

AUTOROUTE CASTRES-TOULOUSE

Comité de suivi du 24 juin 2014

Compte-rendu

Participants (par ordre alphabétique) :

- Daniel ASTRUC, CCI du Tarn
- Guy AUDU, MEDEF de Midi-Pyrénées et du Tarn
- Patrick AYGOBERE, CESER Midi-Pyrénées
- Christophe BAZZO, Conseil régional
- Michel BERTHOUMIEUX, Union Régionale Interprofessionnelle CFDT de Midi-Pyrénées
- Jacqueline BESSETTES, Chambre d'agriculture de Haute-Garonne
- Martine BESSIERE, MEDEF du Tarn
- Claudie BONNET, représentant Jacqueline ALQUIER, Sénatrice du Tarn
- Michel BOSSI, président de la CCI du Tarn
- Joël BOUCHE, Association des Maires Haute-Garonne
- Aurélie BOUSQUET, DREAL
- Guy BOUSQUET, Association ATLASE et chef d'entreprise
- Alain BROUSSE, Chambre d'agriculture de Haute-Garonne
- Pascal BUGIS, Maire de Castres, Président de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet
- Samuel BREILLER-TARDY, DDT du Tarn
- Louis CAZALS, Conseil général du Tarn
- Josiane CHEVALIER, Préfète du Tarn
- Jean-Yves CHIARO, Sous-préfet de Castres
- André CROCHERIE, Directeur régional DREAL Midi-Pyrénées
- Nerte DAUTIER, Garante de la concertation
- Philippe FOLLIOU, Député du Tarn
- Martine GILMIER, Conseil régional Midi-Pyrénées
- Philippe GRAMMONT, Adjoint au Directeur régional DREAL Midi-Pyrénées
- Georges HALBEDEL, FDSEA Haute-Garonne
- Jean-Claude HUC, président de la chambre d'agriculture du Tarn

- Pierre LAPELLERIE, Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet
- Benoît LEMOZIT, SGAR
- Bernard MAILLOCHAUD, UPNET
- Frédéric MANON, FNE Midi-Pyrénées
- Bernadette MILHERES, DDT du Tarn
- Guy MILLAN, Comité de soutien à l'autoroute
- Xavier PAGES, Président d'UIMM Tarn
- Didier ROD, Collectif Lauragais sans autoroute, Lauragais nature
- Carlos SANCHEZ, CGT
- Stephanie SAUVAGET, DREAL Midi-Pyrénées
- Jean Pierre TAILHADES, Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Tarn
- Francis VIEU, Cercle Cité Solidaire
- Pascal VIVIER, DDT de Haute-Garonne

Josiane CHEVALIER, préfète du Tarn suppléant le préfet de région, ouvre la séance et remercie Nerte dautier, garante de la concertation de sa présence. Elle resitue ce comité de suivi dans les suites données à la décision ministérielle du 22 avril 2014 de poursuite du projet d'autoroute Castres Toulouse sous forme concédée. Le comité de suivi permettra de rappeler l'historique, les décisions prises sur le projet et de présenter la feuille de route jusqu'à l'enquête publique prévue fin 2015. Un retour sera également fait aux membres du comité de suivi sur les réunions qui se sont déroulées au mois de juin (réunions intercommunales, réunions avec les élus et avec les instances agricoles).

Mme Nerte Dautier, garante de la concertation rappelle son rôle sur le projet dans le cadre de la charte de la concertation et indique qu'elle peut être sollicitée de demandes des élus, des organisations et des particuliers dans le cadre de ce projet tout au long de son élaboration.

Mme la préfète demande à la DREAL de présenter l'avancement du projet et les perspectives jusqu'à l'enquête publique avant d'entamer une discussion avec tous les participants.

Philippe GRAMMONT rappelle la concertation qui s'est déroulée sur le projet , les décisions prises et les choix validés :

- Après le débat public qui s'est tenu fin 2009/début 2010, la décision ministérielle du 25 juin 2010 a décidé le principe d'un achèvement de l'aménagement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession. Une nouvelle phase d'études et de concertation a été lancée.
- Trois phases de concertation ont été organisées en 2011-2012 :
 - Janvier-Mai 2011 : phase de concertation sur les fuseaux de passage. Le 26 mai 2011, le préfet a retenu un fuseau d'étude.
 - Mai-Décembre 2011 : phase de concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution. Le préfet a ensuite décidé le positionnement des échangeurs,

la consistance de l'itinéraire de substitution et la poursuite de la concertation sur les tracés et sur des points particuliers concernant les échangeurs et l'itinéraire de substitution.

- Janvier-Mars 2012 : phase de concertation sur les tracés. A la suite de cette concertation, la garante de la concertation a présenté un bilan de la concertation le 5 mars 2012 lors d'un comité de suivi, puis le comité de pilotage a validé le choix du tracé de référence le 15 mars 2012.
- A l'été 2013, à la suite des travaux de la commission Mobilité 21 dont la mission était de prioriser les projets de grandes infrastructures inscrits dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), le gouvernement a retenu comme prioritaire l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse.
- Après consultation des collectivités cofinanceurs du projet, la décision ministérielle du 22 avril 2014 décide la poursuite du projet sous forme concédée, fixe un coût plafond à hauteur de 420 M€ HT (valeur 2020) correspondant à une subvention de l'État de 90 M€ HT (valeur 2020) et à une participation des collectivités au même niveau. Si de nouveaux aménagements sont décidés pour limiter les effets du péage sur les usagers locaux ou pour permettre une desserte plus fine du territoire, ils devront être pris en charge par les collectivités territoriales. Le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est prévu fin 2015, ce qui implique une décision sur le tracé de référence avant l'été 2014.
- Le 6 juin 2014, un nouveau comité de pilotage confirme les choix du tracé de référence validés le 15 mars 2012 et décide la feuille de route pour la poursuite du projet jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.
- Entre les 10 et 13 juin 2014, 5 réunions intercommunales d'information ont été organisées par la DREAL (1 par secteur) afin de présenter aux élus le projet, les décisions prises et la feuille de route jusqu'à la DUP :
 - 10 juin : secteur 5 Castres-Soual :
 - Demande des élus de la communauté de communes de création d'une zone d'échanges à Maurens-Scopont ;
 - Demande d'adaptation de la bande de DUP en lien avec un projet économique (extension d'une entreprise) ;
 - Pas de remarque sur le tracé validé par le COPIL.
 - 11 juin : secteur 4 : Soual-Puylaurens
 - Itinéraire de substitution : demande d'associer aux échanges sur l'itinéraire de substitution les communes de Blan, de Lempaut et Lescout traversées par la RD 84 et la RD622 ;
 - Demande de préservation de l'économie locale (ne pas impacter les trafics PL locaux) et de préservation du cadre de vie dans les centres-ville ;
 - Pas de remarque sur le tracé validé par le COPIL.
 - 12 juin : secteur 3 : Maurens-Scopont, contournement de Cuq-Toulza

- Demande de Maurens-Scopont et de la communauté de communes de création d'une zone d'échanges à Maurens-Scopont ;
- Demande d'adaptation de la bande de DUP en fonction des projets économiques locaux ;
- Pas de remarque sur le tracé validé par le COPIL.
- 13 juin : secteur 1 : doublement de l'A680
 - Souhait des élus que l'échangeur de Gragnague soit complété ;
 - Une partie des élus présents font état de leur opposition au projet (souhait d'un aménagement progressif) ;
 - Pas de remarque sur le tracé validé par le COPIL.
- 13 juin : secteur 2 : déviation de Verfeil et plaine du Girou
 - Une partie des élus présents font état de leur opposition au projet (souhait d'un aménagement progressif) : ils n'ont pas souhaité participer à la réunion d'information ;
 - Interrogation sur la proximité du tracé avec le secteur urbanisé de Verfeil ;
 - Souhait des élus de l'implantation d'un échangeur sur le secteur de Maurens-Scopont ;
 - Pas de remarque sur le tracé validé par le COPIL.

Une réunion supplémentaire a été organisée le 19 juin avec les élus de Maurens-Scopont et de l'intercommunalité Sor et Agoût pour permettre d'affiner le projet aux abords de la zone d'Esclauzolle et d'étendre une entreprise sur ce secteur. Une réunion a aussi été proposée aux maires territorialement concernés par le projet qui avaient quitté la réunion de Verfeil sur le secteur 2 ; ces derniers n'ont pas répondu à cette proposition.

Deux réunions d'échange ont été organisées avec le monde agricole de la Haute-Garonne (20 juin) et du Tarn (23 juin).

Philippe GRAMMONT détaille ensuite les prochaines grandes étapes :

- Décision du préfet de Région : arrêt du tracé et des échangeurs, certaines études restant à poursuivre jusqu'en septembre sur l'itinéraire de substitution et l'échangeur VC50 ;
- actualisation des études en vue de l'enquête publique ;
- A la rentrée 2014, une concertation sur l'échangeur VC50 et sur l'itinéraire de substitution à Soual et à Puylaurens sous forme de réunions avec les élus concernés. Elles seront suivies d'un nouveau Copil, puis de la décision du préfet de Région sur ces points spécifiques.
- une concertation est également prévue sur les rétablissements avec les élus et la profession agricole,
- Les études agricoles seront poursuivies et affinées.

- Une nouvelle réunion du groupe de travail « environnement » permettra d'échanger sur les mesures environnementales avant saisine de l'autorité environnementale.

Plusieurs autres procédures seront nécessaires avant l'enquête publique :

- Audit de sécurité pour le volet routier ;
- Concertation interadministrative ;
- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- Saisine des présidents de conseil général pour l'aménagement foncier ;
- Saisine de l'autorité environnementale ;
- Information du commissariat général à l'investissement et transmission du dossier d'évaluation socio-économique si demande du CGI.

Une nouvelle saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) sera nécessaire, car il se sera écoulé plus de cinq ans entre la publication du bilan du débat public et le lancement de l'enquête publique fin 2015 (art. L-121-12 code de l'environnement).

En synthèse, Philippe GRAMMONT présente le calendrier prévisionnel (voir présentation jointe à ce document).

Madame la Préfète ouvre ensuite la discussion.

Madame Nerte DAUTIER, garante de la concertation, souhaite vérifier que l'itinéraire de substitution fera bien l'objet d'une concertation aux abords de Soual et de Puylaurens.

Monsieur GRAMMONT lui confirme que ce sera effectivement le cas à la rentrée.

Georges HALBEDEL, FDSEA Haute-Garonne, tient à préciser que la FDSEA Haute-Garonne est, comme certains élus, opposée au projet. Il souhaite savoir si le refus du Conseil général d'intégrer la déviation de Verfeil dans le projet entraînera une nouvelle étude.

André CROCHERIE lui indique que le projet d'autoroute qui est étudié est basé sur un tracé parallèle à la déviation existante (voir présentation jointe), car on ne peut pas imposer à une collectivité d'utiliser une route départementale qui lui appartient.

Alain BROUSSE, Chambre d'agriculture de Haute-Garonne, regrette que le défaut d'accord du Conseil général de la Haute-Garonne sur le projet impacte davantage les terres agricoles qui devraient être selon lui d'utilité publique. Il tient à préciser que les professions agricoles seront très vigilantes sur la prise en compte des enjeux agricoles et notamment sur la production agricole impactée.

Philippe FOLLIOU, Député du Tarn, se dit choqué que l'on parle de la déviation actuelle de Verfeil comme d'une route appartenant au Conseil général de la Haute-Garonne, celle-ci étant un domaine public qui a été financé par le Conseil général de la Haute-Garonne mais aussi par le Conseil régional, les tarnais ayant donc indirectement aussi financé cette déviation. Il trouve que la position du Conseil général impose une double peine aux riverains en rapprochant l'autoroute du bourg et aux contribuables au travers de la non-utilisation de la déviation. Il ajoute que le Conseil général devrait soutenir l'autoroute, afin de favoriser le développement équilibré de la métropole toulousaine en lien avec des pôles d'équilibre tels que Castres. Il demande si le Conseil général de la Haute-Garonne est représenté.

André CROCHERIE précise que le président du Conseil général de la Haute-Garonne a prévenu le préfet de région que la réunion du comité de suivi coïncide avec une session de cette collectivité et qu'il ne pourrait être représenté. Il explique que le choix fait par le comité de pilotage, même si ce n'est pas le plus satisfaisant, découle de l'évaluation d'un risque juridique important d'imposer à une collectivité l'utilisation d'une infrastructure dont elle est gestionnaire.

Joël BOUCHE, Association des Maires Haute-Garonne, fait valoir que les Haut-garonnais ont participé au financement des déviations de Soual et de Puylaurens, qui vont être intégrées à une autoroute non rentable et dont le financement de la subvention d'équilibre n'est pas évident avec la réforme des collectivités territoriales. Il ajoute que, lorsqu'il s'est étonné qu'il n'y ait pas un échangeur complet au niveau de Gragnague, on lui a répondu que le trafic serait insuffisant, justifiant indirectement ses propres arguments pour préférer un aménagement de la route actuelle plutôt qu'une autoroute.

Carlos SANCHEZ, représentant la CGT, demande qu'apparaissent les coûts de ce qui a déjà été réalisé et ce qui reste à faire par la puissance publique afin d'éclairer l'enquête publique. Il tient à rappeler que la position de la CGT était pour un aménagement de la RN126 sans concession autoroutière avec la réalisation d'un premier tronçon à 2x2 voies entre Castres et Soual.

Pascal BUGIS, Maire de Castres, Président de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet, dit qu'un long travail de concertation a déjà été accompli et que des décisions ont déjà été prises pour une autoroute concédée à 2x2 voies. Il déplore ainsi que certains cherchent toujours à remettre en cause le projet.

Frédéric MANON s'exprimant pour la FNE constate qu'il n'est pas le seul opposant au projet en citant la demande d'audience faite au préfet de région par un certain nombre de communes du Tarn et de la Haute-Garonne pour lui faire part de leur opposition au projet autoroutier et voudrait connaître le sort de cette demande avant la décision définitive concernant le tracé de référence. Il indique que le projet comporte aussi des questions sur les échangeurs non tranchés, notamment du fait de la nouvelle demande des communes du secteur pour l'implantation d'un échangeur à Maurens-Scopont. Il s'interroge par ailleurs sur le lancement de l'enquête publique fin 2015 en pleine réforme territoriale et sur le financement compte tenu de la réduction des ressources de l'AFITF.

Josiane CHEVALIER, préfète du Tarn, répond que la réforme territoriale en cours de discussion n'a aucune raison de bloquer tous les dossiers et d'interférer sur le calendrier du projet.

André CROCHERIE précise que pour l'échangeur de Maurens-Scopont, il est nécessaire de réexaminer rapidement ce point du projet, auxquels les élus locaux s'étaient opposés en 2012, mais qui fait l'objet aujourd'hui d'une nouvelle demande. Ce réexamen doit se faire dans le cadre de la décision ministérielle et ne pas impacter la subvention d'équilibre. Quant à la prochaine décision du préfet concernant le tracé de référence, elle pourra – comme l'a précédemment évoqué Philippe GRAMMONT - laisser ouverte jusqu'à la rentrée certains points : l'échangeur de la VC 50 à Castres, l'itinéraire de substitution au niveau de Soual et Puylaurens et l'échangeur de Maurens Scopont qu'il propose de continuer à étudier suite à cette position nouvelle des communes. Un nouveau comité de pilotage sera réuni d'ici octobre pour arbitrer ces questions.

Didier ROD, Collectif Lauragais sans autoroute, Lauragais nature, note d'abord qu'il y a contradiction entre la décision dite « d'aménagement de la RN126 » et la présentation d'un tracé neuf. Il préfère s'exprimer sur le financement et demande si les contournements de Soual et de Puylaurens déjà réalisés avec des financements des collectivités viendront en déduction de leur participation à la subvention d'équilibre. Il souhaite aussi souligner que les aménagements connexes des départementales liés à l'autoroute généreront aussi des surcoûts pour les collectivités territoriales.

André CROCHERIE précise que les aménagements déjà réalisés font partie de l'apport en nature pour l'équilibre du projet. Ils ne sont donc pas dans le coût plafond qui correspond au reste à aménager. Quant aux aménagements qui pourraient être nécessaires sur les départementales, ils seraient les mêmes s'il n'y avait pas de concession.

Philippe GRAMMONT rappelle qu'une fiche « zoom sur les coûts et les financements » établie à la demande de la Commission particulière lors du débat public est téléchargeable en ligne sur le site internet du projet dans la rubrique sur le débat public et éclaire notamment la question du coût des aménagements déjà réalisés.

Philippe FOLLIOU, Député du Tarn, trouve qu'il y a une certaine hypocrisie à se déclarer favorable au désenclavement du sud du Tarn tout en se prononçant pour une solution irréaliste d'aménagement progressif très difficile à financer intégralement par la puissance publique dans le contexte budgétaire actuel. Quant à l'argument de la réforme territoriale, il considère que l'on ne peut pas tout arrêter dans le pays. Il rappelle que l'Etat a décidé d'avancer sur ce projet sous forme de concession, moyennant une subvention d'équilibre dont la part de financement Etat a été définie dans la décision ministérielle. Il n'y a donc pas lieu de revenir sur la capacité de l'Etat à financer ce projet. Il regrette aussi que l'on ne complète pas l'échangeur de Gragnague et voudrait enfin savoir ce que la nouvelle saisine de la CNDP entraînera comme conséquences.

André CROCHERIE répond que l'Etat n'a pas retenu le complément de l'échangeur de Gragnague, mais que, dans l'esprit de la décision ministérielle, rien n'interdit aux collectivités d'en prendre en charge le financement. Quant à la CNDP, c'est une autorité indépendante. Réglementairement, au bout de 5 ans, on est obligé de saisir la CNDP qui doit apprécier si le contexte du projet a évolué depuis le débat public.

Michel BERTHOUMIEUX, Union Régionale Interprofessionnelle CFDT de Midi-Pyrénées, s'exprimant au nom des organisations syndicales en faveur du projet qu'il représente, s'inquiète des demandes nouvelles qui apparaissent, de l'opposition du conseil général de la Haute-Garonne à la réutilisation de la déviation de Verfeil et du surenchérissement du projet qui pourrait se répercuter sur le montant du péage pour les usagers.

Guy BOUSQUET, Association ATLASE et chef d'entreprise, dit que les chefs d'entreprise du sud du Tarn sont lassés par la durée de la concertation et réclame des perspectives claires de réalisation.

Louis CAZALS, Conseil général du Tarn, suggère que l'on réintègre les compléments d'échangeurs de Gragnague dans la concession ASF. Il regrette que l'on pose toujours les mêmes questions et que cela n'aboutisse qu'à retarder le projet. Il souhaite enfin savoir si la consultation de la CNDP risque de retarder le déroulement des études.

André CROCHERIE indique que cette consultation sera faite en parallèle de la poursuite des études et des procédures qui ont été présentées, sans que cela constitue un délai qui

s'ajoute. Ce qui est important, c'est la décision du préfet arrêtant le tracé de référence, par exemple pour la sondages géotechniques qui devraient avoir lieu dès le mois d'août. Concernant la CNDP, s'agissant d'une autorité indépendante, elle prendra sa décision en toute autonomie.

Michel BOSSI, président de la CCI du Tarn, exprime lui-aussi l'exaspération des chefs d'entreprises et rappelle que l'emploi se crée essentiellement au niveau des PME. Il pense qu'il faut une vision à long terme des aménagements et que la métropole a autant besoin du territoire que l'inverse. La métropole est étouffée. Le Tarn constitue le deuxième bassin d'emplois de la région derrière la Haute-Garonne. Quant à la rentabilité, elle n'était pas plus évidente à l'époque entre Albi et Toulouse ou entre Toulouse et Bordeaux. Il demande que ce projet commence enfin.

Martine GILMIER, Conseil régional Midi-Pyrénées, confirme que la Région s'est engagée à financer une part de la subvention d'équilibre et que cela devrait se faire sur les mêmes bases que les négociations des contrats de plan. Elle annonce que le Conseil régional est prêt à s'engager à hauteur de 27,5 % du montant de la subvention d'équilibre, soit à 45 M€. Elle tient à souligner également que la Région est très sensible aux demandes agricoles et à l'étude des circulations locales qui a été annoncée.

Michel BERTHOUMIEUX, Union Régionale Interprofessionnelle CFDT de Midi-Pyrénées, souhaite savoir comment s'organisera la coordination entre le projet d'autoroute, le schéma régional de cohérence écologique et le SCOT qui n'existe pas encore.

André CROCHERIE précise que l'Etat et la Région copilotent l'élaboration du schéma régional de cohérence écologique ; il a bien sûr été pris en compte. La consultation du public est en cours et l'enquête publique est prévue en fin d'année. Quant au SCOT, il n'existe pas encore, mais s'il devait aboutir avant le projet d'autoroute, l'Etat l'intégrerait à ses études.

Le président de la chambre d'agriculture du Tarn reste persuadé qu'il faut désormais poursuivre et rappelle que l'agriculture contribue à ce projet dès le premier jour en apportant des terres agricoles qui vont ainsi disparaître alors que les terres de cette vallée sont parmi les plus riches de Midi-Pyrénées. Il indique qu'il ne faut pas multiplier les échangeurs mais qu'il n'est pas opposé à la poursuite d'aménagements complémentaires de l'échangeur de Gragnague en Haute-Garonne et à l'adaptation du fuseau d'étude pour permettre de rajouter éventuellement l'échangeur de Maurens-Scopont. Il prend acte de la décision sur le tracé, tout en souhaitant qu'il soit au plus près du Girou à chaque fois que c'est possible. Enfin, il préconise que les SAFER des deux départements soient intégrées dès maintenant dans la définition du projet.

Philippe FOLLIOU, Député du Tarn, suggère que l'Etat demande à ASF de réaliser dès maintenant la mise à 2x2 voies de la bretelle A680 en compensation du prolongement de la durée de sa concession.

André CROCHERIE dit que des procédures sont à mener par ASF pour avoir les autorisations de travaux avant de pouvoir les engager. A ce stade, la DREAL s'interroge sur la réalisation soit d'une seule enquête publique soit de deux enquêtes publiques concomitantes. Il répond que le complément de l'échangeur de Gragnague n'a pas été retenu par la décision du préfet de région fin 2011 car il a été chiffré à 30 millions d'euros TTC sans que ce coût soit justifié dans le cadre du projet d'autoroute Castres-Toulouse compte tenu des trafics générés par ce complément (dossier échangeurs et itinéraire de substitution). Ce complément d'échangeur

aurait donc un impact très significatif sur la subvention d'équilibre. Il précise aussi que le projet de complément ne figure pas dans le paquet autoroutier avec ASF en cours de discussions très serrées avec la Commission européenne quant à un éventuel recours à l'adossement.

Frédéric MANON, FNE Midi-Pyrénées, demande quand on connaîtra le mécanisme de calcul de la subvention d'équilibre ainsi que l'actualisation des trafics.

Messieurs CROCHERIE et GRAMMONT lui répondent que ce sera au moment de l'enquête publique en ajoutant que cela sera préalablement présenté au comité de suivi.

Patrick AYGOBERE, CESER Midi-Pyrénées, demande que l'on prenne en considération la maîtrise foncière.

Philippe FOLLIOU, Député du Tarn, constate que les acteurs du territoire souhaitent désormais que le projet avance rapidement et qu'il n'y ait plus de doute parmi les populations sur la volonté de l'Etat et des collectivités de faire aboutir le projet d'autoroute.

Madame Josiane CHEVALIER, préfète du Tarn, clôture la réunion en soulignant que chacun a pu s'exprimer et confirme que la feuille de route est bien claire ; elle en rappelle les grands principes : concession, coût plafond, aménagements supplémentaires à la charge des collectivités qui les réclameraient tout ceci avec une perspective d'enquête publique fin 2015.

Mme la préfète remercie les participants et lève la séance.