

Autoroute Castres-Toulouse

Bilan de la deuxième phase de la concertation

Compte-rendu du garant de la concertation, juin 2011-février 2012

La première phase de concertation sur l'autoroute Castres-Toulouse s'est déroulée de janvier 2011 à mai 2011

Elle portait sur le choix d'un fuseau d'études de 300 m dans lequel s'inscrira le tracé de la future autoroute.

A l'issue du comité de pilotage du 26 mai 2011, ont été prises les décisions suivantes par le Préfet :

- Le fuseau d'étude de 300 m, élargi sur certains secteurs, a été arrêté ainsi que le positionnement de principe des échangeurs.

- Poursuite des études et de la concertation sur les points d'échanges et l'itinéraire de substitution d'ici fin décembre 2011.

- Poursuite des études et concertation sur les variantes de tracés et ses mesures d'atténuation, début 2012.

Une deuxième étape de la première phase de concertation a eu lieu de juin 2011-décembre 2011

Plusieurs moments ont marqué cette nouvelle phase de concertation :

- La constitution de deux groupes de travail : Environnement et Aménagement du territoire-Agriculture.
- L'organisation des ateliers du développement durable .
- Les réunions intercommunales sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution, 25-30 novembre 2011,
- Le comité de suivi du 2 décembre 2011.

La deuxième phase de la concertation s'est déroulée de janvier 2011 à février, mars 2012

Elle porte sur les variantes de tracé et les mesures d'atténuation.

Le rapport ci-après analyse les différentes phases de cette concertation

Les groupes de travail :

Le groupe de travail Environnement s'est réuni deux fois le 30 juin 2011 en présence du garant et le 14 octobre 2011 où le garant était empêché.

Le groupe de travail technique Aménagement-Agriculture s'est réuni le 23 septembre 2011 ; le garant s'était excusé.

Ces groupes de travail se réuniront à nouveau après le choix du tracé.

Plusieurs thématiques à approfondir lors des prochains ateliers du développement durable ont été au final identifiées collectivement :

- gouvernance et territoires de SCoT
- maîtrise des espaces stratégiques agricoles et naturels
- dynamiques de l'emploi (des jeunes)
- cohérence des stratégies économiques locales
- élargissement du cercle de vision des impacts au-delà du périmètre Toulouse-Castres
- qualité des paysages : préservation + développement économique (tourisme)
- emplois dans les espaces interstitiels
- coordination de l'économie productive
- appui à l'économie agricole
- emploi local du chantier.

Tous les comptes rendus sont sur le site Internet.

Fin de la première phase de la concertation : échangeurs et itinéraire de substitution

Préalablement à la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution, le 9 novembre 2011 a été envoyé aux participants aux réunions de concertation par secteur un dossier de 11 pages faisant état des modalités de la deuxième phase de concertation. Le fuseau d'étude retenu à l'issue de la concertation sur les fuseaux y est présenté ainsi que le tableau des études détaillées engagées et leurs objectifs pour la seconde phase. Enfin trois pages sont consacrées aux modalités de la concertation. En page 11, le calendrier indique les grandes périodes de mise en place du dossier jusqu'à l'enquête publique.

Ce dossier a pour vocation, au dire du MO, d'être intégré au dossier de concertation disponible depuis la première phase de concertation. Il est consultable sur le site Internet.

Echangeurs et itinéraire de substitution

La concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution s'est déroulée du 25 novembre au 30 novembre sur le même schéma que pour la première phase : 5 réunions intercommunales avec les élus, une par secteur. Information par la presse, le site Internet, le dossier à disposition du public dans les mairies et le site Internet.

Le dossier

Il traduit les études menées par la DREAL sur les deux thématiques. Les 6 zones d'échanges identifiées sont présentées en regard des différents enjeux afin d'éclairer les choix définitifs. L'itinéraire de substitution est présenté en fin de dossier.

Les échangeurs

« L'autoroute Castres-Toulouse ne doit pas être un tunnel autoroutier mais profiter au développement local, le nombre d'échangeurs et leur positionnement sont donc fondamentaux ».

Pour le maire de Soual, le positionnement des échangeurs, leur présence ou leur absence, induit un vrai problème de desserte pour l'économie locale, « qu'en sera-t-il des camions de trafic de desserte de proximité qui vont devoir faire plus de kilomètres ? par exemple camions venant de la Montagne Noire, allongement du temps et du trajet ».

☛ *Une étude qui fasse le point sur ce sujet a été évoquée et demandée à plusieurs reprises.*

Les discussions sur les échangeurs ont montré la difficulté de faire émerger un consensus sur leur positionnement cependant fondamental pour l'économie locale.

L'itinéraire de substitution

« L'itinéraire de substitution n'apparaît plus du tout, peut-on faire une autoroute sans itinéraire de substitution ? », c'est le sentiment des élus. Pour le MO, cet itinéraire est la RN 126 doublée sur la majorité du parcours par l'autoroute. « Les communes de Puylaurens et Soual sont considérablement impactées par l'intégration de leur déviation dans le futur tracé de l'autoroute » ; pour les élus, il est « parfaitement impensable de ne pas étudier et proposer un itinéraire de substitution qui ne passe pas par le centre du village ».

Des propositions sont faites dans ce sens par le maire de Puylaurens de faire un barreau qui minimisera les impacts.

Pour ces élus, « tous les efforts d'amélioration de la qualité de vie dans leurs villages sont niés par le tracé qui ne propose pas d'itinéraire de substitution »

L'itinéraire de substitution proposé « donne la sensation d'un retour en arrière, pour les villages qui vont perdre leur déviation et récupérer le trafic sur leur village ».

Les arguments, essentiellement financiers, techniques ou juridiques, que ce soit pour les échangeurs ou pour l'itinéraire de substitution, avancés par le MO ne parviennent pas à convaincre les élus très soucieux d'une « qualité de vie qui risque de se dégrader ».

La concertation semble avoir à ce stade atteint ses limites.

Le problème du temps et de la cohérence de traitement du dossier

Pour de nombreux élus, « la priorité est de réaliser dans les délais cette voie rapide Castres-Toulouse ». Mais cela ne peut se faire « sans qu'il y ait une prise en compte par le MO des demandes des élus sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution ».

Certains élus, encore peu habitués à travailler en transversalité, regrettent le manque de temps pour mieux préparer les réunions avec les autres élus afin de trouver des consensus.

Pour certains maires, même si de nombreuses études sont faites depuis plusieurs mois, elles ne servent qu'à démontrer la validité de la proposition du MO.

Pour de nombreux élus, « il faut donc mener une étude approfondie sur les enjeux économiques locaux », sinon le consensus, déjà difficile sur l'autoroute, risque d'éclater s'il n'y a pas de réponse dynamique pour l'économie locale existante.

Pour d'autres élus, il est dommage que tous les acteurs ne se mettent pas autour d'une table et qu'il n'y ait pas une cohérence entre les différentes collectivités.

Ce qui induit une mise à niveau dans les enjeux d'aménagement du territoire par les acteurs locaux et suffisamment de temps pour arriver à des solutions consensuelles.

A ce propos, les ateliers du développement durable ont parfaitement montré que pour la construction d'une vision partagée du territoire, la notion de temps était fondamentale. Pour les spécialistes cependant, dans ce projet, la réflexion semble avoir lieu bien en amont.

La multimodalité

Ce thème a été à nouveau évoqué et le MO considère que des réponses ont été apportées : sur le site Internet, une fiche technique *Nouvelles mobilités, multimodalité et intermodalité* fait le point sur tous ces aspects.

Décisions du préfet de région à l'issue du comité de suivi et du comité de pilotage clôturant cette phase

A l'issue du comité de suivi du 2 décembre, puis du comité de pilotage du 12 décembre, le préfet de région a acté les décisions sur les échangeurs qui faisaient consensus ; la concertation se poursuit sur les autres. Pour l'itinéraire de substitution, le barreau de Puylaurens doit être étudié.

Les ateliers du développement durable

Ils se sont tenus à Castres le 23 janvier 2012.

Ils ont permis aux nombreux élus présents un échange approfondi sur des enjeux plus globaux d'aménagement du territoire dans le cadre de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure sur un territoire. La parfaite organisation, la qualité des intervenants, la maîtrise des débats, la pertinence des exemples présentés ont été salués par tous. Cette journée riche en enseignement a été vue comme une démarche assez innovante et porteuse d'une dynamique et d'un optimisme nouveau chez les élus.

« Un schéma de cohérence sur tout le tracé » a même été proposé par certains.

Deuxième phase de la concertation : concertation sur le tracé

Le dossier de la concertation sur les variantes de tracés et les mesures d'atténuation

Ce document traduit les études de recherches de tracés, menées par la DREAL, au sein du fuseau arrêté à l'issue de la première phase de concertation. (voir la liste des études dans le dossier intitulé « autoroute Castre Toulouse les modalités de la deuxième phase de concertation »).

Il présente dans une première partie les modalités de concertation mise en place.

Les différentes thématiques analysées dans le choix d'une telle infrastructure : Urbanisation, environnement physique, agriculture, faune, flore, patrimoine, paysage, tourisme et loisirs, coût...

La hiérarchisation des enjeux

Les principes de prise en compte des enjeux environnementaux : éviter, réduire, compenser.

Dans une deuxième partie, le dossier présente par secteur au nombre de 5, les différentes variantes de tracés et leur comparaison à l'aune des enjeux identifiés.

Une dernière partie présente le tracé proposé par le MO à l'issue de cette analyse multicritères, évoque les hypothèses techniques et financières du système de péage et précise son coût et le montant de la subvention d'équilibre prévisible.

Ce dossier est consultable sur le site Internet où l'on peut grâce aux ortho photos zoomer sur les tracés au plus près du terrain. Il est aussi consultable dans chaque mairie.

☛ *Je préconise que toutes les études puissent consultables sur le site Internet à l'instar des études effectuées entre 2006 et 2010.*

Les modalités de la concertation

Les modalités de la concertation se sont calquées sur la phase précédente concernant le choix du fuseau, elles sont inscrites dans la charte de la concertation.

- Concertation avec les élus avec 5 réunions intercommunales.

- Concertation avec le public avec 5 permanences, une par secteur.

La presse, le site Internet, les mairies, les annonces dans la presse relaient l'information.

La presse

Elle a bien relayé les informations pour ce que j'ai eu à en connaître et toutes les personnes rencontrées avaient eu connaissance des réunions par divers canaux dont les journaux locaux.

Les mairies

Un registre a d'autre part été déposé en mairie pendant tout le mois de février, afin de recueillir les remarques du public.

Le site Internet

Ce site qui se veut être l'outil principal et « le vecteur privilégié » de l'information du public semble avoir de la difficulté à se caler sur les contraintes de calendrier. Certes les dossiers concernant chaque phase de concertation sont en ligne dans les temps, mais les comptes-rendus des réunions, ceux du comité de suivi tardent trop souvent à être rapidement à la disposition du public.

De plus, les liens internes pour accéder à telle ou telle partie des dossiers ne sont pas clairs. En bref l'architecture du site n'est pas à la hauteur d'une concertation qui se veut ouverte et transparente. Le manque de rigueur de l'information, certes sur des points secondaires, tels que l'oubli de l'année pour les dates de permanence du public ou, plus grave, les dates de permanences pour la deuxième phase concernant les tracés qui n'ont pu être mises en ligne dénotent un certain "amateurisme" dommageable pour la crédibilité du projet. On ne peut que saluer par ailleurs la qualité des dossiers, forts lisibles et documentés, celle des fiches thématiques qui apportent un éclairage très utile et font preuve d'une volonté de transparence auprès des élus et du public.

☛ *Il est indispensable d'avoir plus de rigueur sur la mise à jour du site à la fois en raccourcissant le temps d'attente et en améliorant la lecture des liens.*

La concertation territoriale

Les réunions avec les élus

La présence importante des élus à toutes les réunions, qu'ils soient convaincus de la nécessité de l'infrastructure ou qu'ils y soient opposés, a montré leur forte implication dans ce projet.

La DREAL était représentée par Philippe Grammont, directeur adjoint, accompagné de Matthieu Athanase, chef d'opération et d'Aurélié Bousquet, adjointe à la Division Maîtrise d'ouvrage nationale.

Le dossier a été remis en séance et présenté toujours de même manière à chaque réunion.

La cartographie, complexe mais claire, permettait de se repérer facilement.

La grande innovation de ces réunions a été la présentation d'une maquette virtuelle des tracés proposés.

Cet outil n'intègre pas à ce stade les aménagements (ex : murs anti-bruit, buttes de terre) ni les déblais et remblais. Cet outil pédagogique sera en effet enrichi tout au long de l'approfondissement du futur tracé lorsque celui-ci sera retenu.

Cette maquette a été très bien accueillie en séance, elle offre une image intéressante des différents tracés dans le grand paysage en zoomant sur les enjeux de proximité évoqués par les élus sur chaque commune, ce qui permet des échanges et une discussion très approfondis grâce à la très bonne connaissance du MO de tous les enjeux de proximité.

S'appuyant sur un Power Point, la présentation technique a été faite par secteur.

La discussion a d'abord porté sur des thèmes généraux pour ensuite se focaliser sur des enjeux de proximité.

Ont été abordés les problèmes de financements, d'environnement en particulier par rapport aux nouveaux décrets sur l'enquête publique.

Parmi les problèmes techniques, ceux des rétablissements routiers à étudier ne pourront l'être que lorsqu'on connaîtra le tracé.

Le MO n'a pas obtenu de consensus sur les secteurs 2 et 3 :

Les zones inondables font partie de la contrainte très forte pour le MO, (exemple du secteur 2 : la mairie de Teulat fait le choix du tracé 3 dans le lit du Girou, l'association *Avenir 81* propose le tracé 6 lui aussi dans la zone inondable).

les zones agricoles sont un enjeu prioritaire pour les agriculteurs et les chambres d'agriculture,

Les impacts humains et agricoles sont prioritaires pour les élus. (exemple secteur 3 sous secteur 1, tracé sud évitant le hameau d'Esclauzoles pour le maire de Maurens-Scopont, ou le secteur 2, tracé 3 pour la mairie de Teulat ce qui évite de couper le village en deux).

Le maire du Faget a exprimé ce que certains pensent tous bas, « dans la salle personne n'est satisfait, si tout le monde avait été contre ce serait résolu ».

Thèmes récurrents

Plusieurs élus demandent instamment de mener une étude approfondie sur les enjeux économiques locaux, afin que la future infrastructure à la fois désenclave et irrigue le territoire.

Les maires de Puylaurens et de Soual réitèrent leur demande d'une étude sur l'itinéraire de substitution afin de ne pas pénaliser le territoire. « Il ne faut pas que l'autoroute désenclave Castres et pénalise tout ce qui est intra-zone ».

La déviation de Verfeil est non négociable pour le Conseil Général, il faut trouver une alternative satisfaisante pour tous.

L'échangeur de Gragnague, ainsi que celui de Vendine-Maurens-Scopont et le VC 50 à Castres constituent des enjeux importants pour l'aménagement du territoire.

Tous ces éléments peuvent trouver une solution dans une concertation continue d'étude des propositions alternatives et des enjeux économiques.

☛ *Certaines propositions sont déjà à l'étude par le MO ; je préconise que toutes les propositions fassent l'objet d'un même traitement.*

Les permanences avec le public

Comme pour la première phase, plusieurs permanences de proximité avec le public afin d'instaurer un dialogue direct avec les particuliers sur le projet ont été programmées. Les lieux de ces permanences ont été choisis de telle façon qu'un habitant ne soit jamais éloigné de plus de 5 km environ d'une permanence.

Entre le 31 janvier et le 10 février, plusieurs permanences de proximité ont été organisées. Elles ont été l'occasion d'entretiens individuels avec les représentants du maître d'ouvrage, la DREAL et de répondre à des questions précises sur le projet.

Ces permanences se sont déroulées dans plusieurs communes le long de l'aire d'études.

L'information s'est déroulée de manière un peu différente que pour la première phase. Les dates et lieux ont été relayés par les affiches en mairie, les annonces dans la presse régionale et peut-on dire « le bouche à oreille ».

Deux bémols doivent être soulignés : aucun dépliant invitation n'a été mis dans les boîtes aux lettres des périmètres concernés et les dates ne sont apparues que très tardivement sur le site Internet. Malgré cela, il semble qu'il y ait eu une bonne participation des habitants de l'ensemble des communes concernées, à l'exception de la commune de Teulat. Le maître d'ouvrage a décidé d'organiser une permanence supplémentaire le 28 février 2012 à la mairie de Teulat (16h-19h).

Le recours au garant

Au contraire de la phase précédente, le recours au garant a été moindre. Seulement trois appels téléphoniques de particuliers habitant hors de la zone concernée et redirigés sur le MO. Une nouvelle association *Avenir 81* « association pour la vallée du Girou, son environnement et l'intérêt de ses riverains » s'est mise en place sur le secteur 2 dans le courant de l'été. Elle produit un travail d'analyse et de cartographie approfondi sur ces espaces et m'a plusieurs fois interpellée pour que j'intervienne auprès du MO. Celui-ci a reçu ses membres et a fait état de ses productions dans les réunions concernant ce secteur. Enfin cette association a été conviée aux réunions futures du groupe de travail Environnement.

J'ai enfin été destinataire des copies des courriers envoyés par les maires au préfet de région ainsi qu'à la DREAL.

Les conclusions du garant sur cette nouvelle phase

Il faut saluer l'écoute des participants aux réunions dans le respect des convictions de chacun, même si les points de vue ne se rejoignent pas.

La qualité des dossiers, l'effort de pédagogie (la maquette virtuelle), la parfaite connaissance des enjeux sur le territoire, de la part du MO sont reconnus et salués par tous les participants aux réunions.

Dans la pertinence des réponses, le fait que le MO ait non seulement les compétences "routes", mais aussi celles d'aménagement du territoire et d'environnement (DREAL) a été ressenti très positivement. Cette vision transversale reconnue donne une audience véritable au MO.

Globalement les échanges ont été satisfaisants, les réponses précises, « mais quant à savoir si les desiderata de chacun seront pris en compte, il faut voir », ont conclu certains maires.

Les positions des élus et du MO sur la concertation se sont clarifiées :

- *Pour les maires*, alors qu'on pouvait penser qu'il s'agissait d'une co-élaboration du dossier, ce ne semble pas être le cas car toutes les demandes ne sont prises en compte.

- *Pour le MO*, la concertation ne peut être la somme de toutes les demandes exprimées, mais il s'agit, dans le croisement des multiples contraintes, de trouver un tracé qui soit acceptable financièrement, socialement et environnementalement.

Il y a bien eu concertation pour le garant. Le MO est à l'écoute des élus et des acteurs du territoire, certaines propositions sont étudiées.

De nouvelles réunions et permanences sont prévues dans certaines communes. La charte de la concertation indique que cette concertation se déroule en continu jusqu'à l'enquête publique et que donc études et réunions complémentaires se poursuivent dans la contrainte du calendrier prévu.

Préconisations du garant

- *Sur l'itinéraire de substitution*, certaines propositions sont déjà à l'étude par le MO ; je préconise que toutes les propositions (tracé, études circulation et économie locale) faites par les maires fassent l'objet d'un même traitement.

- *Sur le site internet*, il est indispensable d'avoir plus de rigueur sur la mise à jour du site à la fois en raccourcissant le temps d'attente et en améliorant la lecture des liens.

- *Sur les études*. Les études détaillées engagées en vue de la comparaison des tracés et portant sur les inventaires faune/flore, les études techniques, et les études détaillées sur l'environnement devraient être mise à la disposition du public dès leur achèvement.

Nerte Dautier
garant de la concertation

le 28 février 2012

