie « A » de son analyse bilancielle.

▪ **au niveau du territoire Sud-Tarnais**

Après avoir constaté que l'objectif principal de désenclavement du bassin de Castres-Mazamet semble devoir être atteint grâce à la création d'une voie autoroutière, la commission a des difficultés à comprendre, que cet important projet d'aménagement, qui se veut d'utilité publique, ne profite qu'à cette partie ultime du territoire.

Elle considère en effet anormal que sur la moitié du territoire impacté par l'ouvrage, la population qui y réside et y travaille soit privée de tout accès à l'autoroute, alors qu'elle en subit toutes les contraintes.

Elle estime également préjudiciable que les usagers du bassin de Castres-Mazamet qui souhaiteraient rejoindre ou quitter le Nord-Lauragais par la RD 826, comme les habitants du Revelois qui se rendent fréquemment à Castres, soient obligés d'abandonner l'autoroute ou de la rejoindre à Puylaurens.

La commission s'étonne que le Maître de l'ouvrage ait renoncé à l'échangeur qu'il avait initialement et logiquement prévu dans la région de Maurens-Scopont, Cambon-les-Lavaur et Vendine sur les seuls avis négatifs des trois communes directement impactées, et accessoirement d'une économie financière, sans prendre en compte les intérêts de l'ensemble du sud-est tarnais.

Elle note que le motif de l'impact sur le bâti et le foncier agricole qui est ici donné, n'a pas été retenu dans de nombreuses autres communes où il est tout aussi prégnant et que les outils de planification de l'urbanisme dont disposent les collectivités locales sont largement en mesure de garantir le contrôle de l'urbanisation des territoires avoisinants.

Elle considère enfin, en liaison avec les arguments qu'elle va développer ci-après, au titre de l'absence d'inclusion dans un schéma routier que cet échangeur serait de nature à s'intégrer dans un plan d'aménagement régional d'ensemble.

La commission est persuadée que la réalisation d'un échangeur entre Verfeil et Puylaurens s'impose pour raison d'intérêt public, par-delà le refus des communes concernées et par-delà la majoration du coût de l'ouvrage qu'elle entraînerait.

Dans l'état actuel du projet, elle classe cette absence en catégorie « D » de son analyse bilancielle.

▪ **Au niveau de la Région Occitanie**

La commission admet que ce projet peut répondre à une des orientations de l'Etat dans le cadre de l'aménagement du territoire à savoir : « permettre à la dynamique toulousaine de mieux rayonner à la fois dans l'intérêt des territoires mais aussi pour éviter une saturation qui viendrait limiter son propre développement ».

Néanmoins, elle regrette, même si le porteur de projet le pressent, qu'il n'ait pas été tiré meilleur profit de la position centrale du bassin Castres - Mazamet dans la nouvelle région.

De la même manière, elle déplore une prise en compte insuffisante des flux Nord-Sud et l'absence d'un aménagement de l'échangeur de Bonrepos-Riquet permettant un accès autoroutier direct et continu depuis Albi.

En conclusion, la commission regrette que l'opportunité de faire de cette autoroute l'embryon d'un projet d'aménagement plus ambitieux au niveau régional n'ait pas été saisie.

Face à ces constats, la commission classe en catégorie « D » le projet dans le cadre de l'aménagement du territoire de l'Occitanie

o **La traversée de Verfeil dans le cadre de l'élargissement de l'A680**

La commission attache une grande importance à la réduction de l'impact considérable du projet sur le territoire de cette commune (remise en cause du devenir de l'exploitation d'un jeune agriculteur, de plusieurs entreprises commerciales récemment installées et pertes immobilières significatives).

Elle regrette que le Maître de l'ouvrage auquel elle a soumis la possibilité d'utiliser la RD 20 en guise de tracé de l'autoroute, ne semble pas avoir compris la question.

En effet, rien ne semble s'opposer à ce que ce tronçon de route soit mis à configuration autoroutière à 130 km/h.

Au prix d'un aménagement limité de la barrière de péage prévue à l'est de cette déviation, la traversée de la commune resterait libre de péage, l'impact de l'ouvrage sur l'espace agricole et industriel local serait considérablement réduit et la construction d'une seconde voie routière, comme itinéraire de substitution, deviendrait inutile entraînant une vraisemblable réduction du coût du projet.

La commission n'ignore pas que cet aménagement imposerait une nouvelle étude du positionnement de l'échangeur de Verfeil sous concession d'ASF, de manière à en limiter l'impact sur l'environnement urbain.

Elle rappelle enfin que ces modifications correspondent aux souhaits exprimés par le Conseil départemental de Haute-Garonne dans sa délibération du 26 juin 2016 versée à l'enquête publique.

Le projet de traversée de la commune de Verfeil, tel qu'il est présenté à l'enquête publique, oblige la commission à classer son opportunité en catégorie « E » de son analyse bilancielle.

o **L'itinéraire de substitution**

Au-delà des arguments techniques avancés par le porteur de projet, la commission souligne que ce point particulier est ressenti par nombre de requérants, partisans comme détracteurs du projet, comme la dépossession d'un bien qu'ils ont participé à payer, qu'ils utilisaient depuis de nombreuses années et dont l'usage gratuit leur sera désormais interdit.

La commission estime que l'itinéraire de substitution proposé n'offre pas un confort au moins équivalent à celui de l'itinéraire actuel et constitue au contraire une régression inacceptable tant pour les automobilistes ne pouvant emprunter l'autoroute, notamment en raison du montant élevé du péage, que pour les habitants des bourgs encombrés de Soual et de Puylaurens, qui devront supporter des nuisances nouvelles..

L'impossibilité technique, avancée par le porteur du projet, de réaliser un barreau de remplacement à Soual mériterait des études complémentaires car elle ne convainc pas la commission qui a visité les lieux, pas plus que les arguments, notamment financiers, mis en avant pour refuser l'aménagement de la déviation de Puylaurens.

La commission classe cet itinéraire de substitution en catégorie « E » de son analyse bilancielle.

o **L'impact du projet sur l'agriculture, la population et l'environnement**

▪ **Sur l'agriculture**

La commission d'enquête constate que l'emprise définitive du projet sur le foncier agricole est significative et attire une attention signalée aux 17 exploitations dont la viabilité est réputée compromise. A ce titre, il convient de veiller avec une acuité toute particulière à la qualité de la procédure ultérieure d'aménagement foncier, notamment lors de la composition des commissions communales et

intercommunales qui en sont les chevilles ouvrières, ainsi qu'à la constitution aussi précoce que possible de réserves foncières.

Au final, la commission d'enquête estime d'une part que la désorganisation patente des exploitations impactées par le projet est à inscrire d'évidence au passif du projet et d'autre part que la réussite des opérations de remembrement du parcellaire, même si elle ne permet pas de revenir à l'état quo ante conditionne indubitablement l'acceptabilité finale du projet. De plus, l'annonce de la mise en place de crédits qui pourraient être dévolus à cette recherche de minimisation des impacts participe de cette acceptabilité.

La commission, escomptant sur cette réussite et prenant acte de la mise en place de crédits ad hoc classe donc ces impacts agricoles en catégorie « C » de son analyse bilancielle.

▪ **Sur la population**

La commission d'enquête se rend à l'évidence que la nouvelle infrastructure autoroutière impactera négativement la santé de la population riveraine, tant du point de vue des différents polluants qu'au plan des nuisances acoustiques générées par la circulation, sans omettre le volet particulier de la sécurité routière, le projet provoquant un accroissement du nombre de véhicules dans les bourgs de Soual et Puylaurens. Elle désire mettre en exergue que des populations réputées fragiles, seront exposées à tout ou partie des nuisances évoquées ci avant et que les mesures annoncées pour en corriger les effets néfastes ne sont pas à la hauteur des enjeux sous-tendus, lesquels s'expriment principalement sur le registre de la santé.

Enfin, même si il convient de prendre en compte la diminution de ces mêmes impacts sur les riverains de l'actuelle RN 126, la commission considère que les impacts sur la population ressortissent à la catégorie « D » de l'analyse bilancielle

▪ **Sur l'environnement**

La commission d'enquête donne acte au porteur de projet que les choix environnementaux effectués résultent d'un passage au crible de la démarche Eviter-Réduire-Compenser et que le tracé de l'infrastructure proposé à l'enquête constitue le moins mauvais des compromis en matière environnementale. Pour autant, quelles que soient la pertinence et le niveau qualitatif des dites mesures, la situation finale ne peut être que dégradée par rapport à la situation initiale dressée. A cet égard, l'identification d'habitats remarquables protégés et d'espèces faune et flore sous statut de protection impose effectivement que les procédures ultérieures soient d'une qualité irréprochable, ceci constituant pour la commission un impératif incontournable, en tout premier lieu pour les dossiers de dérogation qui devront être instruits.

Pour autant, anticipant sur une mise en œuvre volontariste par le futur concessionnaire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et prenant en considération que l'autoroute présente l'avantage de constituer un milieu fermé dont les différents rejets et effluents divers peuvent donc être traités efficacement, la commission d'enquête a classé les impacts sur l'environnement au niveau « B ».

o Les aspects financiers

▪ Coût du projet

Depuis 2006, période du débat public jusqu'au dossier soumis à l'enquête, le coût du projet a subi une augmentation de 18% sur 9 ans. Ce qui a pu faire dire à certaines personnes qu'il y avait là une dérive anormale. La commission d'enquête après examen de ces estimations, considère que ces évolutions paraissent tout à fait normales et résultent de la progressivité et du degré de précision des études, de l'évolution des prix et des exigences réglementaires et des normes, notamment en matière de protection de l'environnement.

Elle considère que le ratio de 9,3 M€ du kilomètre n'a de ce fait rien d'exorbitant et est comparable à celui des infrastructures de même type.

La commission rappelle que ce n'est qu'une estimation et que le coût réel ne pourra résulter que des négociations liées à la concession. En conséquence elle prend note de ces valeurs qu'elle ne juge pas excessives et pour lesquelles elle n'a pas d'observations à formuler.

▪ Coût du péage

La commission d'enquête est parfaitement consciente que le montant du péage indiqué dans le dossier d'enquête a été déterminé à partir du coût des travaux restant à la charge du concessionnaire après déduction du montant de la subvention d'équilibre.

Néanmoins, l'enquête publique a mis en évidence que, pour une grande majorité de personnes, le montant annoncé de 15 € en aller-retour, pour les usagers en véhicule léger accomplissant la totalité de l'itinéraire, est jugé trop excessif. Pour la commission d'enquête, il constitue une des « pierres d'achoppement » du projet et risque d'avoir une forte incidence sur l'attractivité de la nouvelle infrastructure.

Sachant, comme l'indique le maître d'ouvrage dans son mémoire, que « *le véritable coût du péage sera connu au terme de la procédure d'appel d'offre de concession* », la commission d'enquête ne peut que recommander à l'ensemble des intervenants dans la réalisation de ce projet, Etat comme maître d'ouvrage, concessionnaire, collectivités locales, à veiller de manière rigoureuse à l'établissement des coûts et éviter toutes dérives de ceux-ci pour ne pas alourdir le montant du péage et même parvenir si possible à le diminuer.

▪ Subvention d'équilibre

La commission d'enquête admet que les recettes d'un péage à un taux abordable ne permettront pas de couvrir la totalité des dépenses nécessaires à la réalisation du projet et, qu'à ce titre, l'Etat et les collectivités territoriales soient dans l'obligation de verser une subvention d'équilibre. Le montant de cette dernière, bien que non définitif puisqu'il ne pourra résulter que des offres faites lors de la consultation pour la concession, est estimé à 220 M€ répartis à parts égales entre l'Etat et les collectivités.

La commission d'enquête note que dans son avis, le Commissaire Général à l'Investissement fait savoir que le niveau de cette dernière (environ 52% du coût d'investissement) lui « apparaît élevé mais [qu'il] reste comparable aux projets récents dont les ratios se situent entre 45% et 65% ».

La commission d'enquête ne peut que prendre acte de cette valeur pour laquelle elle n'a pas d'avis particulier à exprimer.

En conclusion, la commission d'enquête prend acte des valeurs indiquées encadrant l'aspect financier du projet et constate que celles-ci paraissent se situer dans une moyenne comparable à d'autres projets similaires, ce qui l'amène à classer cette rubrique en catégorie « C » de son analyse bilancielle.

Elle ne peut toutefois qu'inciter le maître d'ouvrage et le futur concessionnaire d'une part à veiller à assurer un bon contrôle des coûts et d'autre part à accroître l'attractivité de l'infrastructure pour réduire la charge imputable aux usagers.

L'ensemble de ces classements est résumé dans le tableau bilanciel ci-dessous :

CRITERES	A	B	C	D	E
Aménagement du territoire					
▪ Bassin Castres-Mazamet					
▪ Bassin Sud Tarnais					
▪ Région Occitanie					
A680 - Traversée de Verfeil					
Itinéraire de substitution					
Impacts du projet					
▪ Agriculture					
▪ Population					
▪ Environnement					
Aspects financiers					

Face à un bilan aussi négatif, la commission d'enquête est en droit de s'interroger sur la pertinence du projet proposé.

Cependant, elle estime que l'intérêt public d'un tel ouvrage ne peut être admis que si les inconvénients imposés à certains sont grandement compensés par des avantages profitant à une large majorité.

Selon la commission, cette condition n'est pas remplie dans l'état actuel du projet en ce qui concerne : un aménagement profitant à l'intégralité du territoire impacté, une offre de transport équivalente pour tous et l'adoption d'une solution moins dommageable en certaines parties.

La levée de ces trois impasses conduirait à un tableau bilanciel rectifié ci-dessous nettement plus favorable au projet.

CRITERES	A	B	C	D	E
Aménagement du territoire					
▪ Bassin Castres-Mazamet					
▪ Bassin Sud Tarnais					
▪ Région Occitanie					
A680 - Traversée de Verfeil					
Itinéraire de substitution					
Impacts du projet					
▪ Agriculture					
▪ Population					
▪ Environnement					
Aspects financiers					

- 6/ Avis de la commission d'enquête

En conséquence de ce qui précède,

- o Vu l'arrêté inter-préfectoral en date du 27 octobre 2016 et les textes régissant l'enquête ;
- o Vu le dossier d'enquête mis à la disposition du public, dans tous les lieux définis à l'article 4 de l'arrêté inter-préfectoral cité ci-dessus et ceci, pendant toute la durée de l'enquête,
- o Vu les observations et requêtes émises par le public au cours de l'enquête publique et portées à la connaissance des porteurs du projet, sous forme d'un procès-verbal de synthèse, le 3 février 2017 ;
- o Vu le mémoire en réponse de la société « Vinci - Autoroute » en date du 17 février 2017 reçu par la commission d'enquête ;
- o Vu le mémoire en réponse du Préfet de la Région Occitanie en date 17 février 2017 reçu par la commission d'enquête ;
- o Vu l'avis de l'Autorité Environnementale en date du 5 octobre 2016 ;
- o Vu l'avis du Commissariat Général à l'Investissement en date du 5 octobre 2016

Considérant :

o d'une part que :

- le désenclavement du bassin castrais est une réelle nécessité et que la réalisation d'une voie express 2X2 voies est la réponse adéquate pour ce faire ;
- au regard de la situation économique actuelle du dit bassin et de l'attente de sa population, l'urgence de sa réalisation est bien réelle ;
- la réponse la plus adéquate aurait été la réalisation d'une voie express 2x2 voies limitée à 110 km/h mais que face à cette urgente nécessité et en absence de capacités financières publiques conséquentes, la concession autoroutière est la solution par défaut la plus appropriée ;
- il n'est pas envisageable, dans le cadre de l'aménagement du territoire, que la population de la moitié du territoire impacté par le projet soit privée de tout accès à l'autoroute, alors qu'elle en subit toutes les contraintes ;
- à ce titre, la réalisation d'un échangeur dans la région de Maurens-Scopont, Cambon-les-Lavaur et Vendine s'impose pour remédier à cette incohérence ;
- à l'heure où la sécurité routière est une des préoccupations premières du gouvernement, il n'est pas acceptable que l'itinéraire de substitution proposé ne présente pas des conditions de sécurité et de confort au moins égales à celles actuellement offertes par la RN 126 ;
- pour remédier à cette situation, il est impératif de revoir l'aménagement de cet itinéraire en conséquence, en particulier au niveau des communes de Soual et de Puylaurens où l'évitement de toute nouvelle traversée de ces dernières se doit d'être finalisé ;
- au regard de son ampleur, l'impact du projet sur la commune de Verfeil n'est pas acceptable en l'état actuel ;
- la largeur de l'emprise au droit de la commune de Verfeil et les possibilités d'aménagement offertes par la mise à disposition de la déviation de la RD 20 par le conseil départemental, rendent possible et nécessaire de revoir l'aménagement proposé en vue d'en réduire l'impact ;
- malgré une emprise du projet sur le foncier agricole significative et un nombre conséquent d'exploitations voyant leur viabilité compromise, tout a été entrepris ou sera entrepris pour limiter au mieux son impact sur l'activité agricole ;
- même si au regard des impacts actuels de la RN 126 sur la population, une diminution de ces derniers est à prévoir dans le cadre du projet, ils n'en restent pas moins significatifs malgré les mesures correctives annoncées ;
- malgré un impact environnemental réel, le choix de l'autoroute, de par le fait qu'il est un milieu fermé, est le moins impactant ;

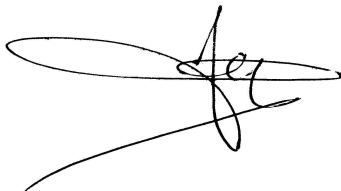
- les montants financiers annoncés restent dans la norme de ceux des autres projets de même nature ;
 - le coût du péage se doit de demeurer accessible à la grande majorité de la population sous peine de devenir discriminatoire sur le plan sociétal ;
- o d'autre part que :
- le dossier soumis à l'enquête publique était conforme à la réglementation en vigueur et permettait au public d'y trouver les informations nécessaires et suffisantes pour fonder son opinion sur le projet ;
 - les moyens mis en œuvre pour informer le public ont permis, de par leur diversité et leur adéquation, d'avertir ce dernier de la tenue de l'enquête de manière régulière et optimale ;
 - le public a pu consulter le dossier dans des conditions normales d'accessibilité dans les lieux où ce dernier était déposé ;
 - la mise en place d'un portail informatique dédié et d'un dispositif de courrier électronique a permis d'éviter l'exclusion du public ne pouvant se rendre sur place pour des raisons d'éloignement ou de disponibilité ;

Considérant enfin comme un pré-requis que tous les engagements actés dans le dossier et le mémoire en réponse seront tenus par les porteurs de projet, la commission d'enquête émet :

- o concernant le projet d'élargissement de l'A680 :
- un avis favorable sous réserve d'un aménagement de l'échangeur prévu à Verfeil permettant de réduire de manière significative l'impact actuel du projet sur cette commune ;
- o Concernant la réalisation d'une concession autoroutière entre les communes de Verfeil et de Castres :
- Un avis favorable sous réserve :
 - d'un aménagement de la traversée de la commune et de l'échangeur prévu à Verfeil permettant de limiter de manière significative l'impact actuel du projet sur cette commune,
 - de la réalisation d'un échangeur au niveau de la région de Maurens-Scopont, Cambon-les-Lavaur et Vendine,
 - d'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 RN 126, en particulier à hauteur des communes de Soual et de Puylaurens.

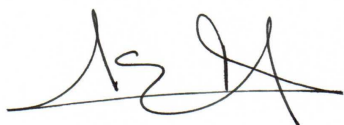
Le 2 mars 2017

Monsieur Jacques LEFEBVRE
Président de la commission

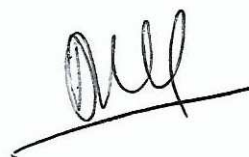
A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'L' and 'E' that are interconnected, with a horizontal line crossing through the middle.

Membres de la commission

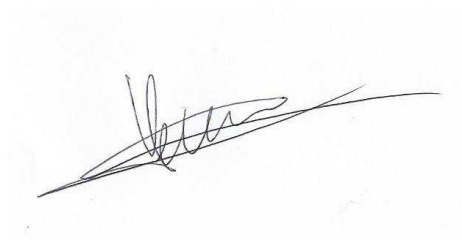
Monsieur Didier GUICHARD

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Monsieur Bernard DORVAL

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'D' and 'O' that are interconnected, with a horizontal line crossing through the middle.

Monsieur Christian HENRIC

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'H' and 'E' that are interconnected, with a horizontal line crossing through the middle.

Monsieur Bernard POULIGNY

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized 'P' and 'O' that are interconnected, with a horizontal line crossing through the middle.