



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les fuseaux de 300 m

**Réunion avec les élus du secteur 3
(de Maurens-Scopont à Puylaurens)
Cuq-Toulza, mardi 18 janvier 2011**

Compte-rendu

En ouverture de la réunion, M. Philippe GRAMMONT, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées, indique que le dispositif de concertation sur les fuseaux est lancé et rappelle le programme de la réunion :

- présentation de l'organisation de la concertation sur les fuseaux de 300 m ;
- présentation des caractéristiques du projet : aménagements à réaliser, zones d'échanges et système de péage ;
- présentation des hypothèses de fuseaux pour le secteur 3, dont le fuseau pressenti à l'issue de la concertation de 2008 ;
- échanges avec les élus.

M. Philippe GRAMMONT rappelle ensuite les grandes lignes de la décision ministérielle du 25 juin 2010 d'achever la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire de la route nationale 126 (RN 126) sous forme de concession autoroutière, de lancer la concertation et les études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Mme Nerte DAUTIER, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP), présente sa mission. La loi Grenelle II prévoit que la concertation post débat public soit suivie par un garant neutre et indépendant qui puisse vérifier que la concertation a été menée de manière transparente. A ce titre, elle assistera aux réunions avec les élus, aux réunions du comité de suivi et peut être contactée *via* le site internet de la concertation ou par courrier. Au terme de chaque phase de concertation, elle rédigera un avis sur le déroulement de la concertation qu'elle transmettra à la CNDP et au préfet de région. Mme Nerte DAUTIER rappelle qu'elle connaît le dossier et les acteurs pour avoir été membre de la commission particulière du débat public sur la liaison Castres-Toulouse en 2009 - 2010.

Organisation générale des études et de la concertation

M. Thomas CADOUL, chef du service Transports, Infrastructures et Déplacements à la DREAL Midi-Pyrénées, présente les études et l'organisation de la concertation.

Calendrier

- novembre 2010 – décembre 2010 : consultation des maires et présidents d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur les modalités de la concertation ;
- janvier 2011 - février 2011 : concertation sur les fuseaux de 300 m ;
- avril 2011 : réunion du comité de pilotage pour valider le fuseau d'études de 300 m (dans lequel s'inscrira la recherche de tracés) ;
- avril 2011 – début 2012 : études approfondies sur les différentes options de tracé, l'itinéraire de substitution, les zones d'échange et le système de péage ; la concertation sera menée dans cette seconde phase sur ces thèmes-là ;
- début 2012 : réunion du comité de pilotage pour valider le tracé de référence ;
- 1^{er} semestre 2012 : préparation du dossier d'enquête publique ;
- été 2012 : validation du dossier d'enquête publique par le comité de pilotage ;
- automne 2012 : enquête publique.

M. Thomas CADOUL précise qu'il faut distinguer le périmètre d'études (de l'A 68 à Castres), qui couvre l'ensemble des sections à mettre à 2x2 voies entre Castres et Toulouse, du périmètre de mise en concession (de l'A 68 à Verfeil), qui exclut la bretelle autoroutière A 680 déjà concédée aux Autoroutes du sud de la France (ASF).

L'organisation générale du pilotage des études et de la concertation

- La maîtrise d'ouvrage est déléguée à la DREAL Midi-Pyrénées, sous l'autorité du préfet de région. Ce dernier est aussi responsable de la concertation.
- Le comité de pilotage valide les principales phases. Il est présidé par le préfet de région et constitué de l'État, du Conseil régional, des Conseils généraux de la Haute-Garonne et du Tarn et de la Communauté d'agglomération de Castres – Mazamet.
- Le comité technique, constitué des services techniques des organismes représentés dans le comité de pilotage, prépare les réunions du comité de pilotage.
- Le comité de suivi, constitué de plusieurs collèges (État, élus locaux – collectivités locales et parlementaires, représentants du monde économique, représentants des salariés, associations, notamment de protection de l'environnement), est un lieu d'échanges sur les études et la concertation.
- Des groupes de travail techniques approfondiront les thèmes Environnement et Foncier/Aménagement du territoire.
- Des ateliers thématiques étudieront les apports du projet sur le territoire, notamment sur les aspects socio-économiques.

La concertation sur les fuseaux de 300 m, selon les modalités fixées par le préfet de région suite à la consultation des communes et EPCI concernés, comporte notamment :

- cinq rencontres intercommunales, une par secteur (un secteur concerne le territoire compris entre deux zones d'échanges) ;
- neuf permanences pour accueillir le public ;
- une réunion du comité de suivi pour échanger avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Les outils de la concertation

- un dossier de concertation et un site Internet permettent de prendre connaissance de l'ensemble du projet et des cartes détaillées ;
- des insertions dans la presse locale et un dépliant diffusé dans 37 000 boîtes aux lettres du territoire invitent le public à s'informer et venir aux permanences ;
- un communiqué de presse est diffusé à chaque étape de la concertation ;
- un kit d'information, composé d'une carte/poster, d'un dossier de concertation et d'un registre, est disposé dans chaque mairie.

M. Thomas CADOUL rappelle enfin les principaux aménagements à réaliser sur l'itinéraire et les six zones d'échanges prévues et passe la parole à M. Benjamin AUDINOS, du bureau d'études EGIS, pour la présentation de la méthodologie des études et les principes du système de péage. Ce dernier poursuit par la présentation du secteur 3 entre Maurens-Scopont et Puylaurens.

La présentation s'appuie sur les cartes présentées dans le dossier de concertation.

Sur le secteur 3, les enjeux principaux identifiés sont les suivants :

- environnement humain : présence de bâti et d'activité agricole ;
- patrimoine culturel : château de Scopont à l'ouest du secteur, sites archéologiques à l'est du secteur ;
- environnement physique : zone inondable du Girou ;
- environnement naturel : présence de sites amphibiens et d'espèces protégées.

M. Benjamin AUDINOS présente ensuite les fuseaux proposés dans le secteur 3 :

- famille de fuseaux nord : fuseau 3P (fuseau pressenti suite à la concertation de 2008), qui colle au plus près de la RN 126, contourne Cuq-Toulza par le nord et revient au plus vite vers la RN 126. Le fuseau 3A passe plus au nord de la RN 126 ;
- famille de fuseaux sud : deux fuseaux contournent Cuq-Toulza par le sud (3B et 3C). Ils sont plus longs.

Deux zones d'échanges sont prévues dans le secteur. L'échangeur de Puylaurens (à l'est) devra être aménagé dans le cadre de la mise en concession pour y implanter des barrières de péage. La seconde zone d'échange est située à hauteur de Maurens-Scopont. M. Benjamin AUDINOS indique qu'à ce stade, un positionnement de l'échangeur à l'ouest de la zone d'échanges dans l'axe de la RD 42 ou de la RD 826 semble le plus simple d'un point de vue technique.

Débat avec les élus

M. Philippe GRAMMONT donne ensuite la parole aux participants, en souhaitant que chaque collectivité puisse s'exprimer. Chaque fuseau est balayé à partir d'une photographie aérienne, datée de décembre 2010, afin que les élus puissent s'exprimer sur leur territoire et le positionnement des fuseaux.

Fuseaux de 300 m

Les fuseaux 3A, 3B, 3C et 3 D ne rencontrent pas d'avis favorable, les élus pointant leurs effets négatifs sur les communes traversées : coupure de territoire, consommation trop forte d'espace agricole lié au profil en demi-coteau de l'infrastructure dans ces fuseaux.

Plusieurs élus (maire de Cuq-Toulza, de Cambon-lès-Lavaur, de Villeneuve-lès-Lavaur, président de la communauté de communes du Pays de Cocagne, maire de Mouzens) confirment que le fuseau pressenti suite à la concertation de 2008 (3P) répond à leur souhait de limiter la consommation de foncier agricole et les coupures de territoire.

Le président de la communauté de communes du Pays de Cocagne précise que la collectivité a délibéré en faveur du fuseau 3P et rappelle que la définition de ce dernier, en ce qui concerne le secteur 3 dans le département du Tarn, a été menée en 2008 avec la collaboration de la chambre d'agriculture du Tarn, sous l'égide du préfet du Tarn.

Suite à la demande du maître d'ouvrage, le représentant du maire de Lacroisille indique que ce dernier ne s'est pas prononcé sur les fuseaux proposés.

Des adaptations sont envisagées le long du fuseau 3P :

- un décalage du fuseau vers le sud à hauteur du restaurant « Le cri de la fourchette » pour éviter le bâti ;

- un élargissement du fuseau à l'est du contournement de Cuq-Toulza pour donner de la souplesse dans la recherche d'un tracé de référence dans un secteur contraint par la présence de bâti et d'un plan d'eau ;
- dans le secteur de Maurens-Scopont, le maire demande que le fuseau suive au maximum le Girou et que le maître d'ouvrage rencontre le propriétaire du restaurant « La Ferme d'en Bouyssou ».

Chaque bâti du fuseau 3P fait l'objet d'échanges avec les élus locaux. Dans le secteur du contournement de Cuq-Toulza, M. Benjamin AUDINOS précise que le profil encaissé de l'infrastructure réduira les nuisances sonores.

En réponse au maire de Loubens-Lauragais, la DREAL rappelle que le fuseau n'est pas arrêté et que l'objet de la réunion de concertation est d'échanger avec les élus locaux et de recueillir leurs réactions.

Positionnement des échangeurs

L'échangeur de Puylaurens existe déjà et fera l'objet d'aménagements limités à l'implantation de barrières de péage.

La zone d'échanges située à l'ouest du secteur fait l'objet d'un débat entre les tenants d'un positionnement à l'ouest de la zone d'échanges (président de la communauté de communes du SESCAL, maire de Maurens-Scopont) et ceux en faveur d'un positionnement plus à l'est et hors zone inondable (président de la communauté de communes du Pays de Cocagne, maires de Cuq-Toulza et de Villeneuve-lès-Lavaur). Le président de la communauté de communes du SESCAL invite l'ensemble des élus locaux à se réunir pour trouver une synthèse. EGIS pointe que, dans l'hypothèse d'un échangeur situé à l'est de la zone, il conviendrait d'élargir un peu la zone d'étude vers l'est pour tenir compte du caractère étroit de la vallée et de la présence du château de Scopont.

A l'ouest de la zone d'échanges vient s'ajouter un débat sur un positionnement de l'échangeur au nord du fuseau, dans l'axe de la RD 42, ou au sud du fuseau, dans l'axe de la RD 826, en zone inondable. Sur ce dernier point, EGIS précise qu'il n'y a pas d'impossibilité technique, même en zone inondable.

Le président de la communauté de communes du SESCAL craint qu'un échangeur positionné dans l'axe de la RD 42 ne pénalise le sud du secteur, en allongeant trop la distance pour rejoindre la future autoroute. D'autres participants relativisent cette crainte, en raison de la proximité géographique entre les deux hypothèses d'emplacement.

La vallée du Girou

Dans la partie ouest du secteur 3, où est notamment prévue la zone d'échanges de Maurens-Scopont, le fuseau 3P est situé en zone inondable. Cela amène EGIS à détailler les contraintes techniques qui se posent dans ce cas : rétablissement de la transparence hydraulique, création de zones d'espace de compensation pour l'eau, afin de ne pas aggraver la situation initiale dans les zones sensibles. La DREAL Midi-Pyrénées précise que le maître d'ouvrage ne pourra obtenir l'arrêté d'autorisation au titre de la police de l'eau (qui est pris après la déclaration d'utilité publique) que si les prescriptions réglementaires ne sont pas respectées. Dans le cadre des études préalables, un modèle hydraulique sera mis en œuvre, une fois le fuseau d'études de 300 m arrêté, afin de modéliser les conséquences de la réalisation de l'autoroute dans la zone inondable et de préconiser les mesures permettant de répondre aux prescriptions en matière de police de l'eau.

Le président de la communauté de communes du SESCAL indique que, dans la mesure où les contraintes hydrauliques sont maîtrisables, il vaut mieux privilégier une infrastructure en vallée du Girou plutôt que sur les coteaux, où les effets de coupure dans les villages seraient importants. *A contrario*, un conseiller municipal du Faget pointe un cumul de contraintes en fond de vallée si on y ajoute un impact plus important sur le paysage et en matière de nuisances sonores.

Le maire du Faget rappelle que la Charte InterScot en Haute-Garonne a qualifié la vallée du Girou de coulée verte et pose la question de son devenir avec le projet.

Foncier agricole

A l'instar du maire du Faget et du conseiller général du canton de Cuq-Toulza, tous les élus soulignent l'absence de réserves foncières suffisantes pour compenser la totalité des acquisitions foncières qui seraient nécessaires à la réalisation de l'autoroute, car la plupart des terres disponibles ont été vendues et le délai restant jusqu'à la mise en service est trop court. Le maître d'ouvrage indique que, traditionnellement, les réserves ne peuvent être réalisées qu'après la déclaration d'utilité publique du projet et le choix du concessionnaire. Cependant, pour tenir compte de cette contrainte, la DREAL étudie actuellement des modalités qui permettraient d'anticiper un dispositif de mise en réserve avec les SAFER.

En matière d'aménagement foncier, la DREAL confirme que, dans le cas d'une inclusion d'emprises, le périmètre de celui-ci porte sur une surface équivalente au minimum à 20 fois l'emprise du projet routier : cette surface, très importante, permet en fait de donner suffisamment d'opportunités pour stocker des terrains agricoles d'une surface équivalente aux emprises foncières nécessaires à l'autoroute. Un exposé détaillé de l'aménagement foncier est présenté dans le dossier de concertation à la page 39.

Aménagement du territoire

Le représentant du maire de Lacroisille demande quels sont les outils dont disposeront les collectivités pour maîtriser la pression foncière au niveau des échangeurs, sachant la fragilité dans le temps des décisions prises par les collectivités puisque celles-ci peuvent être remises en question d'un mandat à l'autre.

Sur ce point, la DREAL Midi-Pyrénées indique qu'elle se situe dans une démarche de co-construction avec les acteurs locaux, en programmant des groupes de travail techniques et de réflexion sur les outils et projets qui permettraient d'avoir la meilleure maîtrise possible du territoire. Cette thématique sera traitée courant 2011 (groupes de travail, ateliers du développement durable). Elle précise qu'en l'absence de projets de territoire existants, le projet d'autoroute peut constituer l'outil qui aidera le territoire à se structurer. La direction départementale des territoires (DDT) du Tarn ajoute que le préfet réunit prochainement les EPCI du territoire dans cet esprit également.

Le président de la communauté de communes du SESCOAL témoigne de l'efficacité de l'outil des schémas de cohérence territoriale pour maîtriser la pression foncière et le développement démographique du territoire.

Itinéraire de substitution

Plusieurs interventions concernent l'itinéraire de substitution :

- possibilité que l'autoroute et la RN 126 soient parallèles ;
- rétrécissement de la RN 126 pour qu'une partie de son emprise soit basculée sur l'autoroute ;
- report de trafic à Puylaurens ;
- évaluation des coûts d'aménagement de ces itinéraires dans le projet.

La DREAL Midi-Pyrénées répond par l'affirmative à tous ces points, en soulignant que la recherche d'un itinéraire de substitution sera conduite parallèlement aux études sur les tracés, courant 2011. A Puylaurens comme à Soual, c'est bien la réutilisation des anciennes routes, avant mise en service des déviations, qui est prévue. Le coût global du projet intègrera l'aménagement de l'itinéraire de substitution. Celui-ci peut être constitué de sections neuves et de sections réutilisant des routes existantes, en particulier l'actuelle RN 126 (avec dans ce cas, remise à niveau avant déclassement et transfert aux collectivités). L'itinéraire de substitution fait partie du programme soumis à l'appel d'offres de concession.

Autres thèmes abordés

La réunion de Cuq-Toulza a été l'occasion d'aborder d'autres points qui concernent le projet d'autoroute et la démarche de concertation en cours :

- actualisation des données depuis la concertation de 2008 et prise en compte des contraintes normées dans les lois Grenelle (point soulevé par le représentant du maire de Lacroisille) ;
- règles en matière d'expropriation, blocage des transactions immobilières ;
- prise en compte de la multimodalité dans la conception du projet ;

- nécessité d'un arrêté ministériel pour le choix du fuseau ;
- absence d'élus de la communauté urbaine du Grand Toulouse et des « petites » communes au sein du comité de pilotage.

Sur le premier point, le maître d'ouvrage indique que les enjeux humains (bâti) ont pu être actualisés (photos aériennes prises en décembre 2010) et que les données environnementales ont également été actualisées sur les fuseaux. Elles sont présentées dans le dossier de concertation. En revanche, il précise que les lois Grenelle n'ont pas fondamentalement changé les procédures que doit respecter le maître d'ouvrage, mais modifie l'esprit dans lequel le maître d'ouvrage travaille dorénavant. Ainsi, les questions des trames vertes et bleues, de la gouvernance du projet, de la concertation et du suivi du foncier ont été renforcées par les lois Grenelle. La DREAL précise que l'étude d'impact du projet est dorénavant soumise à l'avis d'une autorité environnementale sur le projet, joint au dossier d'enquête publique.

La prise en compte plus forte des contraintes peut contribuer à réévaluer le coût du projet mais aussi à l'optimiser, dans la mesure où la concertation en amont permet de mieux prendre en compte l'ensemble des enjeux et d'anticiper les contraintes.

En matière d'expropriation des riverains à proximité de la future autoroute, il n'existe pas de règle précise : les acquisitions foncières se font, par voie amiable ou contentieuse, pour libérer les emprises nécessaires à l'infrastructure (en moyenne, une bande de 40 à 50 m hors échangeurs). Au-delà, le maître d'ouvrage n'est pas tenu d'exproprier les riverains, même au sein de la bande de 300 m, arrêtée lors de la déclaration d'utilité publique. Par contre, en termes de nuisances sonores, le maître d'ouvrage de l'infrastructure doit faire en sorte que le trafic sur l'autoroute n'induisse pas un niveau de bruit sur le bâti dépassant un seuil réglementaire : ceci le conduit à mettre en œuvre des mesures de protection phonique le long de l'itinéraire (murs anti-bruit, merlons), d'isolation sur le bâti ou d'acquisition.

En outre, le maître d'ouvrage souhaite, à l'instar des élus, que les choses avancent vite afin de ne pas bloquer les transactions immobilières.

Concernant la multimodalité, la DREAL Midi-Pyrénées rappelle que le Plan Rail est bien pris en compte dans le projet (dès le débat public) et que les interfaces entre l'autoroute et des projets ferroviaires (parcs relais, pôles multimodaux) ont fait l'objet d'avis et de cahiers d'acteurs lors du débat public.

Le maire du Faget remet à la DREAL Midi-Pyrénées un extrait du site internet du ministère en charge des transports qui mentionne la nécessité d'une décision ministérielle pour la définition d'une bande d'études de 1 km. Le maître d'ouvrage va vérifier ce point et apportera une réponse.

Concernant la représentation des collectivités, la communauté urbaine du Grand Toulouse ne participe pas au comité de pilotage car elle n'est pas impactée territorialement par le projet. En revanche, tous les acteurs locaux sont représentés au comité de suivi qui est consulté à toutes les étapes de la concertation.

Synthèse

Synthétisant les propos de cette réunion, M. Philippe GRAMMONT retient qu'un consensus se dégage en faveur du fuseau 3P, avec quelques adaptations. Concernant le point d'échanges de Maurens-Scopont, des expressions diverses ont été entendues et il convient de regarder la demande d'un positionnement de l'échangeur à l'est de la zone, en complément des études menées à l'ouest de la zone.

Liste des participants (par ordre alphabétique) :

Communauté de communes Cœur Lauragais

Monsieur Gilbert HEBRARD, Président

Communauté de Communes du Pays de Cocagne

Monsieur Christian MAS, Président

Communauté de Communes du SESCOAL

Monsieur Jean-Paul ROCACHE, Président

Commune d'AGUTS

Monsieur Alain POU, Maire

Commune d'ALGANS

Monsieur Christian MAS, Maire

Madame Marie-Claude ZAMBON, 1er Adjoint au maire

Commune d'APPELLE

Monsieur Gabriel OROMBEL, Maire

Commune de AURIAC SUR VENDINELLE

Monsieur Michel TESTE, Maire

Commune de CAMBON LES LAVAU

Madame Lucienne LAURENS, Adjointe au Maire

Monsieur Pierre VIRVES, Maire

Commune de CUQ TOULZA

Madame Eliane PICOUET, Maire

Monsieur Jean-Claude PINEL, Adjoint au Maire

Commune de LACROISILLE

Monsieur Jean-Pierre JASSOTTES, 1er Adjoint au Maire

Monsieur Frédéric MANON, Conseiller municipal

Monsieur André POUX, Adjoint au Maire

Commune de LOUBENS LAURAGAIS

Monsieur Yvon NOYES, Maire

Commune de MAURENS-SCOPONT

Monsieur Claude REILHES, Maire

Commune de MOUZENS

Monsieur Christophe BRUNO, Adjoint au Maire

Monsieur Frédéric FARKAS, Maire

Commune de PECHAUDIER

Monsieur Alain GIRONIS, Maire

Commune de VENDINE

Monsieur André CURADOU, Adjoint au Maire

Commune de VILLENEUVE LES LAVAU

Monsieur Michel BOUYSSOU, Maire

Commune du CABANIAL

Monsieur Bernard VALETTE, Maire

Commune du FAGET

Monsieur Francis CALMETTES, Maire

Monsieur Jean-Marc CREMOUX, Conseiller municipal

Monsieur Gilles SCATAMBURLO, Adjoint au Maire

Conseil général de Haute-Garonne

Monsieur Gilbert HEBRARD, Conseiller Général

Conseil général du Tarn

Monsieur Pierre CAVALIE, Services techniques

Monsieur Louis CAZALS, Conseiller Général

Monsieur Bernard VIALA, Conseiller Général

Direction départementale des territoires du Tarn

Madame Anne VUILLET