



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les fuseaux de 300 m

**Réunion de concertation complémentaire à Cuq-Toulza
vendredi 15 avril 2011**

Compte rendu

Préambule :

La réunion a été organisée à la demande de la municipalité de Cuq-Toulza, demande formulée le 8 avril lors de la réunion de concertation à la sous-préfecture de Castres. Elle s'est déroulée en présence de M. le sous-préfet Colin MIEGE, M. Philippe GRAMMONT de la DREAL Midi-Pyrénées, M. Benjamin AUDINOS du bureau d'étude EGIS, Mme Éliane PICOUET, maire de Cuq-Toulza, entourée de deux adjoints.

25 habitants de Cuq-Toulza étaient présents dans la salle.

Compte rendu :

En introduction de la réunion, M. le sous-préfet souligne que deux réunions ont déjà été organisées à Cuq-Toulza, signe que « la concertation est ouverte et fonctionne ».

Le maître d'ouvrage rappelle qu'à la demande des élus de la commune, les fuseaux ont été retravaillés :

- des études plus approfondies ont été conduites pour aménager le fuseau 3P ;
- une adaptation du fuseau 3A pour sa partie est a été étudiée.

Le bureau d'études qui assure la maîtrise d'œuvre, EGIS, présente aux élus et au public les résultats de ce travail. Il rappelle également les caractéristiques du fuseau 3A afin que le public ait une vision globale des fuseaux proposés sur le secteur de Cuq-Toulza à ce stade de la concertation.

Fuseau 3A (d'ouest en est) :

Le fuseau passerait à proximité du bâti de Lagrave, en remblai (de manière surélevée), puis monterait dans les coteaux. Il s'inscrirait ensuite en déblai (de manière enterrée) sur une grande partie de l'itinéraire et impacterait le bâti de l'Aigle.

En sortie des coteaux, le fuseau s'inscrirait dans une succession de déblais et remblais jusqu'à la RN 126 (un bâti serait impacté dans la commune de Lacroisille), qui serait franchie par un viaduc, puis contournerait le restaurant Le Cri de la Fourchette par le sud.

Concernant les enjeux agricoles, le fuseau 3A couperait franchement deux exploitations agricoles.

Nouveau fuseau 3A adapté :

Il longerait le fuseau 3A en restant au maximum sur la commune de Cuq-Toulza. A l'est, l'obstacle du lac de la Vernède empêche toute latitude pour trouver des alternatives. A hauteur du lac, au niveau du bâti Bois Haut, le fuseau plongerait au plus vite vers la RN 126. Le respect des courbures maximales

d'une autoroute l'obligerait à franchir l'extrémité nord du lac et à passer sur une zone humide, avec réalisation d'un ouvrage d'art. Ce fuseau couperait une exploitation agricole.

La DREAL précise que le franchissement d'une zone humide présente des contraintes à prendre en compte, car ces zones accueillent souvent des espèces protégées.

Fuseau 3P amélioré :

Après le bâti de Lagrave, le fuseau s'inscrirait dans de profonds déblais d'environ 15 mètres, puis franchirait la vallée au niveau de la route de La Bastide, par le biais d'un viaduc important.

Au sud de la route montant au château d'eau, il entrerait à nouveau dans une zone de profond déblai, puis passerait en remblai en sortie des coteaux avant de franchir, par un viaduc de 6 mètres de haut, la RN 126 à proximité de la propriété En Bessières.

Pour atténuer les problèmes de bruit et de visibilité engendrés par le franchissement de la RN 126 par un viaduc, l'aménagement proposé porterait sur l'hypothèse d'un franchissement en passant sous la RN 126. Il serait en effet possible d'enterrer l'autoroute de 3 mètres, ce qui résoudrait le problème de bruit, et de rehausser alors la RN 126 de 3 mètres (pour obtenir la hauteur de 6 mètres nécessaire à l'autoroute).

De plus, l'impact visuel serait atténué par rapport à la proposition initiale par le fait que la RN 126 serait surélevée, et non plus l'autoroute.

A partir de ces nouveaux éléments d'information apportés par le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre, la discussion avec le public et les élus s'engage autour de deux thèmes dominants :

- l'opportunité du fuseau 3P ;
- la comparaison des deux fuseaux 3A et 3P.

L'opportunité du fuseau 3P :

Un intervenant interroge le maître d'ouvrage sur les raisons qui l'ont conduit à présenter un fuseau pressenti à la place du fuseau 3A, raisons qui s'apparentent selon lui à « un blocage sur le 3A ».

M. GRAMMONT rappelle que dans les premiers documents produits, lors de la concertation de 2007/2008, le fuseau 3P n'existait pas. Il est issu de la concertation elle-même. Cette concertation avec les élus locaux et la chambre d'agriculture du Tarn a montré un consensus pour limiter les impacts agricoles en rejoignant au plus vite la RN 126, ce qui a conduit le maître d'ouvrage à travailler l'hypothèse d'un nouveau fuseau, le 3P qui a fait le consensus à l'époque. Lors de la présentation des fuseaux en janvier 2011, le maître d'ouvrage n'a pas, dans un premier temps, entendu de remise en cause du fuseau 3P. Puis, les permanences et la réunion de concertation du 21 février 2011 ont montré une forte mobilisation contre ce fuseau à Cuq-Toulza, ce qui a conduit le maître d'ouvrage à retravailler sa proposition. Le 8 avril 2011, il a donc présenté des alternatives à l'ensemble des acteurs. Au cours de cette réunion, les élus locaux (communauté de communes du Pays de Cocagne) ne sont pas revenus sur leur position favorable au fuseau 3P (« à l'exception de Cuq-Toulza » précise Mme PICOUET). Entre temps, la chambre d'agriculture du Tarn a délibéré et confirmé sa préférence pour le fuseau 3P. Le maître d'ouvrage constate, qu'à ce stade, il y a une position globalement favorable des acteurs institutionnels au fuseau 3P et que, localement, à Cuq-Toulza, il y a une mobilisation forte contre ce fuseau.

Plusieurs intervenants, dont Mme le maire de Cuq-Toulza, contestent la pertinence de la délibération de la communauté de communes du Pays de Cocagne qui date de 2008. Depuis 2008, le projet d'autoroute n'a jamais été inscrit aux ordres du jour des réunions communautaires, alors que la collectivité a la compétence d'aménagement du territoire. Le courrier envoyé au préfet durant la concertation sur les fuseaux n'a pas non plus fait l'objet d'une discussion communautaire et n'engage donc que le président, mais pas l'ensemble des communes adhérentes. Par ailleurs, Mme PICOUET indique que des élus ont changé depuis 2008 et que certains maires souhaitent rediscuter du projet d'autoroute en réunion communautaire, sans succès à ce jour car le président de la communauté de communes n'a pas souhaité inscrire ce point à l'ordre du jour.

Au sujet des études de la chambre d'agriculture du Tarn, les intervenants soulignent que certaines zones agricoles exploitées et situées dans le périmètre du fuseau 3P n'ont pas été prises en compte et apparaissent en blanc sur les cartes du dossier de concertation. Un agriculteur indique à ce titre avoir découvert que sa parcelle avait été oubliée par l'étude.

Mme le maire interroge le maître d'ouvrage sur la pertinence de prendre en compte les avis des autres communes, dans la mesure où le fuseau 3A adapté impacterait le seul territoire de Cuq-Toulza.

La DREAL répond que, dans la mesure où d'autres fuseaux pourraient impacter ces communes, il est naturel que leurs avis soient pris en compte.

Comparaison des deux fuseaux :

Des intervenants soulignent qu'il n'y a pas de différence entre les deux fuseaux sur le plan de la consommation d'espace agricole. Ils notent que le fuseau 3A coupe une grosse exploitation agricole (« deux », précise le maître d'ouvrage). Ils reconnaissent que cette coupure aurait un impact économique pour l'exploitation concernée, mais dont la proportion par rapport à son activité globale resterait limitée.

A contrario, le fuseau 3P amputerait une grande part d'une autre exploitation agricole, dont ses meilleures parcelles. Mme PICOUET ajoute que la chambre a comparé les fuseaux dans leur globalité alors que la commune souhaite une analyse comparée limitée au contournement de Cuq-Toulza, Certains intervenants demandent si l'intérêt particulier d'un exploitant n'est pas privilégié, ce à quoi le maître d'ouvrage répond que l'enjeu agricole est traité globalement, sans regarder l'intérêt particulier de tel ou tel exploitant.

Dans le prolongement de cette réflexion, plusieurs interventions tournent autour de la question du poids de l'humain dans la décision. En effet, l'impact humain du fuseau 3P est plus lourd que celui du 3A car il y a plus de bâti concerné et le fuseau passe à proximité directe du bourg, l'empêchant également d'envisager tout développement économique.

Le maître d'ouvrage souligne que sa présence répétée pour dialoguer et écouter démontre sa prise en compte du facteur humain, ce que le public ne conteste pas.

Sur le plan financier, plusieurs intervenants considèrent que le fuseau 3A reviendrait moins cher car il nécessiterait moins d'ouvrages d'art. M. AUDINOS indique que le fuseau 3A entraînerait en revanche des travaux importants de terrassement et qu'il convient de relativiser l'écart de coût entre les deux fuseaux. M. GRAMMONT complète en indiquant qu'au regard des contraintes techniques connues, le coût ne paraît pas discriminant entre le 3A et le 3P.

En conclusion, Mme PICOUET rappelle la situation :

- Sur le fuseau 3P, si la solution enterrée minimise les impacts au droit du château et du lac de la Vernède, elle ne résout pas les autres problèmes posés par ce fuseau, à savoir son impact sur le développement futur de la commune, l'impact paysager du viaduc franchissant la vallée amenant à La Bastide, qui dominerait le bourg.
- Sur le fuseau 3A, la variante proposée pose, d'après le maître d'ouvrage, de fortes contraintes liées au franchissement du bout du lac et d'une zone humide. Le fuseau 3A initial se heurte quant à lui à des oppositions. En revanche, il a les faveurs de la commune de Cuq-Toulza et de ses habitants, alors qu'il impacte encore beaucoup le territoire de la commune.

Mme PICOUET souligne le sens de l'intérêt collectif de la commune et de ses habitants et indique qu'elle va échanger à nouveau avec la chambre d'agriculture du Tarn et la communauté de communes du Pays de Cocagne.

A la demande d'un intervenant, M. GRAMMONT rappelle le processus de décision : les comités de suivi et de pilotage qui amèneront le préfet à choisir le fuseau de 300 mètres ont été décalés d'avril à mai 2011. Ce retard est consécutif au changement de préfet, mais il permet de continuer à dialoguer. Enfin, M. GRAMMONT précise que, si le fuseau 3P devait être retenu, ce serait sur la base des aménagements proposés au cours de cette réunion. Les études ultérieures seraient alors assorties de ces contraintes.