



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les fuseaux de 300 m

**Réunion de concertation complémentaire à Cuq-Toulza
mardi 3 mai 2011**

Compte rendu

Préambule :

La réunion de concertation rassemble les élus de la commission Aménagement de l'espace de la communauté de communes du Pays de Cocagne et fait suite à la réunion du 8 avril en sous-préfecture avec les élus du secteur 3. Outre les élus de la CC, elle s'est déroulée en présence de M. le sous-préfet Colin MIEGE, M. Philippe GRAMMONT de la DREAL Midi-Pyrénées, Mme Nerte DAUTIER, garante de la concertation, un représentant du bureau d'étude EGIS, un représentant de la Chambre d'agriculture du Tarn, M. VIALA Conseiller général et des représentants associatifs et un représentant de la DDT du Tarn.

Compte rendu :

En introduction de la réunion, M. le sous-préfet rappelle aux participants que la concertation se poursuit et que la réunion du jour montre le souhait du maître d'ouvrage d'élargir au maximum la discussion. Il souligne que le consensus n'est pas évident à trouver, mais que c'est bien le but recherché par le maître d'ouvrage.

Philippe GRAMMONT, pour la DREAL Midi-Pyrénées, prend ensuite la parole et rappelle l'historique de la concertation :

- 18 janvier 2011 : réunion de concertation avec les élus du secteur 3, au cours de laquelle les fuseaux proposés ont été présentés. Le fuseau 3P n'a pas suscité d'opposition.
- Février 2011 : les permanences locales avec le public ont fait remonter une opposition très forte de la population au fuseau 3P à Cuq-Toulza.
- 21 février 2011 : réunion supplémentaire de concertation pour entendre les demandes formulées par la commune.
- 8 avril 2011 : réunion supplémentaire à la sous-préfecture pour présenter les réflexions conduites suite à la réunion précédente sur le fuseau 3A adapté et les améliorations apportées sur le fuseau 3P. Une note technique explique les améliorations proposées.
- 15 avril 2011 : nouvelle réunion à Cuq-Toulza, en présence de nombreux habitants, pour expliquer les adaptations et améliorations proposées sur les fuseaux 3A et 3P et écouter les arguments du public.

Le maître d'ouvrage précise que la concertation arrive à son terme et annonce la réunion du comité de suivi le 12 mai 2011.

Monsieur. GRAMMONT précise que le débat se concentre sur le contournement de Cuq-Toulza (les options sud sont rejetées) et sur l'est de ce contournement nord.

Le bureau d'étude EGIS indique qu'à l'ouest du secteur 3, la partie qui longe la RN 126 est commune aux différents fuseaux. Elle présente une alternance de déblais et remblais et impacte deux bâtis.

Le bureau d'études EGIS présente ensuite les fuseaux faisant l'objet de la concertation et les adaptations ou améliorations proposées.

Fuseau 3A (d'ouest en est) :

Après la partie commune, le fuseau 3A monte ensuite vers le nord et passe en remblai. Plus à l'est, en sortie des coteaux, il s'inscrit dans une succession de déblais et remblais. Sur le territoire de la commune de Lacroisille, deux grandes propriétés agricoles sont coupées. Ce fuseau ne nécessite pas d'ouvrage d'art particulier.

Nouveau fuseau 3A adapté :

Très proche du fuseau 3A, il s'inscrit le plus possible sur le territoire de la commune de Cuq-Toulza, tout en restant le plus possible éloigné du bourg.

Son étude a tenu compte de deux contraintes : respecter les courbures maximales d'une autoroute tout en contournant le lac de la Vernède. Il nécessite la réalisation d'un ouvrage de franchissement sur la parti nord du lac, passant à 400 mètres du château de la Vernède.

Comme le fuseau 3A, il coupe deux grandes exploitations agricoles.

Fuseau 3P amélioré :

Il contourne deux lieux-dits puis traverse la vallée du Rigoulet par le biais d'un ouvrage d'art important. Il s'inscrit ensuite en déblai, ce qui rend l'autoroute invisible depuis le bourg (situé à 500 mètres) et limite son impact sonore.

Au niveau de la jonction avec la RN 126, à l'est du bourg, son profil passe en déblai pour limiter l'impact visuel et sonore depuis le château de la Vernède et le lotissement St Victor. Mais le déblai est limité à 3 mètres de profondeur en raison de la proximité d'un ruisseau.

Le débat s'ouvre ensuite sur une série de demandes de précisions sur les fuseaux présentés :

- Situation des limites communales sur le fuseau 3A
- Emprise liée au remblai à hauteur du château de Montauquier
- Hauteur à partir de laquelle un ouvrage d'art est qualifié en viaduc
- Retour vers la population à la suite de la décision du préfet

Pour le fuseau 3A, le maître d'ouvrage précise que la limite communale entre Algans et Cuq-Toulza passe au milieu du fuseau dans sa partie nord. Dans sa partie est, il traverse le territoire de la commune de Lacroisille.

A ce stade du projet, il est difficile pour le maître d'ouvrage d'être précis dans la qualification de l'ouvrage d'art comme dans l'emprise au mètre près de l'autoroute, dans la mesure où son tracé et son profil détaillés ne sont pas connus.

Concernant le retour vers la population, la DREAL indique que, si la décision du préfet concerne un fuseau adapté, une concertation ultérieure aura lieu selon des modalités à déterminer.

La garante de la concertation ajoute que le fuseau 3P, qui n'avait pas été présenté au public lors de la concertation précédente de 2007/2008, est maintenant connu et que les demandes d'adaptation, formulées durant la concertation sur les fuseaux, sont aujourd'hui sur la table.

Monsieur MANON, représentant de la commune de Lacroisille indique que le bâti En Vignes, situé en plein milieu du fuseau 3A n'est pas signalé dans la note technique. Il lui est également précisé que les normes en matière de pente (exemple cité du franchissement du ruisseau de Portauque) seront forcément respectées.

Deux thèmes dominant ensuite la réunion :

- la comparaison des fuseaux présentés : impacts agricoles et sur le bâti, coût ;
- l'opportunité pour la communauté de communes du Pays de Cocagne de délibérer à nouveau sur le projet, sachant que sa dernière délibération date de février 2008.

La comparaison des fuseaux présentés :

Selon la DREAL, la comparaison des impacts sur le foncier agricole montre qu'ils sont à peu près similaires quel que soit le fuseau retenu (fuseau 3A, 3A adapté ou 3P amélioré).

En revanche, en matière d'impact sur le bâti existant, les impacts varient d'un fuseau à l'autre. Si les impacts directs (bâti présent à l'intérieur du fuseau) sont équivalents, les impacts indirects sont plus forts sur le fuseau 3P en raison de sa plus grande proximité avec le bourg de Cadix.

Concernant l'écart de coût entre les trois fuseaux présentés, le maître d'ouvrage indique qu'au vu des contraintes techniques le fuseau 3A serait le moins cher s'il fallait les classer. Mais il précise que les écarts de coût ne paraissent pas discriminants à ce stade de l'avancée des études.

A la suite de ces précisions, Mme Eliane PICOJET rappelle la position de Cuq-Toulza. La commune s'oppose au fuseau 3P amélioré car il passe trop près de la commune (impacts humains et impact visuel avec la présence d'un viaduc), impacte le patrimoine local (châteaux de Montauquier et de la Vernède) et empêche son développement futur vers le nord. Le fuseau 3A est le plus acceptable, mais la commune approuve le fuseau 3A adapté pour tenir son engagement d'accueillir l'autoroute sur son territoire.

Le sous-préfet interroge alors la chambre d'agriculture du Tarn et la communauté de communes du Pays de Cocagne afin qu'elles expriment leur avis sur les trois fuseaux présentés.

La Chambre d'agriculture du Tarn rappelle qu'elle a déjà donné son avis sur les fuseaux (en faveur du 3P) et qu'elle souhaite limiter les impacts sur l'activité agricole, notamment pour les jeunes agriculteurs implantés sur le secteur concerné par le projet d'autoroute. Elle précise qu'elle ne souhaite pas bloquer le projet et plaide pour des réserves foncières rapides.

L'opportunité d'une nouvelle délibération de la communauté de communes :

M. Christian MAS, président de la communauté de communes du Pays de Cocagne, rappelle la délibération prise par la collectivité en février 2008, à l'issue de la phase de concertation de 2007-2008. Il estime que cette délibération est toujours d'actualité et qu'il y a peu d'éléments pour se positionner sur les variantes proposées (fuseau 3A adapté et fuseau 3P amélioré).

Le débat s'engage alors sur la validité de la délibération prise en 2008, alors que des éléments nouveaux ont été apportés au projet depuis. Ainsi, Mme Anne LAPERROUZE considère que la décision de la CNDP d'organiser un débat public en 2009-2010 efface la concertation de 2007-2008.

Sollicitée par les intervenants, Mme Nerte DAUTIER, qui fut membre de la commission particulière du débat public précise 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.

Elle conclut en soulignant que les données sont aujourd'hui différentes de celles de 2007-2008.

M. le sous-préfet souligne l'importance d'une nouvelle délibération qui tienne compte de tous les éléments nouveaux apportés au projet depuis 2008. Il rappelle la recherche par le maître d'ouvrage de la vision la plus complète possible et invite les élus à délibérer.

Sur la future délibération, Mme Anne LAPERROUZE suggère aux participants de faire preuve de solidarité en soutenant la position de la commune de Cuq-Toulza, qui subira les impacts directs de l'autoroute. Par ailleurs, elle fait part de l'expérience du contournement de Puylaurens, où la question des fuseaux était encore évoquée au moment de l'enquête publique. La DREAL précise qu'effectivement, le public peut encore s'exprimer au stade de l'enquête publique avec encore des adaptations possibles du projet à ce stade.

Un autre intervenant déclare qu'il ne pourra y avoir de délibération à l'unanimité en communauté de communes, car les communes ne sont pas d'accord entre elles sur le choix du fuseau.

M. Frédéric MANON demande si le maître d'ouvrage fournira des éléments complémentaires afin de mettre les trois fuseaux au même niveau de détail avant toute délibération.

M. Philippe GRAMMONT indique qu'il n'est pas possible de fournir le même niveau de détail sur le fuseau 3A adapté dans le délai de cette phase de la concertation sur les fuseaux. Il souligne en revanche que le maître d'ouvrage a produit une note technique argumentée sur les adaptations des fuseaux, que ceux-ci résultent de la concertation engagée depuis le mois de janvier 2011 et de la volonté de la DREAL d'être constructive durant cette concertation. Il rappelle enfin qu'en 2008, le fuseau 3P était lui aussi issu de la concertation et que cela n'avait pas empêché la collectivité de délibérer.

Le maître d'ouvrage indique par ailleurs qu'il mentionnera dans son bilan de la concertation le fait que, lors des permanences, la population s'est mobilisée contre le fuseau 3P.

Sur ce thème, M. Christian MAS conclue sur le fait qu'une réunion se tiendra le 5 mai sur la question des fuseaux.

Par ailleurs, M. Pierre VIRVES, maire de Cambon-les-Lavaur, demande où en est la concertation dans le secteur de Maurens-Scopont. M. Philippe GRAMMONT indique que les élus et acteurs tarnais souhaitent que le fuseau 2P soit retenu et que leurs homologues haut-garonnais privilégient le fuseau 2A. Le fuseau 2P présente des contraintes techniques et écologiques, alors que le fuseau 2A présente des contraintes humaines et économiques.

Les élus de Maurens-Scopont ont demandé au maître d'ouvrage d'étudier une variante au fuseau 2P qui passerait un peu plus au sud, notamment pour préserver l'activité de la ferme d'En Bouyssou. Le maître d'ouvrage a étudié et présenté aux élus cette adaptation du fuseau 2P ; une note technique a été diffusée et mise en ligne. Les élus du Faget et de Loubens-Lauragais sont formellement opposés à cette option.

C'est donc un secteur où, à ce jour, il n'y a pas de consensus, de la part des élus locaux comme des deux chambres d'agriculture.

Un dernier intervenant interroge la DREAL sur l'état de la concertation concernant la zone d'échange de Maurens-Scopont. Là aussi, deux positions s'expriment :

- à l'est du château de Scopont, un point d'échange serait positionné au plus près de la jonction entre la RD 42 et la RD 826 ;
- à l'ouest de la zone, un point d'échange serait positionné à hauteur de la RD 10, vers Vendine.

Le maître d'ouvrage précise cependant que la première position semble la plus consensuelle et répondrait mieux aux objectifs de fonctionnalité de l'échangeur.