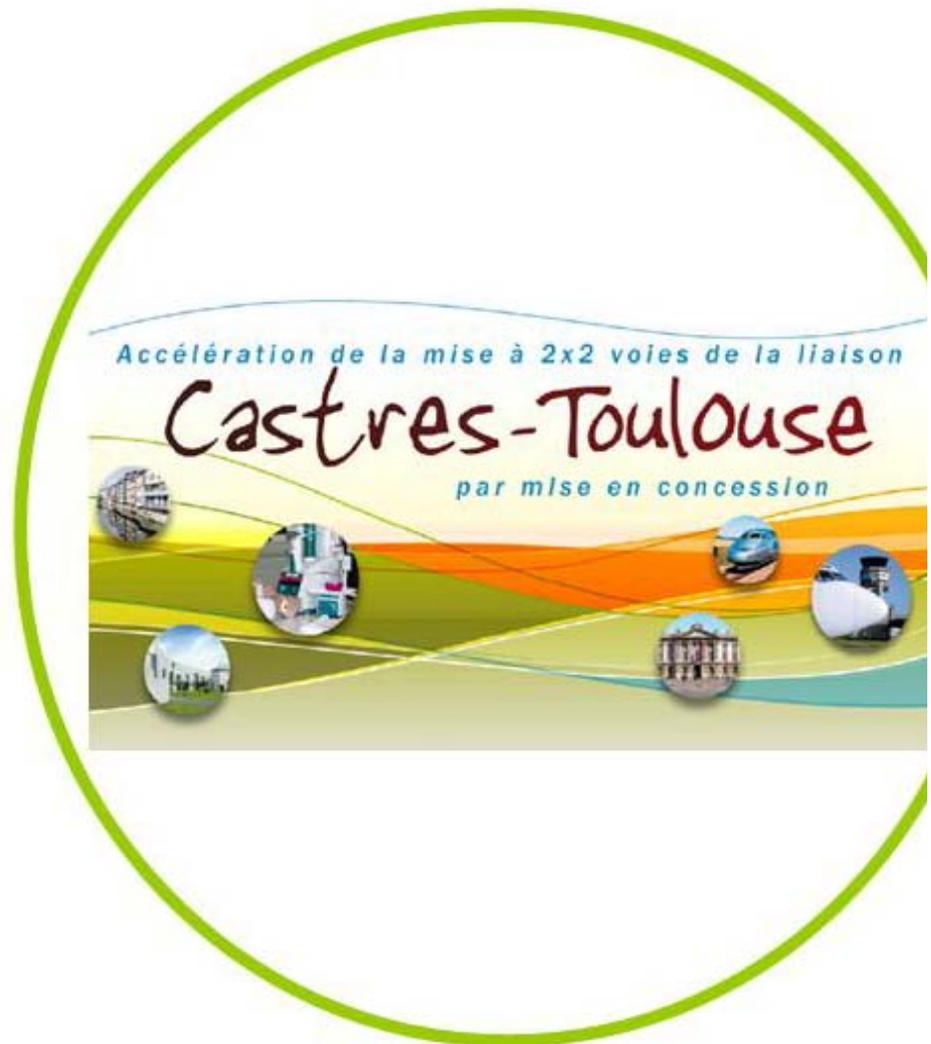




LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES / TOULOUSE



Bilan de la concertation



Date 07/09/2009
Référence affaire APS VERFEIL / CASTRES
Version 2

Informations relatives au document

Historique des modifications

Contrôle final : Responsable de projet	
Date	07/09/09
Nom	S. VACHEY
Signature	

Version	Date	Rédigé par	Contrôle externe	Modifications
1	15/05/09	R. LANNOY	S. VACHEY	Emission du document
2	07/09/09	S. VACHEY	S. VACHEY	Reprise suite remarques du 04/09/09

Autres informations

Nom de fichier	Verfeil_Castres_Synthese_Bilan_Concertation_V2.doc
Nom de fichier et emplacement	S:\Direction Regionale Sud_Ouest\DRSO_Production\DRSO_VERFEIL_CASTRES\5dossier\Bilan_Concertation\Verfeil_Castres_Synthese_Bilan_Concertation_V2.doc
N° d'affaire	APS VERFEIL / CASTRES

1. Historique du projet	4
1.1. LES DECISIONS DEJA PRISES	4
1.2. LES SECTIONS EN SERVICE OU EN TRAVAUX	4
1.3. UNE VOLONTE D'ACCELERER LE PROJET	6
2. Présentation du projet	8
3. Historique de la concertation	12
3.1. La vie du projet avant la concertation publique	12
3.2. La concertation publique (du 15 octobre 2007 au 31 janvier 2008)	13
4. Synthèse des arguments en faveur de l'autoroute	19
4.1. Un accès plus sécurisé vers TOULOUSE	19
4.2. Vers un désenclavement du département du TARN.....	19
4.3. Une redynamisation de l'économie	20
4.4. Conclusion.....	21
5. Synthèse des arguments contre l'autoroute.....	22
5.1. Privilégier des solutions alternatives	22
5.2. Une remise en cause de la concession privée	22
5.3. Le problème foncier.....	23
5.4. Le problème écologique.....	24
5.5. Conclusion.....	24
6. Les délibérations des collectivités	25
7. Les options privilégiées à l'issue de la concertation : avis concernant les corridors.....	35

1. Historique du projet

1.1. LES DECISIONS DEJA PRISES

La Décision Ministérielle du 8 mars 1994

Depuis la mise en service de l'autoroute A68 en 1993, puis de la bretelle A680, dite de Verfeil en 1996, il était prévu de raccorder également, par une liaison rapide et sûre, la métropole toulousaine au sud du Tarn et à l'agglomération de Castres / Mazamet, deuxième bassin économique de la région Midi-Pyrénées.

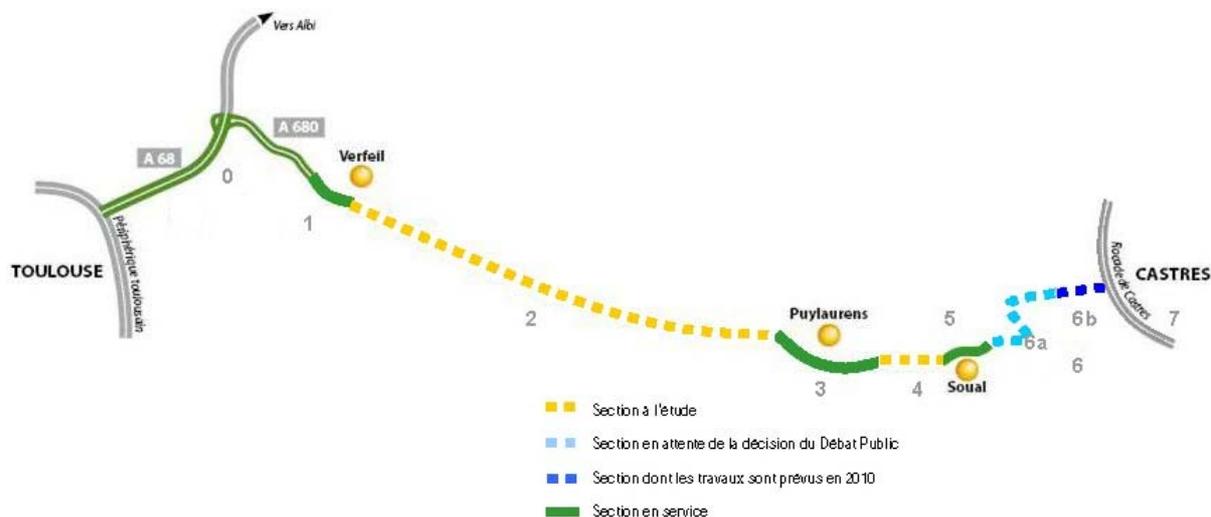
Les premières études datent du début des années 90 ; l'aménagement à 2 x 2 voies de la liaison Toulouse / Castres / Mazamet a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994.

Cette décision a été publiée au Journal Officiel le 17 août 1996.

L'inscription parmi les « Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire en cours d'aménagement » lors du CIADT du 18 décembre 2003

Le 18 décembre 2003, le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025). Sur la carte des infrastructures en 2025, la liaison Castres / Toulouse (via l'A68, les routes départementales 20 et 42 et la route nationale 126) est classée « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire en cours d'aménagement ».

1.2. LES SECTIONS EN SERVICE OU EN TRAVAUX



1.2 Les sections en service ou en travaux (suite)

Sections en service

- 0) **Entre Toulouse et Verfeil, l'itinéraire est composé de l'A68 entre le périphérique toulousain et le diffuseur de GRAGNAGUE** sur une longueur de 9 km qui est à 2x2 voies et mise en service en 1993 ; et de la bretelle autoroutière A680 d'une longueur de 7 km, qui a été mise en service en 1996. L'A68 et l'A680 sont concédées à ASF.
- 1) **La déviation de VERFEIL** d'une longueur de 2,6 km. Elle a été déclarée d'utilité publique le 18 juin 2000 et mise en service en 2003.
- 3) **La déviation de PUylaurens**, longue de 6,8 km. Elle a été déclarée d'utilité publique le 8 février 2001 (prorogée en octobre 2006). Elle a été mise en service en juillet 2008.
- 5) **La déviation de SOUAL** d'une longueur de 3,5 km, elle a été mise en service en 2000.
- 7) **La rocade de CASTRES** qui assure la continuité vers MAZAMET ; la section sud a été mise en service en avril 2000 et la section nord en mars 2006.

Le cas particulier de la section Castres – Soual

La section Castres-Soual a été divisée en deux sous-sections pour tenir compte des particularités de chacune.

6a) La section SOUAL / CASTRES, dite « rase campagne », cette section est comprise entre la déviation de SOUAL et la VC50 (voie communale). Sa longueur est de 7,5 km. L'enquête publique s'est achevée le 2 mars 2007. La déclaration d'utilité publique n'a pas été prise en raison de l'engagement du ministre de saisir la Commission Nationale du Débat Public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession.

6b) La section SOUAL / CASTRES, dite « urbaine » comprise entre la VC50 et la rocade de Castres. D'une longueur de 3,9 km, elle a été déclarée d'utilité publique le 15 juin 2004 et le début des travaux est prévu en 2010.

1.3. UNE VOLONTE D'ACCELERER LE PROJET

La dernière section à l'étude

Sur l'itinéraire TOULOUSE / CASTRES, deux sections restent aujourd'hui à l'étude :

- VERFEIL / PUylaurens : 33 km, y compris la déviation de VERFEIL,
- PUylaurens / SOUAL : 4 km.

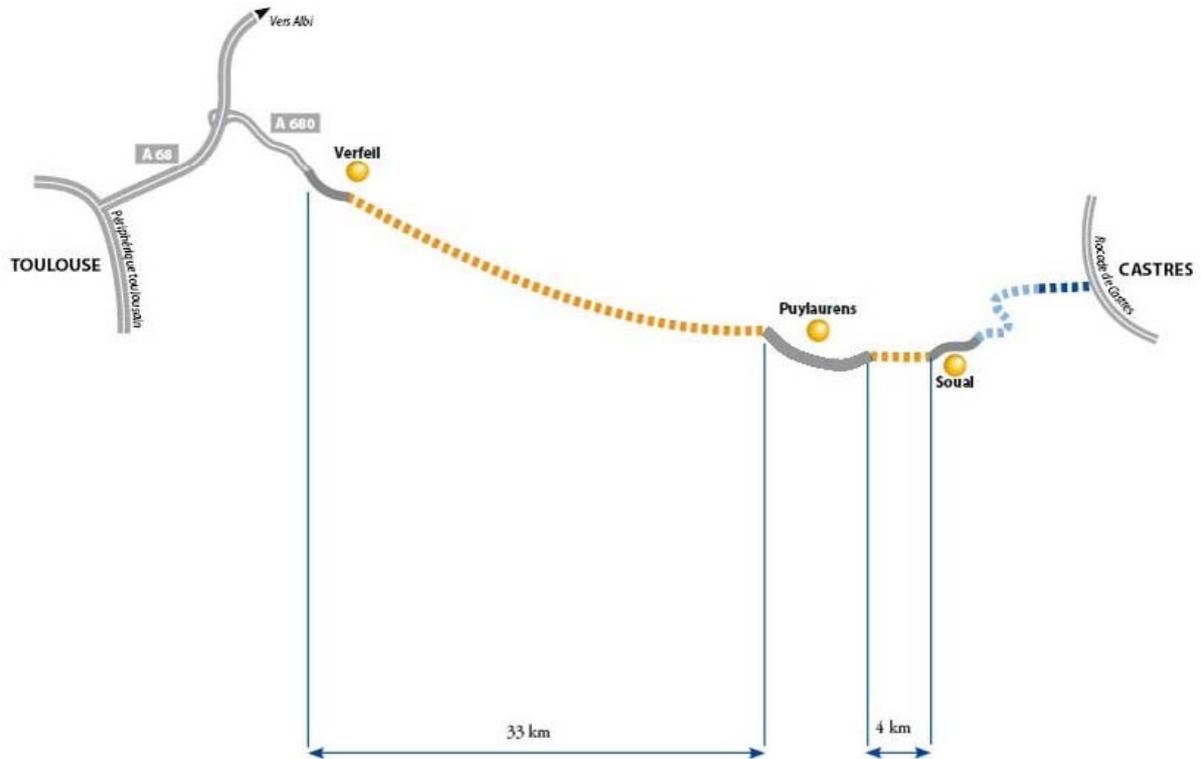
Une convention, d'un montant de 1,65 million d'euros TTC, a été signée le 18 mai 2005 entre l'État, le conseil régional de MIDI-PYRENEES et le conseil général du TARN pour la réalisation des études jusqu'à l'enquête publique sur ces deux dernières sections.

Le coût de ces deux sections peut être estimé à environ 200 millions d'euros TTC, auxquels s'ajoutent 100 millions d'euros TTC pour terminer la section CASTRES / SOUAL. Il faut rappeler que ces dernières ont déjà fait l'objet d'enquêtes publiques (seule la section SOUAL / CASTRES « urbaine » a été déclarée d'utilité publique).

Vers une accélération de réalisation par une mise en concession du projet

Au rythme du financement budgétaire actuel, il est apparu que l'aménagement complet ne pourrait être achevé avant une cinquantaine d'années.

En effet, dans le cadre d'un montage classique en maîtrise d'ouvrage publique, l'Etat réalise l'infrastructure routière sur crédits budgétaires et le cas échéant, en partenariat avec les collectivités territoriales. Pour cela, l'État a recours à la passation de marchés publics en fonction de l'importance des enveloppes budgétaires affectées. Cela a pour conséquence un fractionnement des projets et donc l'étalement de leur réalisation dans le temps.



La consultation locale des élus et acteurs du territoire (novembre 2006, avril et décembre 2007)

Présentée en novembre 2006 par le préfet de la région MIDI-PYRENEES, l'hypothèse d'une réalisation accélérée de la liaison autoroutière à 2 x 2 voies entre CASTRES et TOULOUSE, dans le cadre d'une concession, a été bien accueillie par la plupart des collectivités territoriales concernées : conseil régional de MIDI-PYRENEES, conseil général du TARN, Communauté d'Agglomération de CASTRES / MAZAMET et la ville de CASTRES.

Le 31 janvier 2007, le ministre en charge des transports demandait d'engager rapidement les études d'Avant-Projet Sommaire et de procéder à une large concertation sur ce projet. Des réunions de travail ont ainsi été organisées du 23 mars au 27 avril 2007 et du 3 décembre au 20 décembre 2007 avec les élus du territoire concerné aux niveaux communal et intercommunal pour présenter les premières hypothèses de fuseaux et aborder le déroulement de l'organisation de la concertation.

Cette démarche de pré-concertation a permis de mesurer l'acceptation du projet et d'identifier les corridors les plus pertinents. Ces corridors correspondent à des bandes d'études de 300 m de large en moyenne où s'inscrirait ultérieurement l'emprise de l'autoroute, soit 40 à 50 m de large. Ils ont été définis avec l'objectif de s'éloigner, autant que possible, des zones habitées, tout en se réservant la possibilité d'aménager la route actuelle quand cela sera possible.

2. Présentation du projet

Diagnostic de l'état initial

Le diagnostic de l'état initial a permis de définir les principaux enjeux et contraintes de l'aire d'étude. Ainsi, des corridors (correspondant à des couloirs possibles d'insertion du projet) ont été définis en prenant en compte :

- des objectifs fonctionnels de desserte (zones d'échanges),
- les contraintes géométriques et techniques d'une autoroute à 2 x 2 voies,
- les zones les plus sensibles sur le plan environnemental.

Définition des corridors

Un corridor a été systématiquement positionné sur ou à proximité de la route actuelle, de manière à envisager un aménagement au plus près de la route existante. L'aire d'étude a été décomposée en six secteurs qui sont, d'ouest en est :

- **secteur A : au droit du bourg de VERFEIL,**
- **secteur B : de VERFEIL à MAURENS-SCOPONT,**
- **secteur C : entre CAMBON-LES-LAVOUR et APPELLE,**
- **secteur D : au droit de PUYLAURENS,**
- **secteur E : entre SAINT-GERMAIN-DES-PRES et SOUAL.**

Zones d'échanges envisagées

La position des systèmes d'échanges entre la nouvelle liaison autoroutière et la voirie existante a été étudiée dans l'objectif d'une desserte équilibrée du territoire, tout en s'assurant du respect des normes géométriques et de l'équilibre économique du projet.

Au stade actuel, cinq « zones d'échanges » sont envisagées.



La zone d'échanges de VERFEIL

La liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE se raccordera à la bretelle existante A680, via un dispositif d'échanges avec la RD 112.

**La zone d'échanges
de MAURENS-
SCOPONT / VENDINE**

La liaison autoroutière projetée intercepte plus à l'ouest une zone de confluence de plusieurs routes départementales :

- la RD 87 vers le nord en direction de LAVAUR,
- la RD 11 vers le sud en direction de CARAMAN,
- la RD826 et la RN 126 vers l'est et vers l'ouest en direction de CASTRES et TOULOUSE,
- la RD 42 / RD 20 vers le nord-ouest en direction de VERFEIL.

Ce carrefour d'infrastructures existantes constitue une zone d'échanges naturelle dans le cadre de la réalisation de la future liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE.

Au stade actuel des études, il est envisagé un dispositif d'échanges à proximité du triangle formé par les RD 826, RD 112 et RD 42, trois axes de communication importants.

**La zone d'échanges
de PUYLAURENS**

Il est prévu de réutiliser la déviation de PUYLAURENS. L'échangeur de la déviation de PUYLAURENS serait donc maintenu.

**La zone d'échanges
de SOUAL**

La commune de SOUAL constitue une zone de confluence de trois routes départementales :

- la RD 621 vers l'est, en direction de LABRUGUIERE, puis MAZAMET,
- la RD 622 vers le sud, en direction de REVEL,
- la RD 14 vers le nord, en direction de SEMALENS et VIELMUR-SUR-AGOUT.

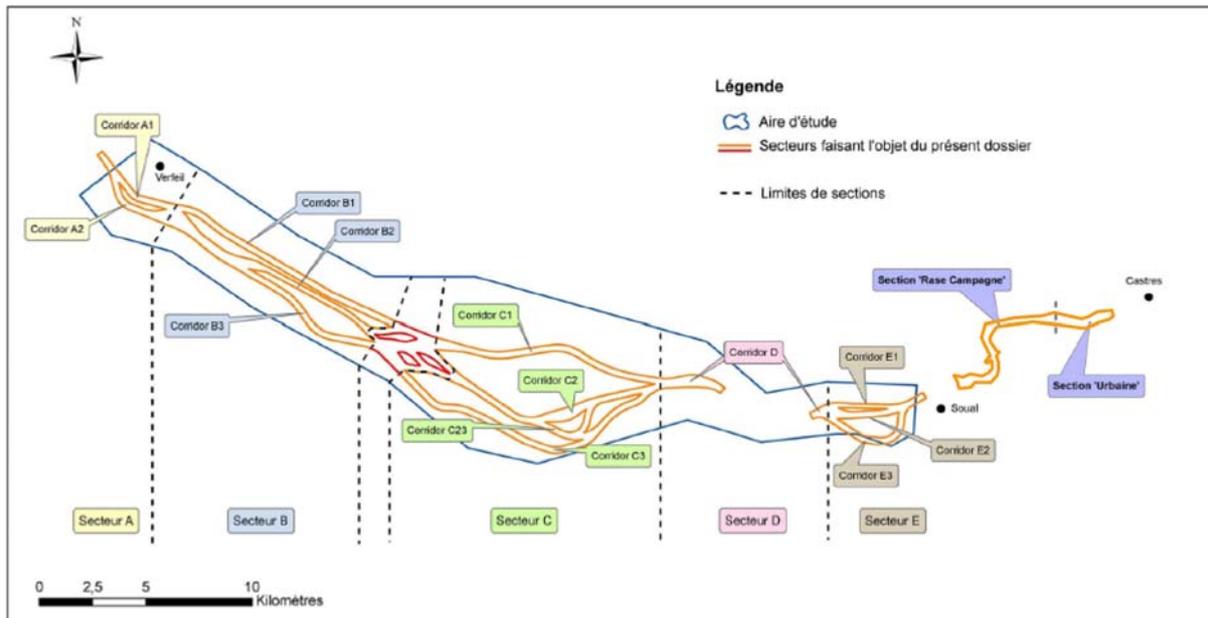
Leur raccordement à la future liaison autoroutière justifie l'implantation d'une zone d'échanges dans le secteur de SOUAL. La position précise du dispositif d'échanges n'est pas encore arrêtée au stade actuel des études.

**La zone d'échanges
de SAINT-PALAIS**

Immédiatement située après le raccordement de la future liaison autoroutière avec la rocade de CASTRES, cette zone d'échanges, dite de SAINT-PALAIS, permet la desserte des zones industrielles du MELOU.

Partie intégrante de la section « urbaine » CASTRES / SOUAL, les études de projet relatives au dispositif d'échanges compris dans cette zone sont achevées. Le démarrage des travaux est prévu en 2010.

Description des corridors présentés



Les corridors du secteur A (contournement de VERFEIL)

Au niveau de VERFEIL, deux corridors ont été proposés :

- le premier (A1), au nord du Girou, est centré sur la déviation existante de Verfeil,
- le second (A2) se situe au sud du Girou, centré sur la D32, s'écartant de la zone inondable du Girou et des zones urbanisées.

Ces deux corridors, ayant la même origine, se rejoignent au sud de la commune de VERFEIL.

Les corridors du secteur B (plaine du GIROU)

Faisant suite au passage au sud de VERFEIL, trois corridors ont été proposés jusqu'à MAURENS-SCOPONT.

Le premier (B1) s'inscrit côté nord de la RD 42, qu'il longe, au pied des coteaux de TEULAT, MONTCABRIER et VILLENEUVE-LES-LAVAU. Les corridors B2 et B3 présentent une section commune entre VERFEIL et BOURG-SAINT-BERNARD, longeant le GIROU en rive gauche, puis ils se dissocient avant l'aérodrome de BOURG-SAINT-BERNARD pour s'écarter de ce dernier. Le corridor B2 vient alors s'inscrire en rive droite du GIROU, au sein de la zone inondable, jusqu'à l'extrémité est du secteur. Le corridor B3 s'inscrit en pied de coteaux, longeant l'aérodrome par le sud avant de s'incurver entre FRANCARVILLE et VENDINE pour éviter les zones actuellement bâties.

La zone de connexion entre le secteur B et le secteur C (triangle RN 126 / RD 87 / RD 42)

La zone de connexion concerne les communes de VILLENEUVE-LES-LAVAU, LOUBENS-LAURAGAIS, MAURENS-SCOPONT, LE FAGET et CAMBON-LES-LAVAU. Elle correspond par ailleurs à un carrefour routier important, s'agissant de la zone de convergence des deux itinéraires routiers permettant de relier l'agglomération toulousaine : RD42 et RD826 (ex-RN126). Les différentes possibilités de connexion sont directement dépendantes des corridors Ouest (secteur B) et Est (secteur C).

Les corridors du secteur C (contournement de CUQ-TOULZA)

Ce secteur est marqué par un relief mouvementé et un bâti diffus ayant conduit à des propositions s'écartant largement de l'itinéraire existant. Trois corridors sont proposés.

Le premier, C1, longe la RN 126 à l'est, puis s'incurve vers le nord au niveau du bourg de CADIX / CUQ-TOULZA, afin de s'éloigner de ce dernier avant de revenir vers la RN 126 au niveau du carrefour avec la RD 44. Le corridor C2, qui est quasiment symétriquement opposé au premier, côté sud de la RN 126. Le corridor C3 emprunte les vallées situées en extrémité sud de l'aire d'étude : celle du ruisseau du PEYRENCOU, également empruntée par la RD 67, puis d'un de ses affluents, avant de revenir s'inscrire dans la plaine du GIROU.

Les corridors C2 et C3 sont connectés à l'ouest par le corridor C23. Ces trois principaux corridors se rejoignent à l'ouest de la commune de PUYLAURENS.

Le secteur D (zone de raccordement à la déviation de PUYLAURENS)

Le corridor D a pour principale vocation d'assurer la connexion des corridors C (côté ouest) et des corridors E (côté est) à la déviation de PUYLAURENS. Ce corridor s'inscrit de fait au plus près de la RN 126 existante et du tracé de la future déviation.

Les corridors du secteur E (SAINTGERMAIN-DES-PRES)

Trois corridors venant se raccorder à la déviation de SOUAL ont été proposés.

Le corridor E1 est axé sur la RN 126 existante. Le corridor (E2) est parallèle au premier passant au sud immédiat des espaces bâtis situés au bord de la RN 126. Enfin, le corridor E3 s'écarte vers le sud s'écartant des petits groupes de bâtis ponctuant le secteur.

3. Historique de la concertation

3.1. La vie du projet avant la concertation publique

Les comités de travail : une volonté collective et un pilotage partenarial

Tous les acteurs du territoire sont associés aux études ; pour cela, trois comités ont été créés et se sont réunis plusieurs fois en 2007.

Un comité de pilotage (2 réunions : les 22 mars et 1^{er} juin 2007)

Présidé par le Préfet de Région, il comprend le Président du Conseil Régional MIDI-PYRENEES, le Président du Conseil Général de la HAUTE-GARONNE, le Président du Conseil Général du TARN, le Président de la Chambre Régionale de l'Agriculture, le Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, le Président de la Communauté d'Agglomération de CASTRES / MAZAMET, le Préfet du TARN, le Secrétaire Général des Affaires Régionales.

Un comité de concertation (4 réunions : les 22 mars, 5 juin, 19 octobre et 14 décembre 2007)

Présidé par le Préfet du TARN, il réunit les Présidents des Conseils Généraux de la HAUTE-GARONNE et du TARN, des parlementaires (Madame la Sénatrice Jacqueline ALQUIER, Messieurs Philippe FOLLIOT et Bernard CARAYON, Députés du TARN, Pierre COHEN et Gérard BAPT, Députés de la HAUTE-GARONNE), le Président de la Communauté de CASTRES / MAZAMET, les Présidents des compagnies consulaires de HAUTE-GARONNE et du TARN.

Un comité de suivi technique (2 réunions : les 27 avril et 8 juin 2007)

Il rassemble les services de l'Etat et les directeurs des services techniques du Conseil Régional de MIDI-PYRENEES et des Conseils Généraux du TARN, de la HAUTE-GARONNE et de la commune d'agglomération de CASTRES / MAZAMET.

Les rencontres et les réunions avec les élus

Dès la fin du mois de mars 2007, le service de Maîtrise d'Ouvrage de la Direction Régionale de l'Équipement de MIDI-PYRENEES et le bureau d'études EGIS ROUTE ont eu des contacts avec les élus locaux des territoires concernés, essentiellement au sein des mairies et des établissements de coopération intercommunale.

L'objectif de ces séances de travail était de consolider la connaissance des données territoriales afin de s'assurer que tous les paramètres avaient été pris en compte et d'aborder le déroulement de l'organisation de la concertation.

Les différentes hypothèses de corridors destinées à être présentées lors de la concertation publique intégraient ainsi tous les enjeux territoriaux déjà identifiés, en essayant de les hiérarchiser.

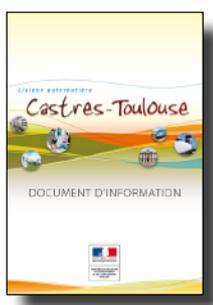
Ainsi, seize réunions ont été organisées entre le 26 mars et le 29 mai 2007. Un nouveau cycle de neuf réunions a eu lieu en fin d'année 2007 (du 9 novembre au 20 décembre), en amont des réunions publiques de janvier 2008.

3.2. La concertation publique (du 15 octobre 2007 au 31 janvier 2008)

La concertation publique a été menée suivant le Cahier des Charges transmis par le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, joint en *Annexe 1*.

L'information diffusée à la population à l'automne 2007

Une plaquette de présentation

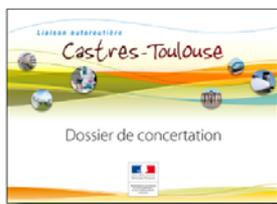


Afin de permettre une large information, une plaquette de 16 pages a été éditée à 40 000 exemplaires pour présenter les enjeux du projet les hypothèses de corridors.

30 000 exemplaires ont été distribués par La Poste à **tous les habitants des communes concernées**, accompagnés d'une « carte-réponse T » pour tous ceux qui souhaitent poser une question ou exprimer directement un avis.

La plaquette de présentation et un modèle de carte T sont joints en *Annexe 2*.

Le dossier de concertation



Elaboré par le bureau d'études EGIS ROUTE, ce dossier, de plus de 120 pages, présentait en détails les caractéristiques et les principaux enjeux du projet.

Il restituait d'abord le projet dans son contexte : grandes orientations décidées en termes de déplacements à l'échelle nationale, origines et historique du projet, raisons d'un aménagement en tracé neuf..., puis présentait les objectifs de l'infrastructure envisagée et les effets attendus sur les territoires concernés, ainsi que sur les bourgs traversés par l'itinéraire actuel.

Le dossier de concertation exposait aussi l'état actuel du territoire et détaillait les enjeux du projet pour l'aire d'étude : environnement naturel et physique, milieu humain, contexte socio-économique (et notamment agricole), patrimoine, paysage et tourisme.

Cette analyse des enjeux pour le territoire était complétée par un point sur la situation des déplacements et des conditions de circulation.

La dernière partie du dossier de concertation concernait la présentation des corridors et des zones d'échanges avec une analyse comparative.

Ce dossier de concertation a été diffusé à tous les élus et acteurs socio-économiques des territoires concernés par le projet, en premier lieu les maires.

Disponible à la consultation du public sur internet, dans les mairies des trente-neuf communes potentiellement concernées par le projet et lors des réunions publiques de concertation, il a permis à chaque citoyen de se forger une opinion éclairée sur le projet.

**Toute l'information
accessible par
Internet**

Tous les documents, ainsi que les cartes détaillées pouvaient être consultés et téléchargés depuis le site Internet de la Direction Régionale de l'Équipement de MIDI-PYRENEES (www.midi-pyrénées.equipement.gouv.fr).

En quatre mois, la rubrique consacrée à La Liaison Autoroutière CASTRES / TOULOUSE a été consultée près de **4 000** fois et on a dénombré plus de **800** téléchargements de documents.

Il était également possible de correspondre avec le Maître d'Ouvrage par courrier classique et messagerie électronique.

**La tenue des
réunions publiques**

Trois réunions publiques de concertation ont été organisées :

- à PUYLAURENS (TARN), le lundi 7 janvier 2008 à 19 h à la salle polyvalente,
- à VERFEIL (HAUTE-GARONNE), le mercredi 9 janvier 2008 à 19 h à la salle polyvalente,
- à CASTRES (TARN), le vendredi 11 janvier 2008 à 19 h à la salle Gérard PHILIPPE.

Elles ont été annoncées par trois insertions publicitaires dans le quotidien « La Dépêche du Midi » (Editions Nord-Est, Sud-Est et TARN Sud) et par une conférence de presse de François PHILIZOT, Préfet du TARN, le 4 janvier 2008, à laquelle une dizaine de journalistes a assisté.

FRANCE 3 a réalisé à cette occasion un reportage sur le projet donnant la parole, aussi bien au Maître d'Ouvrage, qu'aux partisans et aux détracteurs du projet.

L'annonce des réunions publiques était aussi en ligne sur plusieurs sites Internet dont ceux de la Direction Régionale de l'Équipement MIDI-PYRENEES, du collectif d'opposants « RN 126), comme du comité de soutien « Autoroute 2013 » favorable au projet.

Le choix des sites de réunions publiques répondait au besoin de couvrir l'ensemble de l'aire d'étude :

- PUYLAURENS, commune localisée au centre du projet, a été choisie pour avoir été le lieu de la réunion du débat public sur le Grand Contournement Autoroutier de TOULOUSE et ses liens éventuels avec la Liaison Autoroutière CASTRES / TOULOUSE,
- VERFEIL, à l'extrémité Ouest du projet, permettait de réunir l'ensemble de la population concernée en HAUTE-GARONNE, déjà à proximité de l'autoroute A68 menant à TOULOUSE et donc peu motivée par une liaison concernant surtout le TARN,
- CASTRES, à l'autre extrémité Est du projet, symbolisait l'enjeu socio-économique pour la population du bassin d'emplois de CASTRES / MAZAMET, très concernée et majoritairement mobilisée en faveur du projet.

Ces trois réunions publiques ont mobilisé environ 2 600 participants répartis comme suit :

- **900 personnes à PUYLAURENS,**
- **600 personnes à VERFEIL,**
- **1 100 personnes à CASTRES.**

La presse locale était également présente à chacune des réunions.

L'animation des réunions

Chaque réunion débutait par un mot d'accueil du Maire de la commune hôte. Un animateur était chargé du respect des temps de paroles et de la sérénité des échanges.

Le Maître d'Ouvrage présentait d'abord en cinq minutes les grandes lignes du projet avec l'aide d'un support PowerPoint. Puis, le bureau d'études EGIS ROUTE présentait en dix minutes la méthodologie utilisée pour déterminer les corridors et précisait les enjeux de chaque corridor sur les plans environnemental, paysager et humain.

L'expression publique était organisée en « trois temps ».

Le temps des associations (40 minutes)

L'idée était de donner d'emblée la parole aux partisans comme aux détracteurs.

Chacun des deux points de vue était exposé durant 15 minutes (avec PowerPoint), puis 5 minutes pour répondre à des demandes de précisions du public. L'ordre de passage était tiré au sort.

Frédéric MANON fut le porte-parole unique du collectif RN 126 (contre le projet) lors des trois réunions.

Franck RIGOLLE représentait le comité de soutien Autoroute 2013 en « duo » avec, selon les réunions, Guy BOUSQUET, Président de l'association ATLAS (AUDE et le TARN Liés pour leur Avenir dans le Sud Europe), Maître Eric ALAN ou encore Laurent CABROL, Président de l'association Les Routes de l'Avenir.

Le temps du public (2 heures)

Dans un second temps, la parole était donnée au public. Chaque personne qui le souhaitait pouvait donner son avis ou poser des questions au Maître d'Ouvrage et/ou au bureau d'études. Les personnes étaient invitées à s'approcher de l'un des six micros répartis dans la salle.

Le temps des élus (30 minutes)

Le dernier temps était réservé aux élus politiques et représentants des grandes organisations socio-économiques (chambres de commerce et d'industrie, chambres d'agriculture). Chaque intervenant avait cinq minutes pour exposer son point de vue depuis la salle.

Se sont exprimés durant ce temps de parole :

- **Bernard RAYNAUD**, Vice-président du Conseil Régional de MIDI-PYRENEES,
- **Bernard CARAYON**, Député du TARN (4^e circonscription),
- **Philippe FOLLIOU**, Député du TARN (3^e circonscription),
- **Thierry CARCENAC**, Président du Conseil Général du TARN,
- **Daniel VIAELLE**, Vice-président du Conseil Général du TARN, Maire de SAINT-AMANS-SOULT,
- **Gilbert HEBRARD**, Conseiller général du Canton de CARAMAN, Vice-président du Conseil Général du TARN, Président de la Communauté de communes de CŒUR LAURAGAIS, Maire de VENDINE,
- **Didier HOULES**, Conseiller général du Canton de MAZAMET SUD-OUEST, Vice-président du Conseil Général du TARN, Vice-président de la Communauté de l'agglomération de CASTRES-MAZAMET, Maire d'AUSSILLON,
- **Anne LAPERROUZE**, Député européenne, Conseillère générale du Canton de PUYLAURENS, Maire de PUYLAURENS,

Le temps des élus (30 minutes)

- **Claude ROUDIERE**, Conseiller général du Canton de VERFEUIL, Maire de SAINT-MARCEL-PAULEL,
- **Michel MONSARRAT**, Conseiller général du Canton de CASTRES-NORD,
- **Daniel RUFFAT**, Conseiller général du Canton de LANTA,
- **Jacques LIMOUZY**, Président de la Communauté de l'agglomération de CASTRES-MAZAMET,
- **Pascal BUGIS**, Vice-président de la Communauté de l'agglomération de CASTRES-MAZAMET, Maire de CASTRES,
- **Jean-Louis DELJARRY**, Président du syndicat mixte du ScoT du PAYS D'AUTAN, Maire de LABRUGUIERE,
- **Joël BOUCHE**, Vice-président de la Communauté des communes des COTEAUX DU GIROU, Maire de SAINT-PIERRE,
- **Sylvain FERNANDEZ**, Président du PAYS D'AUTAN, Pr2sident de la Communauté de communes de SOR ET AGOUT,
- **Suzanne MONTEIL**, Conseillère régionale de MIDI-PYRENEES, Maire de MAZAMET,
- **Samuel CEBE**, Président de la fédération du Parti Socialiste dans le TARN,
- **Stéphane COPPEY**, Secrétaire régional des Verts,
- **Alain BOU**, Président de la Chambre d'Agriculture du TARN,
- **Jean-Louis HORMIERE**, Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du TARN,
- **Michel MAUREL**, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de CASTRES-MAZAMET,
- **Serge MOUSQUETIN**, représentant le Président de la Chambre d'Agriculture de la HAUTE-GARONNE,
- **Michel BERTOUMIEUX**, représentant le collectif d'organisations syndicales de salariés du TARN,
- **Frédéric BRIAND**, Président de l'Union des Industries Chimiques en MIDI-PYRENEES,
- **Jacques DUMEUNIER**, Responsable syndical CGT, commune de REVEL,
- **Francis ESCANDE**, Président de l'Union fédérale des consommateurs – « Que choisir ? » du TARN,
- **Jean-Marie JULIA**, Responsable du canton de CUQ-TOULZA pour la fédération des exploitants agricoles,
- **Guy DOUMAYROU**, Président du syndicat des transports routiers du TARN,
- **Stéphane VIEBAN**, Vice-président de l'Association Interprofessionnelle FORET-BOIS de MIDI-PYRENEES, Directeur de la coopérative forestière FORESTARN,
- **Pierre-Yves REVOL**, Directeur Général Délégué des Laboratoires PIERRE FABRE,
- **Jacques CARCASSE**, Président de l'association « LES VALLONS »,
- **José CAMBOU**, Administratrice de la fédération régionale UMINATE et de la fédération nationale FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT,
- **Didier ROD**, Président de LAURAGAIS NATURE.

La participation des habitants à la concertation

Plus de 360 courriers, cartes T, courriels et appels téléphoniques ont été reçus pendant la concertation publique.

Les contributions écrites

A la suite de la distribution par La Poste de plus de 30 000 plaquettes d'information dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées, 150 cartes T ont été retournées à la DRE MIDI-PYRENEES. Leur contenu peut s'analyser ainsi :

- un quart contre le principe même du projet,
- un autre quart pour la liaison autoroutière mais sans apporter d'arguments plus précis,
- la moitié s'exprimait en faveur du projet en l'assortissant d'observations générales, d'un choix de corridors ou de propositions quant à sa réalisation.

La Direction Régionale d'Equipement MIDI-PYRENEES a également reçu plus de **70 courriers manuscrits**. La quasi-totalité de ces lettres était argumentée et parfois accompagnée d'un plan ou d'une carte annotée. Elles exprimaient des prises de position variées en faveur ou défaveur d'un ou plusieurs corridors. Certaines d'entre elles proposaient également des modifications concrètes des tracés sur des portions très précises.

Trois pétitions sont également parvenues à la Direction Régionale d'Equipement MIDI-PYRENEES :

- la première des habitants de SAINT-PIERRE (113 signatures) en faveur du corridor A1,
- la seconde de ceux de SAINT-GERMAIN et LESCOUT (31 signatures) pour le corridor E1,
- la troisième reprenait les arguments du collectif RN 126 (70 signatures essentiellement sur la commune de VILLENEUVE-LES-LAVAU).

Les courriels

88 courriers électroniques ont été reçus par le Maître d'Ouvrage. La majorité portait sur des questions générales ou exprimait des propositions.

La moitié relayait les questionnements des habitants sur les procédures à venir, notamment le moment et la manière de définir le tracé final.

Le reste des courriels était constitué de prises de position en faveur (12 %) ou en défaveur (13 %) du projet.

Les appels téléphoniques

L'ensemble des appels téléphoniques reçus (une cinquantaine) visait à mieux comprendre le projet : détermination des fuseaux, suites prévues et définition du tracé.

Les riverains s'interrogeaient également sur les procédures à venir : concertation, enquête publique, acquisitions foncières...

Une carte de synthèse sur le bilan de la concertation est fournie en Annexe 3.

Conclusion

Ainsi, c'est au cours de la phase de concertation que les différents points de vue pour ou contre l'autoroute ont été développés.

Il ressort de cette phase qu'une grande partie des élus et des représentants socio-économiques ainsi qu'une majorité de riverains sont en faveur de la liaison autoroutière.

Les détracteurs du projet sont pour la plupart d'entre eux, des riverains habitants aux abords des corridors ou certaines collectivités directement concernées par le tracé.

4. Synthèse des arguments en faveur de l'autoroute

4.1. Un accès plus sécurisé vers TOULOUSE

Les personnes interrogées qui ont soulevé la question de la sécurité sur la RN 126 et qui se sont prononcées en faveur de l'autoroute sont principalement domiciliées aux abords de cette voie.

Beaucoup sont sensibles aux nombres de tués sur cette route depuis quelques années (16 en 5 ans) ; sensibilité qui se matérialise par la vue « gênante » des mannequins sur le bord de la route.

La majorité des personnes soulevant le problème de la sécurité reconnaît que les limitations de vitesse de la RN 126 ne sont pas toujours respectées, principalement la nuit.

4.2. Vers un désenclavement du département du TARN

Un temps de parcours diminué

Dans une note adressée à M. Jean-Louis BORLOO, Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable, le Comité « Oui Autoroute 2013 » affirme qu'à l'heure actuelle, il faut environ 1 h 30 pour rejoindre TOULOUSE en partant de CASTRES ; la distance étant de 72 km.

Le paradoxe avec la ville d'ALBI est d'ailleurs souvent évoqué. A distance environ équivalente à TOULOUSE, il faut moins d'une heure en partant d'ALBI pour rallier la capitale régionale grâce à l'A68.

Beaucoup d'habitants de CASTRES soulèvent le problème du temps de parcours et pensent que l'autoroute va leur permettre de gagner un temps significatif.

Un rééquilibrage du département

« CASTRES / MAZAMET est la seule agglomération de près de 100 000 habitants au niveau national à ne pas être desservie, ni par une autoroute, ni par une gare TGV, ni par un aéroport international ».

A quelques variantes près, cette phrase est très souvent reprise par les partisans de l'autoroute.

Elle constitue la ligne directrice de l'argumentation développée par les élus favorables au projet (conseillers municipaux et régionaux, députés...).

La mise en place de cette autoroute aurait pour principale fonction de rééquilibrer le territoire du département du TARN.

En effet, si le Nord du département est relativement bien desservi en infrastructures, le Sud se sent quant à lui « l'oublié » de la politique d'aménagement du territoire depuis ces dernières années.

La plupart des acteurs de la concertation s'accorde à dire que le rôle de TOULOUSE est central dans le dynamisme de la région, que l'agglomération de CASTRES / MAZAMET et a fortiori le Sud du TARN, doivent devenir, grâce à l'autoroute, un pôle d'urbanisation de la capitale régionale.

4.3. Une redynamisation de l'économie

Une urbanisation croissante

Rapprochant le Sud du TARN à la métropole toulousaine, la réalisation de cette autoroute va entraîner une croissance démographique importante sur l'ensemble du parcours.

Cette croissance sera rendue possible par le fait que bon nombre de personnes travaillant sur TOULOUSE ou CASTRES pourront habiter le long du parcours et rejoindre leur lieu de travail dans un temps tout-à-fait raisonnable.

Cet argument est repris par beaucoup d'élus des communes concernées mais aussi par des particuliers souhaitant s'éloigner des grandes aires urbaines.

Développement des services publics

Allant de paire avec une urbanisation croissante, la sauvegarde et le développement des services publics ont été avancés.

Que ce soit des groupes scolaires ou des bureaux de poste, la mise en place de l'autoroute semble être un facteur important de la continuité de la mission de service public.

Sauvegarde des activités commerciales et artisanales

Au cours des différentes réunions publiques, à la fois la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du TARN et la Chambre de Commerce et d'Industrie de CASTRES, ont toutes deux démontré, chiffres à l'appui, que la construction de l'autoroute générera, non seulement de l'emploi mais aussi un regain d'activité pour les entreprises implantées dans le Sud du TARN.

La réalisation de l'autoroute devrait aussi favoriser la création d'entreprises.

Les deux chambres ont montré qu'à ALBI, comme du côté de MONTAUBAN, la création d'une autoroute a accéléré le développement économique des zones traversées par cette dernière.

Enfin, il a été rappelé qu'il y a à peine 5 ans, le bassin CASTRES / MAZAMET était encore le deuxième bassin d'emploi de la région MIDI-PYRENEES et qu'aujourd'hui celui-ci avait été dépassé par plusieurs autres villes, notamment MONTAUBAN.

Développement du secteur industriel

La future liaison autoroutière entre CASTRES et TOULOUSE devrait également augmenter les performances du bassin industriel existant.

L'autoroute favoriserait l'arrivée d'investisseurs et de capitaux dans des secteurs en progression dans la région (industrie agroalimentaire) et permettrait au bassin CASTRES / MAZAMET, premier pôle de recherche privé de MIDI-PYRENEES, de maintenir sa compétitivité et son attractivité (industrie pharmaceutique et cosmétique).

Cette pérennité dans le domaine industriel devrait être créatrice d'emplois et accélératrice de l'économie régionale.

4.4. Conclusion

Les partisans à la réalisation de la liaison autoroutière centralisent donc leur argumentaire autour du désenclavement économique et humain de la région du Sud du TARN.

Désenclavement qui devrait permettre une croissance démographique non négligeable et une reprise économique très attendue.

Pour terminer, il est à noter que pour tous les partisans de l'autoroute, le mot « vite » revient le plus souvent dans leurs interventions ou leurs suggestions.

5. Synthèse des arguments contre l'autoroute

5.1. Privilégier des solutions alternatives

Consciente que l'enclavement du TARN du Sud est un frein à son développement, la grande majorité des personnes non favorables à un projet autoroutier propose quelques pistes débouchant sur des solutions alternatives.

Réaménagement de l'existant

La solution d'un réaménagement de la RN 126 existante est la plus couramment citée à la fois par les riverains mais aussi par les associations anti-autoroutes.

Plusieurs pistes sont avancées :

- création de zones de dépassement,
- amélioration de la visibilité,
- amélioration de la signalisation,
- sécurisation des carrefours les plus dangereux.

Cette solution est justifiée par ses défenseurs par le fait que le trafic actuel sur la RN 126 reste bien inférieur au seuil de saturation de cette dernière et qu'il est sans commune mesure avec un trafic justifiant la création d'une autoroute à 2 x 2 voies.

Développement des transports en commun

Que ce soit le train ou le bus, beaucoup pensent, associations en tête, que la solution de développement des transports en commun est une alternative bien plus écologique et durable à la construction d'une autoroute.

On peut remarquer que la solution des transports en commun se retrouve plus souvent chez les particuliers habitant du côté Ouest (vers TOULOUSE) de la RN 126.

5.2. Une remise en cause de la concession privée

Autre forte revendication de l'ensemble des détracteurs de l'autoroute, le refus d'un projet aboutissant à une concession privée.

Une non-conformité avec la Décision Ministérielle du 8 mars 1994

Les associations anti-autoroutes partent du principe que la Décision Ministérielle du 8 mars 1994 prévoyait d'aménager à 2 x 2 voies l'itinéraire existant et ne parlait en aucun cas de la construction d'une autoroute et encore moins en concession privée.

La cession de tronçon public au concessionnaire privé

L'autre argument très souvent repris par les particuliers hostiles au projet est celui selon lequel il serait inadmissible de céder des contournements payés avec l'argent du contribuable (contournements de SOUAL et de PUYLAURENS) à un concessionnaire privé. Ainsi, ce concessionnaire retirerait un droit de péage sur un aménagement public.

Un péage inadapté à la population

Le péage est d'ailleurs le dernier argument revenant le plus souvent contre la concession privée. La plupart des détracteurs au projet trouve qu'il serait inadapté à la population locale, car trop coûteux.

Cet argument se retrouve surtout chez les particuliers, sans tendance géographique particulière.

Il est aussi très souvent rappelé que la liaison ALBI / TOULOUSE est pratiquement gratuite.

5.3. Le problème foncier

Le problème foncier est au cœur de l'argumentaire des détracteurs au projet.

Que ce soient par les expropriations ou les remboursements éventuels, la majorité d'entre eux pensent que la construction d'une autoroute lésera fortement les personnes concernées.

L'expropriation de particuliers

L'expropriation est l'une des inquiétudes majeures de la plupart des personnes concernées par le tracé.

Beaucoup d'entre elles mettent en avant leur attachement à leur bien immobilier et refusent en bloc la moindre proposition de tracé.

Les exploitations agricoles

Point noir de la concertation, le problème du remboursement foncier des parcelles agricoles demeure l'élément clé dans la revendication des exploitants et de certaines communes.

Que ce soit la Chambre d'Agriculture de la HAUTE-GARONNE ou bien celle du TARN, toutes deux mettent en garde contre le fait que la construction de l'autoroute va engendrer un gaspillage du foncier agricole et risque d'accentuer le déclin de la profession.

Les éventuels remboursements sont aussi évoqués. Leur coût et leur inconvénient vis-à-vis des exploitants donnent un argument supplémentaire contre l'autoroute.

5.4. Le problème écologique

Dernier point fort de la revendication anti-autoroutière, le problème de l'environnement reste très récurrent.

Rappel du « Grenelle de l'Environnement »

Le « Grenelle de l'Environnement » est la référence principale des opposants à l'autoroute pour aborder les problèmes d'écologie liés au projet.

La majorité des opposants à la liaison autoroutière pointe du doigt la contradiction qu'il existe entre le principe même de la construction d'une autoroute et les différents discours faits par les responsables politiques annonçant un ralentissement significatif dans la réalisation des aménagements autoroutiers.

Les zones sensibles

Soulevées par des particuliers ou des collectivités directement concernés, certaines zones sensibles seraient, selon eux, directement menacées si l'autoroute devait les traverser.

La zone la plus souvent citée est la vallée du GIROU, réputée inondable et abritant une faune diversifiée.

Pollution

La pollution que pourrait engendrer la mise en place d'une autoroute est elle aussi largement dénoncée.

Celle des gaz d'échappement revient le plus souvent mais certains riverains soulèvent également le principe de la pollution visuelle et sonore.

L'empreinte que pourrait laisser le tracé de l'autoroute sur le paysage est vivement critiquée.

5.5. Conclusion

C'est donc dans son ensemble que l'autoroute reliant CASTRES à TOULOUSE est dénoncée.

Les arguments sont divers mais les points essentiels tournent autour de l'environnement, de la concession privée et des problèmes liés au foncier.

Selon la majorité de ses détracteurs, l'autoroute n'est pas la solution durable au problème d'enclavement, sans pour autant faire de propositions alternatives à l'autoroute (hors aménagement sur place qui peut être réalisé quelque soit son mode de financement).

6. Les délibérations des collectivités

La concertation concernait une communauté d'agglomération, sept communautés de communes et trente-neuf communes :

- quatorze d'entre elles ont demandé la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et ont dénoncé la concertation publique qui ne portait pas sur l'opportunité même du projet,
- dix-huit ont réitéré leur soutien au projet autoroutier en concession,
- huit ont délibéré sur les corridors,
- douze ne se sont pas prononcées pour ou contre le projet.

A ces délibérations, il faut ajouter :

- celle de l'Assemblée Départementale du TARN favorable à ce projet sous forme de concession (02/07/07),
- celle de l'Assemblée Départementale de la HAUTE-GARONNE qui propose la mise à 2 x 2 voies de la déviation de VERFEIL et sa mise à disposition pour la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, hors péage et demande l'ouverture d'un débat public auprès de la CNDP sur le projet d'autoroute CASTRES / TOULOUSE.

Le tableau ci-après donne, pour chaque collectivité, les avis émis lors des délibérations. Les collectivités surlignées sont directement concernées par au moins un corridor.

Une carte de synthèse des délibérations est fournie en *Annexe 4*.

Commune	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
APPELLE	81	10/12/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
AURIAC-SUR-VENDINELLE	31	13/12/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
AUSSILLON	81	11/12/07	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - pour le principe d'une concession. 	
BANNIERES	81	31/01/08	« Se pose la question sur l'opportunité de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE »	
BELESTA-EN-LAURAGAIS	31	11/01/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	
BLAN	81	28/01/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	

 Commune concernée par au moins un corridor.

Commune	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
BOURG-SAINT-BERNARD	31	26/11/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
CASTRES	81	20/11/07	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - pour le principe d'une concession, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la zone d'activités de LA CHARTREUSE (CASTRES). 	
CUQ-TOULZA	81	07/02/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - contournement de CUQ-TOULZA par le Nord. 	
DURFORT	81	06/02/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	
FRANCARVILLE	31	13/12/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.

 Commune concernée par au moins un corridor.

Commune	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
GARREVAQUES	81	01/02/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	
LA BRUGUIERE	81	12/12/07	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - pour le principe d'une concession, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la zone d'activités de LA CHARTREUSE (CASTRES). 	
LACROISILLE	81	11/12/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier, - pour l'aménagement de la RN 126 actuelle.
LE FAGET	81	30/11/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison.
LEMPAUT	81	16/01/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	

 Commune concernée par au moins un corridor.

Commune	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
LESCOUT	81	22/11/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
LE VAUX	31	25/01/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	
LOUBENS-LAURAGAIS	31	18/12/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
MAURENS-SCOPONT	81	18/12/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
MONGET	81	16/05/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour l'aménagement de la RN 126 actuelle.
MONTCABRIER	81	29/01/08		<ul style="list-style-type: none"> - opposé au projet dans sa forme actuelle (autoroute).

 Commune concernée par au moins un corridor.

Commune	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
MONTEGUT-LAURAGAIS	31	18/02/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	
MOUZENS	81	11/12/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
PALLEVILLE	81	19/02/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	
PECHAUDIER	81	22/02/08	<ul style="list-style-type: none"> - suivre le tracé de la RN 126 au plus près, - contournement de CUQ-TOULZA par le Nord, - aménagement de la traversée de SAINT-GERMAIN-DES-PRES. 	
PUECHOURSY	81	21/01/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	
REVEL	31	11/02/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	

 Commune concernée par au moins un corridor.

Commune	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
SAINT-GERMAIN-DES-PRES	81	17/12/07		- pour l'aménagement de la RN 126 actuelle.
SAINT-PIERRE	31	10/12/07		- pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
SOREZE	81	14/01/08	- pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS.	
TEULAT	81	29/01/08	« N'est pas farouchement opposé au projet autoroutier CASTRES / TOULOUSE »	
VAUDREVILLE	31	24/01/08	- pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS.	
VEILHES	81	26/11/07		- pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison.
VENDINE	31	03/12/07		- pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.

 Commune concernée par au moins un corridor.

Commune	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
VERFEIL	31	23/01/08	<ul style="list-style-type: none"> - les deux voies reliant VERFEIL à l'A68 deviennent une autoroute, - création d'un échangeur à VERFEIL, - création d'un diffuseur à GRAGNAGUE, - maintien d'une voie gratuite jusqu'à CASTRES, - refuse que la VC « Route de PUYLAURENS » devienne un itinéraire bis. 	
VILLENEUVE-LES-LAVAU	81	16/01/08	« Refuse un éventuel échangeur et ses bretelles d'accès »	

Commune concernée par au moins un corridor.

Collectivité	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
Agglomération de CASTRES / MAZAMET (AIGUEFONDE, AUSSILLON, BOISSEZON, BOUT-DU-PONT-DE-LARN, CASTRES , CAUCALIERES, LABRUGUIERE, LAGARRIGUE, MAZAMET, NAVES, NOAILHAC, PAYRIN-AUGMONTEL, PONT-DE-LARN, LE RIALET, SAINT-AMANS-SOULT, VALDURENQUE et LE VINTROU)	81	10/12/07	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - pour le principe d'une concession, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la zone d'activités de LA CHARTREUSE (CASTRES). 	
Communauté de communes des coteaux du GIROU (GARIDEH, GEMIL, GRAGNAGUE, MONTASTRUC-LA-CONSEILLERE, LAPEYROUSSE-FOSSAT, MONTJOIRE, MONTPILOT, PAULHAC, ROQUESERIERE, BAZUS, SAINT-PIERRE, VERFEIL et BONREPOS-RIQUET)	31	03/12/07		<ul style="list-style-type: none"> - pour la saisine de la CNDP, - dénonciation de la concertation publique qui ne traite pas de l'opportunité de la liaison, - dénonciation des études en général, du tronçonnage et du coût de l'opération en particulier.
Communauté du LAURAGAIS REVELOIS-SOREZOIS (REVEL, SAINT-FELIX-DE-LAURAGAIS, MONTEGUT-LAURAGAIS, SAINT-JULIA-DE-GOUS-CAPOU, VAUDREUILLE, VAUX, ROUMENS, BELESTA-EN-LAURAGAIS, FALGA, NOGARET, SOREZE, BLAN, LEMPAUT, PALLEVILLE, DURFORT, GARREVAQUES, MONTGEY, POUDIS, PUECHOURSY et LES BRUNNELS)	11, 31 et 81	28/01/08	<ul style="list-style-type: none"> - pour la réalisation de la liaison autoroutière CASTRES / TOULOUSE, - volonté de voir réaliser un échangeur complet au droit de la dérivation de PUYLAURENS. 	



Commune concernée par au moins un corridor.

Collectivité	Département	Date	Avis favorable	Avis défavorable
Communauté de communes du Pays de Cocagne (PUYLAURENS, SAINT-GERMAIN-DES-PRES, CUQ-TOULZA, CAMBON-LES-LAVAU, ALGANS, AGUTS, PECHAUDIER, LACROISILLE, SAINT-SERNIN-LES-LAVAU, APPELLE, BERTRE et ROQUEVIDAL)	81	05/02/08	<ul style="list-style-type: none"> - suivre le tracé de la RN 126 au plus près, - contournement de CUQ-TOULZA par le Nord, - aménagement de la traversée de SAINT-GERMAIN-DES-PRES. 	

7. Les options privilégiées à l'issue de la concertation : avis concernant les corridors

Secteur A : l'option A1 privilégiée avec un échangeur à l'Ouest de VERFEIL

La forte mobilisation des habitants de la HAUTE-GARONNE, notamment une pétition de 113 signatures des riverains de la commune de SAINT-PIERRE et la trentaine de courrier reçus, aboutit clairement à privilégier l'option A1.

L'ancienne RD 20 deviendrait, dans ce cas, l'itinéraire de substitution gratuit, tout en gardant sa vocation pour les échanges locaux.

Par ailleurs, l'implantation d'un échangeur à l'Ouest de VERFEIL éviterait la traversée du bourg aux nombreux usagers de HAUTE-GARONNE qui voudraient regagner l'autoroute.

Secteur B : un nouveau corridor « médian » à rechercher entre B1 et B2

Dans ce secteur où LE GIROU marque la limite entre les deux départements, les avis étaient très tranchés : ceux de HAUTE-GARONNE refusent le corridor B3, ceux du TARN refusent le B1. Il faudra rechercher un corridor « médian » entre B1 et B2, au plus près du GIROU ou des Routes Départementales 20 et 42, tout en tenant compte du caractère inondable de ce secteur.

Cette précaution sera aussi nécessaire pour implanter l'échangeur avec la RN 126, la RD 42 et la RD 87 en dehors de la zone inondable et du périmètre de protection des châteaux de SCOPONT et LOUBENS.

Secteur C : un corridor C1bis serait un bon compromis

Tout le monde, même les opposants les plus farouches à l'autoroute, admet qu'il faille contourner les bourgs de CUQ-TOULZA et CADIX (lieu-dit village de CUQ-TOULZA), tout en refusant les familles de corridors C2 et C3.

Une nouvelle variante du corridor C1 devra être étudiée afin de rester le plus longtemps possible au plus près de la RN 126, puis contourner l'agglomération par le Nord, à proximité du lieu-dit « LES BREGUES », avant de rejoindre l'échangeur au Sud de CAMBON-LES-LAVAUUR.

Secteur D : l'échangeur de PUYLAURENS confirmé

Aucun problème local dans le secteur où la déviation de PUYLAURENS est en construction. Tout le monde s'accorde sur l'implantation proposée d'un échangeur avec la RD 84.

Secteur E : une préférence marquée pour le corridor E1

Le corridor E1 (en aménagement sur place ou en tracé neuf à proximité de la RN 126) a la préférence des milieux agricoles et des différentes collectivités (mairies et communautés de communes) concernés.

Un arbitrage devra être fait entre l'implantation de l'échangeur à l'Est de SOUAL, à proximité de la base de loisirs (préférence de la Communauté de communes de SOR-AGOUT) ou à l'Ouest de SOUAL afin d'éviter aux usagers de la RD 622 de traverser cette commune pour rejoindre l'autoroute (préférence de la Communauté de communes du REVELOIS-SOREZOIS).

Commune	Département	Date	Avis général	Commentaires
AGUTS	81	18/01/08	Favorable	- s'oppose aux corridors C3 et C23.
BANNIERES	81	31/01/08	Pas convaincue	- juge inacceptable le corridor B1.
Communauté de communes SOR et Agout (CAMBOUNET-SUR-LE-SOR, ESCOUSSENS, LESCOUT , SEMALENS, SAÏX, SAINT-AFFRIQUE-LES-MONTAGNES, SOUAL , VERDALLE et VIVIERS-LES-MONTAGNES)	81	29/11/07	Sans opinion prononcée	- contre le corridor E3.
Communauté des communes du SESCOAL (MARZENS, MASSAC-SERAN, BELCASTEL, MONTCABRIER , VIVERS-LES-LAVAUUR, VILLENEUVE-LES-LAVAUUR , LACOUGOTTE-CADOU, BANNIERES et VEILHES)	81	20/02/08	Sans opinion prononcée	- juge inacceptable le corridor B1, - avis réservé sur le corridor B2.
MAURENS-SCOPONT	81	22/01/08	Défavorable	- s'oppose aux corridors B1 et C1, - avis réservé sur B2.
MONTCABRIER	81	29/01/08	Défavorable	- juge inacceptable le corridor B1.
TEULAT	81	29/01/08	Pas opposée	- juge inacceptable le corridor B1, - le corridor B2 ne rencontrera pas d'opposition de la part du Conseil Municipal.
VILLENEUVE-LES-LAVAUUR	81	16/01/08	Sans opinion prononcée	- juge inacceptable le corridor B1, - avis réservé sur le corridor B2.