

Autoroute Castres-Toulouse Comité de suivi du 5 mars 2012

Compte-rendu

Participants (par ordre alphabétique) :

- Patrick AYGOBERE, CESER
- Michel BERTHOUMIEUX, Union Régionale Interprofessionnelle CFDT de Midi-Pyrénées
- Jacqueline BESSETTES, Chambre d'agriculture Haute-Garonne
- Alain BOU, Chambre d'agriculture du Tarn
- Joël BOUCHE, Association des Maires Haute-Garonne
- Guy BOUSQUET, Association ATLASE
- Pascal BUGIS, Président de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet
- Samuel BREILLER-TARDY, DDT du Tarn
- José CAMBOU, FNE Midi-Pyrénées
- Pierre CAVALIE, Conseil général du Tarn (DGST)
- Louis CAZALS, représentant le Conseil général du Tarn
- Henri-Michel COMET, Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne
- André CROCHERIE, Directeur régional DREAL Midi-Pyrénées
- René DALMAU, DDT de la Haute Garonne
- Jean-Marc FALCONE, Préfet du Tarn
- Laurent FOREST, Chambre d'agriculture Haute-Garonne
- Philippe GRAMMONT, Directeur régional adjoint DREAL Midi-Pyrénées
- Georges HALBEDEL, FDSEA Haute-Garonne
- Gilbert HEBRARD, Conseiller général de la Haute-Garonne
- Jean-Claude HUC, FDSEA Tarn
- Dominique LEMAN, UPNET
- Isabelle MEYER remplaçant Serge MATHIEU, Communauté urbaine du Grand Toulouse (CUGT)
- Bernadette MILHERES, DDT du Tarn
- Guy MILLAN, Comité de soutien à l'autoroute
- Jean Pierre TAILHADES, Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Tarn
- Olivier TARDY, Chambre d'Agriculture du Tarn
- Francis VIEU, Cercle Cité Solidaire

Excusée: Mme Nerte DAUTIER, garante de la concertation.

Monsieur le préfet de région Midi-Pyrénées, président du comité de suivi, accueille les participants et présente l'ordre du jour de la réunion consacrée à l'examen des variantes de tracés et aux enseignements de la concertation. Il indique que le comité de pilotage se réunira le 15 mars, en vue d'une décision concernant le tracé de référence qui sera soumis à l'enquête publique.

Monsieur le préfet demande à l'assemblée si quelqu'un souhaite formuler préalablement une observation.

M. BERTHOUMIEUX demande comment sont diffusés les comptes-rendus car il a relevé des erreurs d'orthographe concernant son patronyme dans le dernier compte rendu. La DREAL lui répond qu'ils sont diffusés à tous les membres du comité de suivi, puis mis en ligne sur le site Internet du projet. Cette erreur sera corrigée sur le compte-rendu du précédent comité de suivi.

Philippe Grammont introduit la présentation générale en rappelant les décisions antérieures et la vie des groupes de travail. Il relate la tenue des ateliers du développement durable qui ont réuni une centaine de participants le 23 janvier dernier à Castres.

Il présente ensuite les modalités de la concertation sur les tracés et un premier bilan des chiffres de participation, notamment une importante fréquentation du site Internet : plus de 3300 visites pendant le mois de février et plus de 1000 consultations des cartes détaillées des tracés.

133 personnes ont été reçues lors des permanences, essentiellement des propriétaires habitant dans l'emprise qui ont surtout évoqué des problématiques agricoles.

Madame CAMBOU indique qu'elle a relevé des confusions concernant le site internet, certaines personnes s'étant reporté à la concertation sur le choix des fuseaux, toujours en ligne sur internet au titre de l'historique du projet et qui s'était déroulée en 2011 à peu près à la même époque.

M. CAZALS évoque la négociation avec ASF concernant le complément du demi-échangeur autoroutier avec l'A68. M. le préfet lui répond que la demande d'inscription dans un futur contrat de plan Etat-ASF est toujours envisagée.

A sa demande, Philippe Grammont lit la conclusion du rapport de Madame Nerte Dautier, garante de la concertation, qui n'a pas pu être présente au comité de suivi (l'intégralité de ce rapport est en ligne sur le site internet www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr).

Puis, après avoir exposé la méthodologie employée pour l'analyse des tracés, il présente, secteur par secteur, les variantes de tracés et les enseignements de la concertation.

Secteur 1: de l'A68 à Verfeil

Concernant le secteur 1, M. BOUCHE confirme son regret qu'il n'y ait pas un échangeur complet avec l'A68 ; il pense que cela aura un coût supérieur quand il faudra le réaliser ultérieurement.

M. André CROCHERIE rappelle qu'à ce jour le trafic prévu ne le nécessite pas, mais que cela n'obère pas l'avenir.

Secteur 2: de Verfeil à Villeneuve-Lès-Lavaur

M. BOUCHE rappelle la position du Conseil général de la Haute-Garonne souhaitant garder une route gratuite évitant la traversée du bourg.

M. le préfet lui répond que l'on doit pouvoir trouver une solution assurant à la fois la réalisation de l'autoroute et une desserte gratuite de la commune de Verfeil.

M. HUC demande des précisions quant à la méthode d'analyse des impacts agricoles qui a conduit aux conclusions exposées dans le tableau comparatif des enjeux.

Philippe Grammont précise que cette analyse, issue d'une étude réalisée par les chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne, tient compte de l'ensemble des impacts agricoles, notamment des exploitations et des surfaces de terres concernées, irriguées ou pas, ainsi que de la configuration des parcelles. Il indique les surfaces respectives concernées par les tracés 2 et 6 (47 hectares de parcelles présentant de bonnes potentialités agronomiques impactées par le tracé 2, 50 hectares pour le tracé 6; 18 hectares de parcelles déstructurées par le tracé 2, 30 hectares pour le tracé 6; 10 hectares de parcelles irriguées prélevées par le tracé 2, contre 15 hectares pour le tracé 6).

M. HALBEDEL ne comprend pas que les positions des chambres d'agriculture soient présentées comme divergentes.

M. HUC pense pour sa part que si les opinions des deux chambres convergent sur les objectifs et le fond du projet, il n'y a pas la même vision au sujet de l'impact du tracé sur les activités agricoles. Il pense que le tracé 6 est moins impactant pour l'agriculture.

Philippe Grammont attire l'attention sur l'impact lié à la reconstitution du champ d'expansion des crues dans le cas des tracés au plus près du Girou, de l'ordre de 360 000 m³ à compenser alors qu'il n'en faudrait que le tiers dans les autres cas.

M. FOREST confirme que la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne s'est positionnée en faveur du tracé 2 pour lequel l'impact sur les terres agricoles serait moins important et rappelle que les accès aux terres agricoles seraient de toute façon maintenus ou reconstitués.

M. HUC pense que le positionnement au plus près du Girou permettrait de continuer à utiliser la route existante pour l'accès aux parcelles agricoles.

Philippe Grammont précise que le travail détaillé sur la recherche des rétablissements de circulation se fera une fois le tracé retenu et permettra de régler la question des accès agricoles en lien avec les représentants de la profession.

M. HEBRARD ne comprend pas que des agriculteurs défendent une solution qui est plus impactante pour les terres agricoles.

M. BOU souhaite rappeler que les agriculteurs du Tarn ne se sont jamais opposés au projet d'autoroute mais qu'aujourd'hui ils souhaitent en minimiser les impacts sur les terres agricoles.

M. le préfet souligne qu'un passage dans la vallée du Girou s'avère très problématique en raison de l'inondabilité tout en rappelant que l'État est très attaché à préserver les activités agricoles.

M. HEBRARD s'étonne d'avoir entendu une association « essentiellement tarnaise » proposer de donner de la terre pour contribuer aux remblais dans la plaine du Girou.

Madame CAMBOU est frappée que les aspects économiques soient souvent avancés en faveur de l'autoroute alors que l'économie de ce territoire est essentiellement agricole. Elle se dit incapable pour sa part d'estimer ce qui serait prélevé en matière de terres agricoles.

Philippe Grammont indique qu'il a été tenu compte non seulement des surfaces agricoles directement impactées mais aussi des exploitations qui pourraient être déstructurées.

M. le préfet réaffirme la volonté forte de l'État de préserver les terres agricoles.

M. HUC ajoute que le tracé numéro 2 aurait en plus l'inconvénient de passer très près de Teulat.

M. HALDEBEL répond à Mme Cambou que le recensement des terres concernées a été fait et qu'il est disponible.

Secteur 3: de Villeneuve-Lès-Lavaur à Puylaurens

La présentation du secteur 3 ne suscite ni observation ni question que ce soit pour le contournement du château de Scopont ou pour le contournement de Cuq Toulza.

Secteur 4: de Puylaurens à Soual

M. CAZALS souhaite savoir si le passage au droit de Saint-Germain-des-Prés est en déblai.

Philippe Grammont confirme et précise que l'adaptation proposée suite à la concertation consiste à se rapprocher de la RN126 à l'ouest de Saint-Germain-des-Prés et convient mieux au souhait de l'agriculteur concerné.

À une question de M. HUC sur la possibilité d'adapter le tracé de Saint-Germain-des-Prés à l'est, il répond que sera étudiée le même type d'adaptation.

Secteur 5: de Soual à Castres

M. BOU souligne qu'à l'entrée comme à la sortie de ce secteur, il y a deux exploitations agricoles ; il estime que les réservations foncières ont pris du retard.

M. SANCHEZ fait des remarques à propos des positions divergentes sur les secteurs 2 et 3 alors que les avis sont plus convergents sur les secteurs 4 et 5. Il pense que la subvention d'équilibre permettrait de réaliser ce projet sans recourir à la concession de façon phasée en commençant par les secteurs 4 et 5

M. le préfet constate qu'il rappelle la position générale de son organisation, mais il indique que la réunion du comité de suivi porte sur les variantes de tracés.

Madame CAMBOU est préoccupée par la proximité d'une crèche au Dicoso et demande que l'on étudie cet aspect.

M. BOUSQUET fait remarquer que l'autoroute permettra de décharger le trafic à proximité de deux autres crèches qui sont aujourd'hui exposées à un fort trafic de transit.

Approche globale sur le tracé

Philippe Grammont fait ensuite la synthèse et aborde les principes de péage qui ont été envisagés.

M. BOUCHE demande pourquoi le projet est chiffré « TTC » et la subvention d'équilibre l'est hors-taxe.

Philippe Grammont précise qu'il s'agit de la pratique habituelle pour ce type de projet en ce qui concerne la subvention d'équilibre, les collectivités récupérant la TVA.

M. BERTHOUMIEUX rappelle la position de son organisation favorable à ce que l'utilisateur paie l'essentiel de l'infrastructure. Il se demande s'il n'y a pas lieu d'envisager une péréquation avec l'itinéraire A68 Toulouse-Albi car il y aura de fait une iniquité entre les deux territoires du Tarn (Albi et Castres) quant au coût du péage.

M. le préfet considère que ce débat pourra avoir lieu lorsque le concessionnaire sera connu.

M. CAZALS ne pense pas que cela concerne le seul département du Tarn.

Madame CAMBOU rappelle que le coût annoncé lors du débat public était de 330 millions d'euros et demande les raisons de l'écart constaté aujourd'hui.

Philippe Grammont précise que l'ensemble du coût a été actualisé en valeur 2012 et que, dans le dossier du débat public, le coût du projet était évalué à 333,7 M€ TTC valeur 2009 plus 15,6 millions d'euros en valeur 2009 prévus au CPER pour des acquisitions foncières et travaux sur la section urbaine Castres-Soual. La comparaison de ces coûts conduit à une augmentation de 3,7 % du coût de l'opération.

M. CAZALS trouve que malgré l'augmentation de la subvention d'équilibre, il faut trouver une solution pour réaliser le désenclavement du sud tarnais.

Le prochain comité de suivi prévu devrait examiner le dossier d'enquête publique ; cette dernière devant avoir lieu en fin d'année.

M. CROCHERIE indique que l'élargissement du fuseau d'études et le nombre de variantes encore possible, n'a pas permis d'anticiper un certain nombre d'études sur les mesures écologiques compensatoires, ce qui explique les deux à trois mois de décalage du calendrier avant l'enquête publique.

M. AYGOBÈRE se félicite du travail fait et de l'avancée des études simultanément à la concertation qui a été réalisée.

M. le préfet souligne que cette concertation très poussée s'inspire des principes du Grenelle de l'environnement et conclut la réunion.