

# **AUTOROUTE CASTRES-TOULOUSE**

## **Comité de suivi élargi du 16 juin 2016 - Castres**

### **Compte-rendu**

#### **Participants :**

- Jean-Yves CHIARO, sous-préfet de Castres
- Pascal BUGIS, président de l'agglomération Castres-Mazamet et maire de Castres - Communauté d'agglomération Castres-Mazamet
- Pierre LAPELERIE, directeur général adjoint - Communauté d'agglomération Castres-Mazamet
- Christian MAS, président de la communauté de communes du Pays de Cocagne et maire d'Algans - Communauté de communes du Pays de Cocagne
- Didier BELAVAL, maire - Commune de Montcabrier
- Denis BOUSCATEL, adjoint au maire - Commune de Vendine
- Michel BOUYSSOU, maire - Commune de Villeneuve-les-Lavaur
- Jean-Paul DUVAL, adjoint au maire - Commune de Maurens-Scopont
- Sylvain FERNANDEZ, président de l'association des Maires du Tarn et maire de Cambounet-sur-le-Sor - Association des maires du Tarn
- Raymond FREDE, maire - Commune de Saint-Germain-des-Prés
- Jacques MAURY, conseiller municipal - Commune de Puylaurens
- Janick MOREAU, adjoint au Maire - Commune de Soual
- Marlène PINARD, secrétaire - Commune de Soual
- Gérard PORTES, maire - Commune de Bannières
- Johanna SCHNELL, adjointe au Maire - Commune de Cuq-Toulza
- Bernard TRANIER, adjoint au maire - Commune de Cambounet-sur-le-Sor
- Emmanuelle TREVISIOL, adjointe au maire - Commune de Montcabrier
- Pierre VIRVES, maire - Commune de Cambon-les-Lavaur
- Yannick VANDERWAL, chargé de mission DIT - Conseil régional Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Dominique DUFAU, directrice générale adjointe technique - Conseil départemental du Tarn
- Christian SANS, vice-président - Conseil départemental de la Haute-Garonne
- Guy COSTES - Conseil départemental de la Haute-Garonne
- Sabine FONTEZ, conseillère technique - Conseil départemental de la Haute-Garonne
- Eric JUBAULT, direction de la voirie et des infrastructures - Conseil départemental de la Haute-Garonne
- Michel COLOMBIE, membre de la Commission de l'aménagement du territoire - Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Lauriane DEJEAN, conseillère urbanisme et foncier - Chambre d'agriculture du Tarn
- Michel DHOMPS, vice-président - Chambre de Commerce et d'Industrie du Tarn
- Jacqueline BESSETTES, chargée d'études foncier et périurbain - Chambre d'agriculture de Haute-Garonne
- Alain BROUSSE, élu du 1er collège (chefs d'exploitation et assimilés) - Chambre d'agriculture de Haute-Garonne

- Michel BERTHOUMIEUX, représentant CFDT
- Martine BESSIERES, vice-présidente - MEDEF du Tarn
- Françoise BLANDEL, suppléante Commission de suivi du site du syndicat départemental Trifyl à Labessière-Candel - Union Protection Nature Environnement du Tarn
- Guy BOUSQUET, président - Association VIA Tarn
- Stéphane DELEFORGE, secrétaire d'Europe Ecologie Les Verts du Tarn - Collectif PACT
- Jean-Louis ENJALBERT - Collectif PACT
- Philippe GRIEQU - Association VIA Tarn
- Hervé HOURCADE, juriste - France Nature Environnement Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Michel MULLIEZ, administrateur - Association SEPRA Rabastens
- Georges REDON - Collectif PACT
- Christian SENDRAL, président - CFE-CGC
  
- Marie-Annick CLERMONT, cheffe du bureau BEAF - Préfecture du Tarn
- Michel VANIN, adjoint à la cheffe du bureau BEAF - Préfecture du Tarn
- Françoise HAEFFELIN, cheffe du bureau de l'aménagement commercial et de l'utilité publique - Préfecture de Haute Garonne
- Cyril PORTALEZ, directeur adjoint - DREAL Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Christian GODILLON, directeur Transports - DREAL Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Aurélie BOUSQUET, adjointe au chef du département maîtrise d'ouvrage des routes nationales - DREAL Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Nadine RICHARD, responsable d'opération - DREAL Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Cyril GUIGNARD, chef du Pôle appui territorial (SCHAT) - Direction Départementale des Territoires du Tarn
- Roch CALMETTES, chargé de projet, Direction Départementale des Territoires du Tarn

## Introduction

Jean-Yves CHIARO, sous-préfet de Castres, remercie les participants ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie qui accueille cette réunion dont l'objectif est de faire un point d'avancement du projet avant la transmission par la DREAL du dossier d'enquête publique à l'autorité environnementale.

Cyril PORTALEZ rappelle les objectifs du projet en tant qu'axe structurant pour l'aménagement du territoire.

Aurélie BOUSQUET présente les grandes étapes des études et des concertations réalisées depuis le débat public jusqu'à ce jour, sous le regard de Madame Nerte DAUTIER, garante de la concertation. Elle rappelle que l'aménagement de l'axe RN126 entre Toulouse et Castres a débuté en 1996 par la construction de la bretelle A680 puis jusqu'en 2008 avec les déviations de Soual et de Puylaurens.

Aurélie Bousquet explicite le choix du parti d'aménagement pour la mise à 2X2 voies de l'axe Castres - Toulouse. Une route 2X2 voies permettant une vitesse de référence de 130 km/h avec une sécurité optimale répond à des exigences techniques et réglementaires précises (du point de vue de la géométrie, de la structure, des accès qui se font uniquement par des échangeurs dénivelés, en matière de rétablissement des voiries, d'emplacement des échangeurs).

Dès lors, deux solutions sont possibles pour la mise à 2X2 voies.

Le choix d'un **aménagement en tracé neuf** retenu dans le cadre de ce projet consiste en un tracé ne réempruntant pas la RN126 actuelle ; il présente le meilleur compromis pour la mise en oeuvre des mesures d'évitement et de réduction des impacts de l'infrastructure sur différentes thématiques : le milieu humain (bruit, air santé, nécessité d'acquisitions...), les enjeux agricoles, les enjeux environnementaux, le milieu physique (hydraulique, composition des sols...), du paysage et des coûts. Dans ce cas, la RN126 actuelle est peu modifiée et elle constitue l'itinéraire de substitution de façon à permettre la circulation des véhicules interdits sur l'autoroute (tracteurs, cyclistes...) et des véhicules ne souhaitant pas emprunter l'autoroute.

Cette solution est comparée à **l'aménagement à 2X2 voies de la route nationale 126 existante** qui n'a pas été retenu par le projet car il obligerait la suppression des accès riverains en réutilisant l'infrastructure, tout en la modifiant de façon substantielle au niveau des courbes pour permettre la vitesse de 130 km/h. Dans ce cas, l'impact sur le bâti serait plus important, de nombreuses constructions se situant le long de la RN126 existante. Enfin, un itinéraire de substitution devrait alors être créé en parallèle de l'infrastructure autoroutière, ce qui générerait également un impact foncier sur le milieu humain et agricole.

Compte tenu des avantages et inconvénients de chacune des 2 solutions « ASP » ou « tracé neuf », aucune d'entre elles n'est idéale. La réutilisation de certaines portions de voies (comme les déviations de Soual et Puylaurens) est prévue. Afin de réaliser la 2X2 voies, la solution de tracé neuf a été retenue ; elle présente le compromis le plus adapté au contexte.

Le projet de dossier d'enquête publique qui comprend une étude d'impact est soumis à l'avis de deux instances indépendantes. Il est en cours d'expertise par le Commissariat général à l'investissement (CGI). Il sera adressé en juillet 2016 à l'Autorité environnementale centrale (le Conseil général de l'environnement et du développement durable - CGEDD).

La consultation interservices de l'État lancée en février a été étendue aux collectivités concernées sur la base d'un projet de dossier d'enquête publique afin d'améliorer la prise en compte des enjeux territoriaux. Une vingtaine d'observations a été formulée par les services de l'État (sur les caractéristiques du projet, les procédures, les enjeux liés à l'eau et aux milieux humides). La consultation des collectivités concernées a généré plus d'une trentaine d'observations dont la prise en compte a permis de faire évoluer le dossier pour une meilleure approche du contexte territorial avant transmission à l'autorité environnementale.

Christian GODILLON présente ensuite les résultats de la dernière étude de trafic réalisée en 2014. Les hypothèses retenues sont fondées sur une croissance du PIB de 1,9 % conforme à l'évolution constatée au niveau régional depuis 1990 et sur des tarifs de péage de 10 centimes HT du kilomètre pour les véhicules légers et de 30 centimes HT du kilomètre pour les poids lourds.

Le coût global du programme est de 457 millions d'euros. L'opération se décompose en deux opérations :

- l'opération A680 pour 68 millions d'euros ;
- l'opération Verfeil - Castres pour 389 millions d'euros.

La valeur actuelle nette évaluée pour le projet est positive ; elle s'élève à 413 millions d'euros, soit un retour d'investissement pour la collectivité de 1,39 euro pour 1 euro investi.

Le calendrier des prochaines semaines porte sur :

- la saisine de l'Autorité environnementale, dont l'avis est attendu en octobre au même titre que celui du Commissariat général à l'investissement ;
- le président du tribunal de grande instance sera saisi le mois prochain pour la désignation de la commission d'enquête au mois d'août ;
- l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique devrait être pris fin octobre/début novembre ;
- l'enquête publique est prévue en décembre, comme l'a rappelé le préfet de région lors du comité de pilotage du 11 février 2016.

Christian GODILLON détaille ensuite les différentes pièces qui composeront le dossier d'enquête publique. Il annonce également que le périmètre de prise en considération de mise à l'étude sera prochainement ramené de 1000 m à 300 m par arrêté inter préfectoral, libérant d'autant les emprises foncières pour des demandes d'autorisations d'urbanisme.

Les participants sont invités à poser leurs questions.

## **Questions et avis des participants**

Michel MULLIEZ, représentant l'association SEPRA (Sauvegarde de l'environnement en Pays Rabastinois) souhaite savoir sur quel territoire portera l'enquête publique.

Jean-Yves CHIARO lui répond que si l'enquête publique porte matériellement (permanences, registres, etc.) sur les communes et les collectivités directement concernées par le tracé, elle concerne tout citoyen qui souhaite émettre un avis. A ce titre, une information auprès du grand public sera faite par voie de presse et sur les sites internet de l'État.

Michel MULLIEZ demande également si la DREAL d'Aquitaine avait réalisé la même étude socio-économique dans le cadre du projet d'autoroute Langon-Pau.

Christian GODILLON lui répond que l'évaluation socio-économique correspond à un standard bien défini et normé dont la méthode a été revue récemment. Le projet Castres-Toulouse a appliqué la nouvelle méthode d'évaluation ; mais, à sa connaissance, le projet Langon-Pau avait lui aussi fait l'objet d'une évaluation socio-économique.

Alain BROUSSE (chambre d'agriculture de Haute-Garonne) considère que l'état des lieux ne quantifie pas la production ainsi que le potentiel des terres agricoles concernées. Il souhaite que des chiffres soient affichés sur ces données. Par ailleurs, il demande si les conseils départementaux mettent en œuvre les commissions d'aménagement foncier comme cela est le cas pour la LGV.

Jean-Yves CHIARO rappelle que les parties prenantes concernées ont été étroitement associées lors des études notamment pour fournir des données. Par ailleurs, le groupe de travail « agriculture » se réunira avant l'enquête publique.

Cyril PORTALEZ insiste sur la nature très fine du travail mené avec les chambres d'agriculture. Les conseils départementaux ont été saisis afin d'engager la procédure d'aménagement foncier. Le travail est en cours au sein de ces structures.

Aurélié BOUSQUET précise que des entretiens préalables avec les agriculteurs concernés par le projet ont été menés. Les rétablissements des accès agricoles prévus au dossier ont été définis avec les chambres d'agriculture sur la base de ces entretiens notamment. Le tracé retenu minimise les délaissés de terrains agricoles en se rapprochant dans la mesure du possible de la route actuelle. Les données communiquées par les chambres d'agriculture ont été intégrées au dossier d'enquête publique.

Jean-Paul DUVAL (commune de Maurens-Scopont) s'exprime en tant qu'acteur économique et regrette qu'il n'y ait pas d'échangeur entre Puylaurens et Maurens-Scopont, privant ce secteur des potentialités de développement économique. Il souhaiterait que soient réengagées les réflexions sur le sujet de l'échangeur qui constituerait une entrée vers la communauté de communes du Sor et de l'Agout. D'autre part, en tant que chef d'entreprise installé localement, il souligne la situation critique de la circulation sur la commune de Blan, aujourd'hui à l'écart du tracé de l'autoroute, mais suffisamment proche pour être intégrée dans une réflexion globale sur ses effets.

Christian GODILLON rappelle que la question d'un échangeur à Maurens-Scopont a fait l'objet de discussions sur la base d'une analyse coût/bénéfice dont les conclusions ont montré qu'il alourdirait le coût du projet pour les cofinanceurs sans apporter un avantage suffisant permettant d'équilibrer son coût. Le comité de pilotage de janvier 2015 n'avait donc pas retenu cette option.

Jean-Yves CHIARO souligne que si le Conseil d'État et le gouvernement prennent en compte l'évaluation socio-économique. L'échangeur a fait l'objet de nombreuses études et concertations en 2011 et en 2014 et n'a pas été retenu. Cela ne verrouille pas pour autant la possibilité de réaliser plus tard un nouvel échangeur. Par ailleurs, le projet d'autoroute vise à structurer le territoire. Des aménagements plus ponctuels pourront être réalisés en accompagnement avec les collectivités territoriales.

Sylvain FERNANDEZ, président de la communauté de communes du Sor et de l'Agout, confirme que sa collectivité a pris une position favorable au projet, mais craint de ne pas pouvoir attirer de nouvelles activités économiques sur son territoire en l'absence d'échangeur. Il qualifie l'autoroute de « tunnel entre Puylaurens et Verfeil ».

Pascal BUGIS, président de l'agglomération Castres-Mazamet (CCAM) et maire de Castres, considère que le projet, souvent réduit à de simples considérations de circulation, doit être regardé plus largement en mettant en perspective les enjeux de développement du territoire du Sud tarnais. Concernant les échangeurs, il rappelle que la CCAM avait demandé la création d'un échangeur avec la VC50 pour desservir la zone d'activité du Mélou. Il estime qu'il est souhaitable de ne pas remettre en cause l'économie générale du projet par la réalisation de nouveaux échangeurs, cette question ayant déjà été concertée.

Michel BERTHOUMIEUX, représentant l'Union des syndicats CFDT, revient sur le contournement de Verfeil, cofinancé par la région Midi-Pyrénées et le département de la Haute-Garonne ; il espère qu'il n'y aura pas « un contournement par l'autoroute

du contournement existant » permettant ainsi une économie de l'investissement public sur le projet, mais aussi un allègement du péage pour les usagers.

Christian GODILLON lui répond que l'itinéraire existant est maintenu dans le projet en tant qu'itinéraire de substitution et que le tracé de l'autoroute est prévu au nord de la RD20, afin de permettre la continuité autoroutière entre Castres et Toulouse avec une vitesse de référence de 130 km/h. La bande de DUP englobera la RD20 pour laisser toute possibilité d'évolution ultérieure.

Stéphane DELEFORGE, au nom du collectif PACT, regrette que l'on n'ait pas effectué une étude sur la possibilité d'améliorer l'itinéraire existant et demande qu'elle soit réalisée le plus vite possible pour figurer dans le dossier d'enquête publique. Le collectif espère que les collectivités locales participeront au financement de cette étude.

Jean-Yves CHIARO ne veut pas se substituer aux collectivités, mais souligne que, pour l'État, le facteur temps joue en faveur de la réalisation sous la forme d'une concession qui garantit une accélération de la réalisation. Il précise que dans un contexte budgétaire beaucoup moins contraint qu'actuellement, la réalisation de 10 km d'infrastructure à 2X2 voies a nécessité 10 années. Ce débat a d'ailleurs été tranché par l'État en 2007 et les conclusions du débat public ont confirmé ce choix. Il rappelle les difficultés que générerait l'aménagement de l'infrastructure existante en 2X2 voies.

Denis BOUSCATEL, adjoint au maire de Vendine, pose la question de la subvention d'équilibre et de son montant.

Jean-Yves CHIARO rappelle que chaque candidat à la concession indiquera les niveaux qu'il propose en matière de financement (péage et subvention d'équilibre), mais qu'à ce jour, on ne connaît pas les intentions des concessionnaires. L'État s'est engagé pour sa part à hauteur de 50 % du montant de la subvention d'équilibre, les collectivités devant assumer les 50 % restant.

Michel MULLIEZ, représentant l'association SEPRA, demande au sous-préfet ce qu'il entend par « les collectivités ».

Jean-Yves CHIARO répond qu'il s'agit de la Région, des conseils départementaux du Tarn et de la Haute-Garonne et de la Communauté d'agglomération Castres-Mazamet qui devront se prononcer.

Guy BOUSQUET, au nom de l'association VIA Tarn, souligne l'impatience des entreprises et surtout des salariés qui y travaillent. Il attire l'attention des représentants de l'État sur des études qui ne lui paraissent pas fondées et qui risqueraient de retarder le projet.

En conclusion de la réunion, Jean-Yves CHIARO remercie tous les participants et précise que les étapes à venir permettront à chacun d'exprimer son avis.