

**AUTOROUTE CASTRES-TOULOUSE**  
**Comité de suivi du 12 mai 2011**  
**Compte-rendu**

**Participants (par ordre alphabétique) :**

- Jacqueline ALQUIER, Sénatrice du Tarn
- Matthieu ATHANASE, DREAL Midi-Pyrénées
- 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
- Serge BOUSCATEL, Chambre d'agriculture Haute-Garonne
- Guy BOUSQUET, A.T.L.A.S.E
- Samuel BREILLER-TARDY, DDT Tarn
- Pascal BUGIS, Président de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet
- Thomas CADOUL, DREAL Midi-Pyrénées
- José CAMBOU, FNE Midi Pyrénées
- Louis CAZALS, représentant le Conseil général du Tarn
- Henri-Michel COMET, Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne
- Michel CLAUDE, UPNET
- André CROCHERIE, Directeur régional DREAL Midi-Pyrénées
- Nerte DAUTIER, Garant de la concertation
- Andrée FARENC, Député suppléante de Bernard CARAYON, Député du Tarn
- Gilles FAURE, Préfecture de la Région Midi-Pyrénées, Secrétaire Général aux Affaires Régionales
- Philippe FOLLIOU, Député du Tarn
- Philippe GRAMMONT, Adjoint au Directeur régional DREAL Midi-Pyrénées
- Gilbert HEBRARD, Conseiller général de la Haute-Garonne
- Laurent HOULES, Conseil Régional MP
- Marie-Lise HOUSSEAU, Chambre d'agriculture du Tarn
- Jean-Claude HUC, FDSEA 81
- Eric JUBAULT, Conseil général de la Haute-Garonne (DUI)
- Serge MATHIEU représentant Bernard MARQUIE, Communauté urbaine du Grand Toulouse (CUGT)
- Michel MAUREL, CCI du Tarn et CCIR Midi-Pyrénées
- Grégory MAYEUR, Conseil général de la Haute-Garonne (DUI)
- Bernadette MILHERES, DDT du Tarn
- Guy MILLAN, Comité de soutien à l'autoroute
- Didier ROD, Associations Lauragais Sans Autoroute, Lauragais Nature
- Jean Pierre TAILHADES, Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Tarn
- Laure VIE, DREAL Midi-Pyrénées
- Francis VIEU, Cercle Cité Solidaire
- Pascal VIVIER, DDT Haute-Garonne

La réunion était présidée par Monsieur Henri-Michel COMET, Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne, entouré de :

- Madame Marcelle PIERROT, préfète du Tarn,
- Madame Nerte DAUTIER, garant de la concertation, nommée par la CNDP,
- Monsieur André CROCHERIE, directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées.

En ouverture de la réunion, Monsieur le Préfet accueille les participants et rappelle que, lors de la dernière réunion du 14 février, le point avait été fait concernant l'avancement de la concertation sur les fuseaux, la localisation des échangeurs, les principaux enjeux territoriaux et les principes pour l'organisation des péages.

La concertation s'est ensuite poursuivie jusqu'à cette réunion du 12 mai dont les débats représentent l'achèvement de cette première phase de concertation sur les fuseaux.

M. André Crocherie rappelle l'organisation mise en place par le maître d'ouvrage pour conduire cette concertation avec notamment les réunions intercommunales avec les élus, les échanges avec les acteurs du territoire et les permanences pour le public.

Il présente les différents outils qui ont constitué le dispositif d'information :

- Le dossier de la concertation ;
- Le site internet ;
- L'annonce des modalités par un communiqué de presse ;
- La présentation Powerpoint pour les réunions ;
- Les insertions publicitaires dans la presse locale et régionale ;
- Le dépliant-invitation distribué dans 37 000 boîtes aux lettres ;
- L'affiche-poster et les registres mis en place dans les mairies.

Il souligne l'importante fréquentation du site Internet : au 30 avril, plus de 3500 visiteurs différents et 30 000 pages vues.

M. Philippe Grammont aborde ensuite les différents échanges qui ont eu lieu depuis le dernier comité de suivi :

- des réunions supplémentaires avec les élus des secteurs concernés en particulier sur les communes de Cuq Toulza, Maurens-Scopont, Le Faget et Loubens-Lauragais ; les comptes-rendus de ces réunions sont mis en ligne sur le site Internet ;
- des réunions complémentaires avec les services de l'État : ONEMA, DDT, services de l'architecture et du patrimoine, aviation civile ...;
- des réunions de travail avec les chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne sur la base d'une étude complémentaire effectuée par ces deux chambres consulaires et mise en ligne ;
- des notes techniques préparées par les services de la DREAL pour préciser certaines solutions techniques, notamment sur les communes de Cuq Toulza et de Maurens-Scopont ; elles sont également en ligne sur le site Internet ;
- Enfin, des réponses thématiques ont été apportées sur le site Internet aux questions générales les plus récurrentes en provenance du public.

Mme Jacqueline Alquier s'étonne que certains courriers qu'elle a adressés ne soient pas mentionnés dans le bilan de la concertation.

M. Philippe Grammont souligne qu'à ce stade il ne s'agit que d'un projet de bilan de la concertation qui doit être complété notamment au vu des débats du comité de suivi et éventuellement corrigé s'il y a eu des oublis. Cela sera bien sûr le cas sur ce point.

Il présente ensuite le bilan quantitatif : 9 permanences de proximité avec plus de 350 personnes rencontrées et des entretiens d'une durée moyenne d'une quinzaine de minutes. On constate une expression plus forte que la moyenne dans les deux secteurs centraux.

Il commente ensuite les différents graphiques (cf. diaporama en annexe) sur la nature et les thèmes des expressions recueillies qu'ils soient d'intérêt particulier ou général. L'environnement est beaucoup plus présent que lors du débat public.

Madame Nerte DAUTIER, garant de la concertation, présente ses observations en soulignant que 7 réunions complémentaires se sont tenues à un rythme soutenu dont deux en février, 4 en avril ; leur délai de programmation rapide ne lui a pas permis de suivre leur déroulement.

Tous les comptes-rendus de ces réunions lui ont été soumis préalablement à leur diffusion, lui permettant d'en suivre les échanges, et de mesurer la prise de conscience de la part des élus, des associations et des habitants de la complexité des enjeux en particulier sur le secteur 3 Maurens-Scopont-Puylaurens.

Cependant la dernière en date du 3 mai en mairie de Cuq Toulza a été programmée suffisamment à l'avance pour qu'elle puisse y assister.

Lors de cette dernière réunion, elle est intervenue à la demande de monsieur le sous-préfet afin de préciser que cette concertation qui se déroule après le débat public et la décision ministérielle en date du 25 juin 2010 constitue une phase nouvelle dans la procédure.

En effet, le dossier de concertation, bien que faisant référence aux fuseaux présentés lors de la concertation précédente (2008) et distinguant graphiquement le fuseau préférentiel issu de cette dernière, a été constitué afin de permettre à tous un même niveau de connaissance. Ce dossier constitue « la pierre angulaire » de cette nouvelle concertation et les avis à formuler ou les délibérations à prendre portent sur ce nouveau dossier.

Mme Nerte Dautier note ensuite que le calendrier initialement prévu fixant le comité de suivi fin avril n'aurait pas permis ces échanges approfondis avec les acteurs et qu'il est difficile de contraindre la concertation dans un temps trop restreint par un calendrier préétabli.

Elle relève que le site Internet est un instrument d'information, de dialogue et de participation du public, très visité, ce qui montre son importance dans le processus de concertation territoriale.

La rubrique Concertation s'est enrichie d'une sous-rubrique intitulée « réunions complémentaires avec les acteurs locaux ». Cette volonté de transparence de la part du Maître d'Ouvrage se doit d'être saluée, cependant on peut regretter le temps beaucoup trop long concernant la mise à jour du site. Devraient être en ligne toutes les dates des réunions complémentaires, comme les comptes rendus de celles-ci. L'exemple du compte-rendu du comité de suivi du 14 février, avec plus de 2 mois pour sa mise en ligne, est à ce titre significatif. Cette longueur semble nuire à la transparence de la concertation.

Il en est de même pour les notes techniques complémentaires issues des réunions et faisant état de nouvelles propositions, qui gagneraient à être mises à disposition du public rapidement afin d'éclairer tous les acteurs sur la prise en compte de leurs remarques et arguments.

Les échanges au travers des courriels, les pétitions, les délibérations montrent la prise de conscience et la forte inquiétude des acteurs et des habitants sur les enjeux de cette première phase, avec l'attente du choix rapide d'un fuseau.

En conclusion, Mme Nerte Dautier indique que les objectifs de la concertation concernant cette première phase semblent avoir été atteints. Un dialogue constructif reconnu et salué par de nombreux participants s'est engagé entre les différents acteurs et le maître d'ouvrage sur

cette première phase, celui-ci a établi de nouvelles propositions techniques afin d'éclairer les choix futurs attendus avec impatience par tous.

M. le Préfet remercie Madame Nerte Dautier, garant de la concertation, pour ses observations puis donne la parole aux participants.

M. Philippe Folliot souhaite remercier une nouvelle fois la DREAL pour la qualité du travail réalisé, la qualité des documents distribués et la pédagogie mise en avant ; il souligne que pour nombre de participants, c'était une nouvelle occasion de pouvoir s'exprimer car il y a eu déjà de multiples occasions d'évoquer ce projet.

M. Gilbert Hébrard, représentant le Conseil général de la Haute-Garonne et maire de la commune de Vendine traversée par l'autoroute rappelle en préambule son opposition au projet tout en saluant aussi le travail fait par la DREAL. Il regrette que les nouvelles modifications présentées aux maires concernés ne puissent pas être étudiées plus longuement.

Madame José Cambou confirme pour l'essentiel les propos de Madame Dautier mais relève que certaines personnes ayant rencontré les porteurs de projets ne comprennent plus pourquoi il y a une enquête publique alors qu'elles ont l'impression que le projet est déjà décidé. Elle souhaite que dans la communication pour le public, on distingue les deux étapes de manière claire.

M. Didier Rod souligne que les questions environnementales étaient les mêmes pour une autoroute concédée que pour une 2 × 2 voies gratuite ; c'est pourquoi il lui semble normal que le débat public ne se soit pas focalisé sur les sujets environnementaux. À partir du moment où l'on se préoccupe des tracés du fuseau, elles prennent toute leur force. Il relève d'ailleurs que certains partisans de l'autoroute changent de position à partir du moment où elle pourrait passer chez eux.

M. Serge Bouscatel souhaite remercier les services de la DREAL d'avoir initié une étude approfondie pour le secteur agricole même si elle n'a pas permis d'aboutir sur tous les points. Il regrette par contre de ne pas avoir été invité à la réunion du 5 avril au Faget et ne voudrait pas qu'après le travail accompli, de nouvelles propositions apparaissent et qu'il n'en ait pas connaissance.

M. Michel Claude s'adresse au préfet et réaffirme son opposition au projet qu'il qualifie de contraire au Grenelle de l'environnement.

M. Joël Bouche veut aussi exprimer l'opposition de l'association des maires de Haute-Garonne et renouvelle son souhait de voir étudier des propositions alternatives à l'autoroute.

M. Philippe Folliot soutient pour sa part que le projet est parfaitement cohérent avec le Grenelle de l'environnement, auquel il a contribué en tant que parlementaire.

M. le Préfet indique ensuite que, s'il est parfaitement normal que l'on entende différentes positions, une décision ministérielle est intervenue à la suite du débat public ; il veillera à ce que l'enchaînement des différentes phases de la procédure soit clairement présenté. Il propose de passer à la présentation des enseignements de la concertation secteur par secteur.

M. Philippe Grammont présente alors la synthèse secteur par secteur

## **Secteur 1**

Ce secteur est un peu particulier puisque la bretelle A680 est déjà concédée aux ASF. Dans ce secteur, il n'y a pas de difficultés particulières sur la question du fuseau.

Ce qui a fait plus de débat est le complément des échangeurs : l'échangeur autoroutier vers l'A68 et l'échangeur local de Gragnague (aujourd'hui incomplet). Une expression forte des élus a été enregistrée pour étudier le complément de ces échangeurs.

La DREAL a rappelé que des études d'opportunité sur les compléments de ces échangeurs allaient être réalisées. Le complément de la bifurcation autoroutière pourrait être pris en

charge financièrement dans le cadre du contrat pluriannuel de l'État avec les ASF. Par contre, les compléments de l'échangeur local supposent la mise en face de financements locaux.

Il y eut aussi quelques échanges sur les questions de zones inondables confirmant la nécessité d'une étude hydraulique pour l'insertion de la bretelle autoroutière.

M. Joël Bouche s'étonne qu'il puisse être considéré opportun de réaliser l'autoroute Castres-Toulouse et non-opportun de compléter les échangeurs autoroutiers. Tout en rappelant son opposition de principe au projet, il demande que l'on prévoit de compléter les échangeurs autoroutiers. Par ailleurs, il se dit interloqué par le fait que l'on puisse demander la participation des collectivités locales pour l'échangeur local de Gragnague.

M. Didier Rod trouve lui aussi curieux que l'on sollicite le financement des collectivités locales et s'étonne que tous les fuseaux proposés soient situés en zone inondable.

M. Alain Bou souligne la nécessité d'un échangeur complet au nom du développement du territoire.

M. Michel Berthoumieux rappelle que, lors du dernier comité de suivi, il a été demandé par le représentant de la Communauté urbaine du grand Toulouse que l'on étudie parallèlement les liaisons avec la métropole par les transports collectifs sachant qu'il y a une halte ferroviaire très proche.

M. Philippe Folliot confirme aussi le souhait d'avoir dans la décision finale un échangeur complet permettant de relier Albi.

M. Pascal Bugis rappelle à tous qu'il avait été annoncé lors du dernier comité de suivi le lancement d'une étude spécifique et complète sur l'ensemble des échangeurs. Il souligne que cela jouera indéniablement sur le coût du projet et donc la part de financement qui pourrait être éventuellement demandée aux collectivités territoriales.

Madame José Cambou rappelle pour sa part que le problème du demi échangeur et le positionnement en zone inondable avaient été soulignés par la FNE lors de l'enquête publique ; selon elle, on retrouve tous les problèmes aujourd'hui avec, en plus, un trafic qui sera certainement supérieur.

M. le Préfet confirme qu'une étude globale sur les échangeurs sera réalisée et disponible pour la fin de l'année. Il rappelle que le projet nécessitera probablement le recours à une subvention d'équilibre. Il ajoute que la bretelle A680 est certes située en zone inondable mais existe déjà. Il précise qu'une étude hydraulique sera réalisée.

## Secteur 2

Pour plus de clarté, M. Philippe Grammont propose de l'aborder en trois sous-secteurs :

- **la partie Ouest qui correspond à la déviation de Verfeil** : un consensus est apparu sur le fuseau qui est calé sur la déviation existante. Il rappelle que dans ce secteur le maître d'ouvrage poursuit trois options d'études : le doublement de la déviation actuelle avec un itinéraire de substitution par les voiries existantes, le doublement de la déviation actuelle avec construction d'un itinéraire de substitution parallèle et enfin la conservation de la déviation actuelle et la réalisation d'un projet autoroutier dans le fuseau qui fait l'objet d'un consensus.

Monsieur Joël Bouche prend la parole pour rappeler l'opposition déterminée du Conseil général à ne pas céder au concessionnaire la déviation de Verfeil.

M. Gilbert Hébrard le confirme en faisant également des réserves sur une éventuelle participation financière du Conseil général de la Haute-Garonne à la subvention d'équilibre.

M. Didier Rod voudrait que l'on fasse systématiquement la nuance en précisant que le mot « consensus » ne concerne que les personnes globalement favorables au projet.

- la partie située entre la déviation de Verfeil et Maurens-Scopont.**, Parmi l'ensemble des fuseaux, le débat s'est circonscrit entre le fuseau 2C qui passe le plus au nord et le fuseau 2P qui se situe dans la vallée du Girou ; le fuseau 2E a fait l'objet d'un rejet lors des différents échanges. Les différentes expressions relevées lors de la concertation ne font pas l'objet d'un consensus : les communes du sud soulignant les enjeux écologiques et techniques du fuseau situé dans la vallée du Girou pour préférer le fuseau passant au nord et inversement les communes situées entre Teulat et Maurens-Scopont qui, elles, se prononcent en faveur du fuseau 2P en fonction des enjeux humains et agricoles.

Une étude complémentaire réalisée par les chambres d'agriculture a conclu sur un fuseau de moindre impact agricole.

Par ailleurs, il faut souligner dans ce secteur la question de l'aérodrome de Bourg Saint-Bernard qui apporte des contraintes supplémentaires liées aux servitudes aéronautiques qui pèsent sur le fuseau 2P.

Pour sa part, le public a exprimé une opposition très forte au fuseau 2C, notamment lors de la permanence de Teulat mais, de façon générale, on relève des expressions très partagées en faveur du choix soit du fuseau 2C, soit du fuseau 2P.
- le secteur de Maurens-Scopont** qui est un secteur qui a fait l'objet d'un certain nombre de réunions complémentaires à la demande des élus et de la DREAL au fur et à mesure de la concertation. Le débat s'est circonscrit entre un passage au nord ou au sud du château de Scopont.

Dans ce secteur-là, les communes situées au sud restent opposées au fuseau situé dans la vallée du Girou et encore plus à l'option de fuseau adapté qui a été présentée lors de la concertation. La commune de Maurens-Scopont est opposée à un passage au nord, et est favorable à un passage au sud dans la vallée du Girou (2P).

Les chambres d'agriculture ne sont pas parvenues non plus à un consensus dans ce secteur là : celle du Tarn recommandant plutôt un passage au sud et celle de la Haute-Garonne considérant que le fuseau de moindre impact agricole se situe plutôt au nord du château de Scopont.

M. Philippe Grammont donne un éclairage complémentaire sur la question des points d'échanges.

Sur le positionnement du point d'échange à hauteur de Verfeil, un consensus apparaît pour qu'il soit placé à l'ouest de la RD 112.

Concernant celui de Maurens-Scopont, différentes positions se sont exprimées sur le positionnement plus à l'est (proche de Cuq-Toulza) ou plus à l'ouest (au niveau de la RD11), même si un positionnement au plus près de la fourche entre la RD 826 et la RN 126 actuelle semble pouvoir faire consensus.

M. Alain Bou dit qu'il a participé à l'étude réalisée avec les élus de la chambre d'agriculture de la Haute-Garonne et qu'il lui semblait qu'un accord avait été trouvé pour intégrer l'autoroute entre les deux barrières naturelles que constitue d'une part le Girou et d'autre part la RD 42 avec certes des problèmes sur le Moulin de Nagasse, le Pré de la Fadaise et l'aérodrome de Bourg Saint-Bernard.

Le seul point de dissension restant était le contournement de Scopont, même si, à ses yeux, un contournement par le sud lui semblait préférable, laissant ainsi à la RD 42 sa fonction de liaison entre les cinq communes environnantes. Par contre le contournement par le nord impacterait directement plusieurs habitations ainsi qu'une zone d'activités.

M. Michel Berthoumieux rappelle que la CFDT s'est prononcée pour la concession et reste donc attentive au montant potentiel du péage. Il dit apprendre que le Conseil général de la Haute-Garonne ne souhaite pas mettre à disposition une voirie qu'il administre, alors qu'elle devait faire à l'époque l'objet d'un classement en voirie nationale et, de plus, qu'elle a fait

l'objet d'un cofinancement à 50 % par le Conseil général et par le Conseil régional, ce qui est une reconnaissance implicite de l'intérêt régional de ce contournement.

À ce stade des études, il ne comprend pas que l'on puisse écarter la possibilité de réutiliser la déviation sachant que cela constituerait une économie significative de financement public d'une part et de foncier agricole d'autre part.

M. Gilbert Hébrard est tout à fait d'accord pour que l'on garde la RD 42 pour desservir les villages. Pour lui le tracé qui passe dans la vallée du Girou est celui qui impacte le plus les terres agricoles et se situe de plus en zone inondable. Le tracé 2C lui paraît plus favorable. À ses yeux, les maires du Tarn, sont partisans de l'autoroute à condition que son tracé passe dans la vallée du Girou, mais, quand il passe chez eux, ils sont contre l'autoroute.

M. Serge Bouscatel confirme que la chambre d'agriculture de Haute-Garonne a travaillé sur le tracé et trouvé un compromis même difficile sur la majorité du tracé. Il pense qu'il est plus facile de déplacer deux entreprises qu'un exploitant agricole. Il renouvelle sa crainte sur la proposition de nouveaux fuseaux en fin de concertation.

M. Didier Rod n'a pas vu de mention de zones de nidification de la bergeronnette dans cette zone (fuseau 2P). M. le Préfet lui répond que ce point est bien mentionné dans le dossier même s'il n'est pas repris dans cette synthèse.

### **Secteur 3 (de Maurens Scopont à Puylaurens)**

Ce secteur est constitué essentiellement de la déviation de Cuq Toulza. Un certain nombre de fuseaux était présenté à la concertation. Lors des réunions, le débat s'est progressivement concentré sur le contournement de Cuq Toulza par le nord avec un consensus sur la façon dont le fuseau pouvait s'inscrire dans la partie ouest (commune aux fuseaux 3A et 3P).

Ce dernier fuseau 3P était apparu à l'issue de la concertation de 2008 et n'avait pas été présenté au public lors de celle-ci. Il a fait l'objet d'une opposition très forte de la population de Cuq Toulza lors de la permanence qui s'est tenue sur ce secteur.

Plusieurs réunions spécifiques ont été tenues sur ce secteur avec les élus et, à leur demande, une adaptation du fuseau 3A a été recherchée, passant le plus au nord tout en restant le plus possible sur la commune de Cuq Toulza (cf. note technique sur le fuseau « 3A adapté » diffusée à l'ensemble des élus concernés et mis en ligne sur le site Internet).

La position aujourd'hui exprimée par la commune et le conseiller général est contre le fuseau 3P et en faveur d'un fuseau passant plus au nord ; par contre, les élus de Lacroisille et d'Algans sont eux en faveur du fuseau 3P. Il faut enfin signaler une délibération de la Communauté de communes (remontant à la concertation précédente en 2008) en faveur du fuseau 3P.

M. Alain Bou demande que l'on ne s'éloigne pas trop du village car cela impacterait les terres agricoles ; il donne un ordre d'idée de 300 m qui semble à ses yeux acceptable.

M. Philippe Folliot a rencontré à leur demande le maire et le conseiller général de Cuq Toulza qui lui ont réaffirmé leur position en faveur du « 3A » ou du « 3A adapté » tout en rappelant leur position générale favorable au projet.

Mme Jacqueline Alquier a elle aussi rencontré les élus de Cuq Toulza et confirme qu'ils sont contre le fuseau 3P, peut-être moins impactant sur les terres agricoles, mais causant des nuisances beaucoup plus importantes pour l'habitat. Elle demande que l'on tienne compte de la délibération du conseil municipal.

M. Alain Bou souligne que si on veut que le monde agricole soutienne le tracé, il faut aussi l'entendre. Pour lui, l'urbanisation de Cuq-Toulza n'est pas très dense.

Mme Andrée Farenc demande à son tour que l'on évite au maximum d'impacter les terres agricoles.

#### **Secteur 4 (de Soual à Puylaurens)**

Dans ce secteur, le débat s'est vite circonscrit autour des fuseaux nord ; les fuseaux les plus au sud 4B et 4C ayant été rejetés. Un consensus se dégage autour du fuseau « 4P adapté » ou 4A, centrés sur la route nationale actuelle.

A Puylaurens, où il existe déjà un point d'échange, il n'y a pas eu de débat. Par contre, à la hauteur de Soual, s'est posée la question de la localisation du point d'échange avec une préférence pour un échangeur situé à l'est, mais aussi un débat sur le traitement du trafic local dans le cadre de la réutilisation du contournement actuel.

M. Joël Bouche réaffirme sa position de citoyen contre la privatisation des infrastructures déjà payées par des fonds publics puis signale qu'il n'a pas vu dans le compte rendu de la concertation le problème de l'itinéraire de substitution, notamment sur la commune de Puylaurens qui serait à nouveau traversée par les camions.

M. Philippe Folliot a eu lui-même un échange avec Madame le maire de Puylaurens et s'accorde avec elle à propos de l'utilisation des infrastructures existantes, logique par ailleurs également mise en avant par les agriculteurs.

M. Michel Berthoumieux excuse ses collègues de la CGC et de la CFTC, puis rappelle une nouvelle fois le souci d'économie et de rationalité sur ce projet car cela jouera in fine sur le prix du péage payé notamment par les salariés. Il s'interroge sur la prise d'arrêtés d'interdiction de circulation poids-lourds par certaines communes, y redoutant un moyen de faire obstruction au projet.

Mme José Cambou enregistre l'étude à venir sur les échangeurs, mais souligne que, s'ils sont légitimes vus par les intéressés, des échangeurs trop proches sont une négation pour un projet autoroutier. Sur le problème de l'itinéraire de substitution, elle rappelle que le village de Puylaurens est très étendu, ce qui avait motivé la construction de la déviation car les problèmes étaient insupportables en matière de qualité de vie (bruit, insécurité, pollution) pour les personnes résidentes. Elle pense que l'on ne peut pas dire que les gens prendront forcément l'autoroute et cite à ce sujet le cas récent de l'A65 en Aquitaine. Le problème de l'itinéraire de substitution reste donc entier.

M. Alain Bou souligne que tous les participants ont mis en avant la préservation du foncier et notamment de l'existant, en particulier agricole.

M. Pascal BUGIS souhaite réaffirmer le souci des édiles et de la population de Castres-Mazamet, et demande que l'on ne passe pas son temps à jeter des anathèmes sur des solutions qui sont proposées pour que puisse vivre un bassin d'emploi qui en a le droit.

#### **Secteur 5 (entre Castres et Soual)**

Ce secteur est un peu particulier car dans sa partie est, il avait déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, mais le changement des modalités de maîtrise d'ouvrage a conduit à le réincorporer dans la concertation. Il n'y a d'ailleurs pas eu de débat particulier sur le fuseau proposé.

Dans sa partie ouest, le fuseau pressenti a retrouvé le consensus qui était déjà apparu précédemment. À noter une demande d'échangeur complémentaire à hauteur de la zone d'activité de la Chartreuse, qui sera traitée dans le cadre de la réflexion plus globale sur les points d'échange.

Mme José Cambou avait relevé une demande de gratuité dans cette partie là.

M. Philippe Grammont lui répond que la réflexion sur les points d'échange sera assortie d'un certain nombre d'hypothèses, notamment sur les secteurs payants, la façon dont les flux s'organisent et les coûts eux-mêmes des échangeurs en tant que tels.

M. le Préfet conclut cette partie de la réunion relative aux différents secteurs en confirmant qu'il lui semble que trois secteurs sur les cinq ne posent pas de problème majeur ; par contre, des alternatives fortes demeurent sur les secteurs 2 et 3.

### **Les prochaines étapes**

M. Philippe Grammont commente les diapositives (cf. en annexe) sur l'organisation des prochaines étapes.

Dans un premier temps, le comité de pilotage va proposer un fuseau d'études à la validation de Monsieur le préfet qui en décidera ensuite.

Par ailleurs, la DREAL Midi-Pyrénées fait la proposition d'organiser des groupes de travail et des ateliers du développement durable.

Deux groupes de travail seraient prévus : l'un sur l'environnement, l'autre sur l'aménagement du territoire et l'agriculture (cf. objectifs et composition sur les diapositives correspondantes).

Les ateliers du développement durable permettraient de décliner les défis à relever par le projet autoroutier en montrant comment il peut contribuer au développement durable des territoires concernés. Il s'agira de réunir très largement les acteurs du territoire.

M. André Crocherie rappelle enfin les grandes échéances à venir, à savoir l'approfondissement des études et le choix d'un tracé qui s'exprimera sous la forme d'un tracé de référence, vraisemblablement en début d'année 2012.

Viendront ensuite les procédures préalables à l'enquête d'utilité publique et notamment la consultation des services et de l'autorité environnementale. L'enquête publique pourrait être lancée à l'automne 2012.

Les études qui s'engagent à partir de ce printemps portent à la fois sur les échangeurs, l'itinéraire de substitution, mais aussi des études très lourdes en matière d'environnement, d'espèces et de leurs habitats, avec les mesures compensatoires qui pourraient être mises en œuvre.

D'autres études sont également prévues : sur le trafic local, sur la prise en compte des problèmes agricoles, et tout ce qui concerne le cadre de vie (bruit, air, santé, paysage,...) la protection des habitats et enfin des études sur les problèmes d'inondation, en particulier dans la vallée du Girou.

Certaines de ces études ont déjà été anticipées, d'autres sont en cours d'engagement. Pendant toute la période à venir, la concertation avec les acteurs locaux sera poursuivie.

M. Alain Bou souhaiterait que les chambres d'agriculture soient aussi associées au groupe technique « environnement » car il s'agit de développement durable. Il voudrait aussi que sur les secteurs qui font déjà consensus, on commence déjà à travailler sur l'approche foncière.

M. Louis Cazals représentant le Conseil général du Tarn espère que la notion de désenclavement du sud du Tarn fait au moins consensus. Il rappelle que le Conseil général du Tarn a délibéré deux fois pour demander que ce projet avance selon l'approche proposée par l'État. Il lui semble nécessaire que l'équité entre Albi et Castres soit prise en compte au sein du département, et il ne faudrait pas que le coût d'utilisation de l'autoroute depuis Castres soit dissuasif. Par ailleurs, il pense que les élus sud tarnais sont responsables et veilleront, via les SCoT, à ce que l'autoroute ne consomme pas trop d'espace et ne soit pas un facteur d'étalement urbain. Les infrastructures existantes sont par ailleurs suffisamment dimensionnées pour accueillir des populations nouvelles avec une vraie vie sociale et urbaine de qualité. Il regrette enfin que la solidarité nationale ne joue pas davantage de la part des régions qui ont pu bénéficier les premières des grandes infrastructures.

M. Didier Rod souligne qu'il faut prendre en compte le coût global du déplacement y compris le coût environnemental. Il demande par ailleurs quand le comité de suivi discutera de la question des échangeurs. Il rappelle enfin qu'il existe des associations départementales

s'intéressant à l'environnement et disposant d'une connaissance locale, ce qui est le cas de son association (Lauragais Nature) qu'il ne voit pas néanmoins citée dans la composition du groupe de travail « environnement ».

Mme José Cambou se dit très attachée à la notion d'équité. Par ailleurs, elle ne comprend pas la volonté de la chambre d'agriculture de participer aussi au groupe « environnement » dans la mesure où cette chambre consulaire fait déjà partie de l'autre groupe « aménagement du territoire et agriculture ». Elle confirme enfin qu'il faudra non seulement traiter la question des échangeurs, mais aussi celle de l'itinéraire de substitution.

M. Serge Mathieu (CUGT) souhaite que le groupe de travail étudie aussi l'intermodalité et l'interconnexion avec les autres réseaux de transport tous modes confondus.

M. Philippe Folliot réaffirme qu'aucune infrastructure réalisée dans la région Midi-Pyrénées ces vingt dernières années n'aura fait l'objet d'autant d'échanges et de débats. Il cite aussi un principe de réalité qu'il faudra assumer : le kilomètre pour aller de Castres à Toulouse devra être au même niveau de prix que le kilomètre pour aller de Montauban ou de Carcassonne vers Toulouse. Il rappelle à nouveau que le bassin d'emploi de Castres Mazamet est la seule agglomération de plus de 100 000 habitants ne disposant ni d'autoroute ni de gare TGV.

En conclusion, Monsieur le Préfet :

- réaffirme la qualité de la concertation déjà soulignée par les uns et les autres, mais qui nécessite aussi de prendre en compte les suggestions du garant ; le compte-rendu de la présente réunion sera transmis dans les 8 jours.
- souligne que cette concertation à cinq collèges est déployée pour la première fois en Midi-Pyrénées et la deuxième fois sur le plan national ;
- laisse une semaine aux participants pour adresser à la DREAL leurs réactions et interventions complémentaires, de même que pour faire part de leur candidature pour tel ou tel groupe de travail ;
- annonce qu'il réunira le comité de pilotage d'ici une quinzaine de jours et qu'il précisera ensuite le fuseau retenu ; ce dernier est susceptible d'être élargi dans certaines zones pour pouvoir approfondir les différentes alternatives existantes ;
- indique que la prochaine réunion du comité de suivi aura lieu d'ici fin 2011 et examinera les différentes études annoncées.