



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les fuseaux de 300 m

**Réunion complémentaire au Faget
mardi 5 avril 2011**

Compte rendu

Préambule :

La réunion a été organisée à la demande de la DREAL Midi-Pyrénées. Elle s'est déroulée en présence de M. CALMETTES, maire du Faget, de M. SAMSON, adjoint au maire du Faget, de M. NOYES, maire de Loubens-Lauragais, de Mme AZA, adjointe au maire de Loubens-Lauragais et de M. CREMOUX, conseiller municipal du Faget, de M. ATHANASE de la DREAL Midi-Pyrénées, de M. AUDINOS du bureau d'étude EGIS.

Compte rendu :

M. ATHANASE entame la réunion en rappelant que deux rencontres ont déjà eu lieu en présence des élus de la commune du Faget au sujet des secteurs 2 et 3. Il précise que le but de cette réunion est de recueillir les avis sur les fuseaux étudiés et d'affiner l'emplacement de la zone d'échange ainsi que son raccordement à la voirie locale.

Il souligne également qu'à l'issue des réunions précédentes, deux constats sont apparus :

- dans l'ensemble, les élus du Tarn sont opposés au fuseau 2C
- le fuseau sud 2E a été abandonné, aucun avis ne lui étant favorable.

On observe une volonté des élus du sud (communes de Haute-Garonne) de voir passer l'autoroute au nord (fuseau 2C) et le souhait des élus du nord de faire passer l'autoroute au plus près du Girou.

M. ATHANASE indique qu'un travail visant à affiner le contournement du château de Scopont a été effectué par le bureau d'études EGIS. Les options concernent : le fuseau 2C pour lequel le fuseau a été réduit en largeur afin d'évaluer les impacts prévisibles de l'autoroute sur le hameau des Clauzolles ; le fuseau 2P qui a fait l'objet d'une variante légèrement décalée au sud.

Le fuseau sud (variante du fuseau 2P) :

M. AUDINOS et M. ATHANASE commencent par aborder la variante du fuseau 2P (fuseau sud), celui passant en limite de la commune du Faget.

M. AUDINOS, rappelle que le fuseau 2P est contraint puisqu'il est situé dans la zone inondable du Girou et qu'il passe très proche du château de Scopont. Il poursuit en indiquant qu'à l'issue des permanences et premières réunions de concertation, il apparaît, pour le fuseau pressenti, une volonté de préserver la ferme d'En Bouyssou et d'épargner le siège d'exploitation du Maynadel.

Après avoir expliqué pourquoi une variante du fuseau 2P a été étudiée, M. AUDINOS poursuit en détaillant les aménagements de ce fuseau sud : celui-ci franchirait le Girou au sud de En Benech, passerait entre La Maynade et Maynadel en évitant le siège d'exploitation agricole. Ce fuseau passerait ensuite à flanc de coteau en limite communale, en évitant le bois Galeng Haut et la ferme-restaurant d'En Bouyssou mais avec un impact sur Bois Galeng Bas. Dans cette partie à flanc de coteau, l'autoroute serait en fort déblai (environ 10m) ce qui diminuerait significativement son impact visuel et sonore. Enfin, le fuseau se raccorde au contournement nord de Cuq-Toulza en passant entre En Bardes et Mazies sur la commune de Cambon-les-Lavaur.

M. AUDINOS précise que ce fuseau nécessiterait la construction d'ouvrages d'art pour le franchissement du Girou (2 fois), de la RD826, de la RD67, du Peyrencou, de la RN126 et éventuellement de la RD20.

Ce fuseau suscite de nombreuses contestations de la part des élus des communes de Loubens-Lauragais et du Faget.

M. CREMOUX fait remarquer que le siège d'exploitation du Maynadel va se trouver enclavé entre le Girou et l'autoroute. M. CALMETTES quant à lui, trouve que c'est inacceptable et précise que toutes ses parcelles seront traversées en oblique et que son exploitation sera coupée en deux.

M. AUDINOS précise que l'autoroute passerait, tout de même, à 150 mètres du siège de son exploitation ce qui ne semble pas satisfaire le maire du Faget.

M. ATHANASE cherche alors à savoir si M. CALMETTES préférerait que le fuseau passe sur le siège de son exploitation sans tenter de l'éviter. M. CALMETTES soutient davantage cette solution et précise qu'avec le fuseau pressenti, ses terres resteraient groupées même si le siège est délocalisé.

M. NOYES précise qu'il n'est pas favorable au fuseau sud car celui-ci détruit le Girou, empiète sur le village du Faget et se rapproche de son village de Loubens-Lauragais.

M. CREMOUX s'inquiète, quant à lui, de l'impact de ce fuseau sur le paysage et notamment sur l'allée de platanes centenaires qui borde la RD826. Il ajoute que ce fuseau reste en grande partie dans terres inondables et humides du Girou (couloir biologique et espèces protégées) et à proximité du château de Scopont.

M. ATHANASE leur répond que l'avantage de ce fuseau, par rapport au fuseau 2P, est son passage à flanc de coteau réduisant les impacts en termes de bruit et de paysage.

M. AUDINOS explique alors que le fuseau sud s'affranchit en partie de la zone inondable et des contraintes du Girou, le laissant jouer son rôle de corridor écologique. Il précise également que l'autoroute ne créera pas plus d'inondations lorsqu'elle franchira le Girou, le rehaussement toléré étant très restreint. Enfin, il ajoute que la réglementation impose de faire des efforts pour protéger l'environnement quelque soit le fuseau retenu.

M. CALMETTES s'inquiète des dégâts écologiques que ce fuseau sud pourra impliquer et fait remarquer que la vallée du Peyrencou, jusqu'à présent épargnée, va être impactée par cette variante.

Les élus soulignent ensuite l'impact de ce fuseau sur 13 maisons comptées dans l'emprise ou à proximité immédiate. Face à l'incompréhension des élus sur l'éventualité du choix du fuseau sud, M. AUDINOS intervient en précisant qu'il comprend leurs réactions mais que le fuseau nord impliquerait l'expropriation d'une vingtaine d'habitants sans compter les habitations qui seraient situées à proximité immédiate de l'infrastructure.

M. ATHANASE ajoute que les positions de principe sont connues des deux côtés, mais que l'autoroute se fera dans tous les cas et que le but est maintenant de définir un fuseau qui soit réalisable sur un plan technique (enjeux environnementaux, réglementaires...) et en terme d'acceptation locale. Il faut trouver le meilleur compromis. Il poursuit en précisant que la démarche sur le fuseau pressenti ne s'avère pas satisfaisant au regard de ces considérations et que le fuseau plus au sud, par rapport au fuseau 2P, est selon lui plus intéressant en termes de bruit et de paysage, puisqu'il évite la ferme d'En Bouyssou. Cette amélioration ne concerne que la partie située à l'est de la RD67.

L'ensemble des élus présents réagissent alors en précisant que le fuseau sud leur semble pire que le fuseau pressenti.

Le fuseau nord (au sein du fuseau 2C)

M. AUDINOS décrit, ensuite, l'alternative du fuseau nord : le fuseau 2C passe au nord du Girou, traverse le hameau des Clauzolles de Maurens-Scopont et se raccorde au sud de la RD 42.

M. CREMOUX précise que le fuseau 2C aurait moins d'impact environnemental que le fuseau 2P, puisqu'il est loin du Girou et n'aura pas de conséquences sur les platanes. Mais M. AUDINOS rappelle que ce fuseau impliquerait l'expropriation de 20 habitants, ce qui est une donnée non négligeable, chaque fuseau devant être étudié selon sa sensibilité.

M. CREMOUX poursuit en disant que les maisons construites aux Clauzolles, sur la commune de Maurens-Scopont, l'ont été après avoir pris connaissance du projet d'autoroute. A cela M. AUDINOS indique qu'il prend en compte la situation existante, avec le bâti existant. Il souligne qu'effectivement le tracé nord a moins de contraintes techniques mais davantage de contraintes de bâtis.

A M. NOYES qui intervient en disant que « de toute façon le choix est déjà fait », M. ATHANASE répond que le fuseau nord est rejeté de manière franche par les élus concernés, mais que rien n'est décidé. Il complète les propos de M. AUDINOS en précisant que le fuseau nord a moins de contraintes hydrauliques, mais que l'impact humain est beaucoup plus fort qu'au sud. En effet, deux entreprises seraient délocalisées, une vingtaine de personnes seraient expropriées et 5 agriculteurs seraient impactés dont 3 jeunes agriculteurs.

M. CALMETTES indique que le fuseau sud impacte deux jeunes agriculteurs.

M. NOYES ajoute que, selon lui, la solution la moins chère sera privilégiée. M. AUDINOS répond que si le choix était purement technique, il n'y aurait pas de concertation. Le souhait du maître d'ouvrage est de présenter différentes solutions et de recueillir les avis selon chaque scénario.

Il poursuit en précisant que l'architecte des bâtiments de France qui étudie le cas du château de Maurens-Scopont préférerait que le fuseau soit éloigné du château et préférerait donc la variante sud par rapport au fuseau 2P.

M. CREMOUX indique que les chambres d'agriculture s'accordent sur le fuseau 2C. M. AUDINOS conteste ce propos et précise que les chambres d'agriculture ne sont pas d'accord sur ce secteur. La chambre d'agriculture de Haute-Garonne privilégie le fuseau 2C et celle du Tarn souhaite le fuseau 2P.

La zone d'échange

M. ATHANASE aborde ensuite la question de la zone d'échange. Il explique que l'emplacement de cette zone est né d'un consensus entre les acteurs locaux. En effet, c'est pour satisfaire la volonté de Cuq-Toulza et de Villeneuve-lès-Lavaur de bénéficier de l'échangeur que ce dernier se positionne à Maurens-Scopont, à mi-chemin entre ces deux communes. Ce positionnement tient également compte des zones d'échanges de Verfeil et Puylaurens.

M. AUDINOS ajoute que, quelque soit le fuseau choisi, l'idée est de centrer l'échangeur sur le carrefour RD826 / RN126 au plus près de la zone inondable.

A M. CALMETTES qui ne comprend pas pourquoi la zone d'échange reste à cet endroit, M. AUDINOS répond que des contraintes techniques l'obligent à se limiter à 1 ou 1,5% de pente et que la zone d'échange fera entre 800 et 900 mètres de long par 150 mètres de large.

M. CALMETTES et M. NOYES indiquent qu'un positionnement de l'échangeur au carrefour des RD826 et RN126 ne fait pas consensus puisqu'ils ont demandé que cet échangeur soit localisé sur la RD11

M. CREMOUX s'interroge sur les nuisances sonores induites par l'échangeur et ajoute qu'il redoute une augmentation de l'urbanisation. M. AUDINOS lui répond que la contrainte de bruit sera présente, quelque soit le positionnement de l'échangeur, mais qu'il est nécessaire de trouver un compromis.

Conclusion :

Pour conclure, M. ATHANASE résume les impacts les plus forts pour chaque option : le fuseau nord (2C) aurait un impact humain et agricole ; le fuseau sud (variante du 2P) aurait un impact hydraulique, écologique et agricole.

Les élus répètent leur opposition au fuseau sud et au fuseau pressenti et insistent sur leur préférence pour le fuseau 2C.

M. CREMOUX soulève la question de la décision du fuseau.

M. ATHANASE indique que le bilan de la concertation sera présenté au comité de suivi. La décision sera prise conjointement entre le comité de pilotage et le préfet de région. Ensuite la concertation se poursuivra et l'étude d'impact sera soumise à l'avis de l'autorité environnementale. Suivront l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique du ministre qui fixera la bande de DUP.