



**Groupe de travail
« Environnement »
PUYLAURENS – 16 septembre 2016
COMPTE-RENDU**

Présents :

- Jean-Yves CHIARO, Sous-préfet de Castres
- Marie BAILLARGEAULT, Conseil départemental de la Haute-Garonne
- Stéphane JACASES, Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet
- Julia SENIUK, Conseil départemental de la Haute-Garonne – Direction écologie développement durable
- Patrick URBANO, Conseil départemental du Tarn – Environnement
- Yannick VAN DER WAL, Conseil Régional LRMP

- Jacqueline BESSETTES, Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne
- Alain BROUSSE, Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne
- Lauriane DEJEAN, Chambre d'agriculture du Tarn – Aménagement foncier
- Claude VIGUIER, Chambre d'agriculture du Tarn

- Yvain BENZENET, ONEMA
- Olivier CAPPARD, ONCFS
- David EYMARD, Fédération des chasseurs du Tarn
- Frédéric MANON, FNE Midi-Pyrénées
- Christophe MAUREL, LPO du Tarn
- Michel MULLIE, SEPRA – UPNET
- Frédéric NERI, CEN MP
- Bénédicte PROUFF, Fédération du Tarn pour la pêche et la protection du milieu aquatique
- Johan ROY, Fédération régionale des chasseurs de Midi-Pyrénées

- Aurélie BOUSQUET, DREAL LRMP
- Christian GODILLON, DREAL LRMP
- Nadine RICHARD, DREAL LRMP
- Pierre-Luc RIVIERE, DDT du Tarn

- Nerte DAUTIER, garante de la concertation, nommée par la CNDP

Excusés :

- Gilbert HEBRARD, président du syndicat du bassin Hers Girou
- Quentin GAUTIER, DREAL LRMP

Christian GODILLON remercie les participants et rappelle les différentes étapes du projet depuis la décision ministérielle de réalisation de l'autoroute avec mise en concession. Le projet a fait l'objet d'une concertation en continue avec l'association de tous les acteurs au travers de deux groupes de travail créés, l'un pour l'aménagement du territoire et l'agriculture, l'autre pour l'environnement. Chacun des groupes de travail s'est réuni 5 fois.

Le dossier d'enquête comporte notamment une étude d'impact. Il a été transmis à l'Autorité environnementale (CGEDD) et au Commissariat général à l'investissement (CGI).

Nadine RICHARD (DREAL) présente le tracé en rappelant que le programme comporte deux opérations : le doublement de la bretelle A680, par maîtrise d'ouvrage ASF, et la création de la section routière nouvelle entre Verfeil et Castres sous maîtrise d'ouvrage État, destinée à faire l'objet d'un appel d'offre de concession après la décision de DUP. Elle précise les coûts prévus pour ces deux opérations :

- L'opération A680 (coût 68 M€) qui comprend :

L'élargissement de l'A680 existante (déjà concédée à ASF) qui passera de 2x1 voies à 2x2 ;

La création d'un échangeur à Verfeil.

ASF est maître d'ouvrage de cette opération. Elle a vocation à faire l'objet d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique conformément à l'article R-121-2 du code de l'expropriation.

- L'opération Verfeil-Castres (coût 389 M€) qui comprend :

La réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens, avec mise à péage ;

La modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;

La réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest du village de Puylaurens, qui permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville, interdit aux poids-lourds ;

La réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;

La création de 2 échangeurs : échangeur de Soual Est et échangeur de Castres/Saint Palais.

L'opération Verfeil-Castres intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette opération est destinée à faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'État. Elle fera ensuite l'objet d'un appel d'offre de concession, qui sera conduit par l'État.

Frédéric MANON (FNE Midi-Pyrénées) demande sur quelle base sont présentés les coûts. Il lui est répondu que les coûts sont indiqués en valeur hors taxe février 2015.

Alain BROUSSE, représentant la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne, souhaite des précisions sur le rôle du Commissariat général à l'investissement. Christian GODILLON lui précise que le CGI a désigné des experts qui vérifient dans le détail l'étude socio-économique, les coûts et les hypothèses de trafic.

Il présente ensuite les effets et les mesures d'accompagnement qui sont intégrés au dossier d'enquête avec un approfondissement sur les études de bruit dans un premier temps

[cf.diaporama]. Frédéric MANON (FNE Midi-Pyrénées) demande des précisions sur les mesures de bruit : à quelle période et à quelle fréquence sont-elles réalisées ? Des marges d'erreur sont-elles appliquées ? Il note que dans les cas où les bâtis font l'objet d'un traitement d'isolation de façade, le bruit n'est pas traité à l'extérieur des habitats. Il soulève la question d'une compensation financière dans les cas où le bâti ferait l'objet d'une dépréciation du bâti suite à la survenance de nuisances causées par l'infrastructure routière. Enfin, il demande ce qui est prévu si le niveau sonore constaté après mise en service de l'autoroute est finalement supérieur à la prévision.

Concernant les écarts éventuels qui pourraient être constatés entre les prévisions et les niveaux sonores après mise en service, Christian GODILLON lui rappelle que le concessionnaire sera tenu de faire une évaluation pour s'assurer que les résultats sont conformes. Si ce n'est pas le cas, le concessionnaire devra réaliser les travaux nécessaires pour être conforme aux seuils prévus par la réglementation pour les bâtis éligibles. Les bâtis éligibles à la protection acoustique sont ceux dont la date du permis de construire est antérieure à la date d'arrêté d'ouverture d'enquête publique, qui correspondent à des logements, à des établissements de santé, de soins et d'action sociale, à des établissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs) ou à des locaux à usage de bureaux situés en zone d'ambiance sonore modérée. L'état initial est évalué de façon à qualifier l'ambiance sonore (modérée ou non modérée). La contribution sonore de la nouvelle infrastructure est estimée sur la base des trafics projetés après 20 ans de mise en service. Elle est comparée aux seuils réglementaires au-delà desquels le maître d'ouvrage doit protéger les bâtiments concernés (voir diaporama). À titre d'illustration, pour les logements en zone d'ambiance sonore initialement modérée, le seuil maximal au-delà duquel des protections devront être mises en place en cas de création d'infrastructure est de 60dB.

Par ailleurs, à plus long terme, Jean-Yves CHIARO, sous-préfet de Castres, rappelle qu'une directive européenne de 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit que les routes et autoroutes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules prévoit des seuils de niveau sonore maximal contrôlés tous les 5 ans (réglementation sur les plans de protection contre le bruit dans l'environnement)

C. Godillon précise que les mesures de niveau sonore doivent être corrélées avec le trafic sur l'autoroute. Ces mesures in situ ont pour objet de caler le modèle qui permet de calculer le bruit théorique à l'horizon de 2044. Des mesures sont effectuées sur 24 heures et sur de courtes période afin d'établir le niveau sonore. Ces mesures sont détaillées dans le dossier d'enquête publique. Par ailleurs, les calculs sont réalisés sur la base d'un revêtement standard. Les modèles prennent en compte une marge d'erreur. Il a été ainsi constaté que des dépassements des niveaux acoustiques sont très rares. Christian GODILLON rappelle qu'au titre de la réglementation sur le bruit, c'est bien le bâtiment et non l'extérieur qui est traité. La réglementation ne prévoit pas de dispositif d'indemnisation pour dépréciation du bâti.

Il expose ensuite les résultats des études sur la qualité de l'air et la santé : 3 bilans ont été réalisés, au stade de l'état initial (2014), au stade de l'état de référence en 2042, si on ne faisait pas l'autoroute, et la situation en 2042 si on réalise le projet. Sont identifiés les polluants en distinguant les polluants ayant des effets de seuil sur la santé et ceux qui ne présentent pas de seuil.

Alain BROUSSE (Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne), mentionne qu'en région parisienne, des agriculteurs se sont vus opposés que leur production de blés durs ne pouvait être vendue puisque récoltée le long d'une autoroute.

Michel MULLIER (représentant de l'association SEPR, membre de l'UPNET) demande sur quelle largeur, en moyenne, s'étalent les études concernant l'air. Aurélie BOUSQUET précise que l'aire d'étude est de 400 mètres. Cette bande d'étude est définie par une largeur minimale, de part et d'autre des axes routiers, en fonction des niveaux de trafics.

Frédéric MANON (FNE Midi-Pyrénées) demande comment a été prise en compte la proximité de la maison de la petite enfance sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor ? Aurélie BOUSQUET explique que ces zones ont été caractérisées comme sensibles. Le niveau des concentrations de polluants ont été examinés et comparés aux seuils définis par l'OMS. Les résultats montrent qu'il n'y a pas de dépassement significatif ; le dossier prévoit une mesure de suivi de la qualité de l'air au niveau des établissements sensibles.

Nadine RICHARD présente ensuite les résultats des études sur les paysages et le patrimoine ainsi que les activités agricoles, puis Aurélie BOUSQUET présente les résultats en matière de milieux naturels, notamment les études relatives aux espèces protégées. Des ouvrages seront créés pour assurer la transparence écologique.

Alain BROUSSE (Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne) souligne que les acquisitions de parcelles pour les mesures environnementales ont un impact sur l'agriculture. Les agriculteurs concernés doivent pouvoir demander réparation d'éventuels préjudices. Aurélie BOUSQUET répond que les zones précises de compensation seront connues au moment des études de détail qui conduiront aux dossiers pour dérogation espèces protégées et loi sur l'eau faits par le concessionnaire. Ces dossiers préciseront les mesures en fonction du projet définitif avant travaux. Les réparations interviendront au stade de l'aménagement foncier et des travaux. Monsieur le sous-préfet de Castres ajoute que l'utilité publique de l'ouvrage pour la collectivité sera examinée lors de l'enquête publique. L'utilité publique d'une infrastructure ne signifie pas que l'ouvrage ne pose pas de problème. Suite à la décision d'utilité publique, la procédure d'expropriation sera engagée. Elle peut se dérouler de façon amiable.

Alain BROUSSE (Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne) considère qu'il est souhaitable que des protocoles d'accord soient passés avec les 2 chambres d'agriculture.

Frédéric NERI (Conservatoire des espaces naturels) demande la durée du suivi environnemental. Il lui est répondu par le maître d'ouvrage que la durée du suivi prévue par le dossier d'enquête est de 30 années.

David EYMARD (Fédération des chasseurs du Tarn), se dit satisfait de la prise en compte des données et informations fournies par sa structure pour les passages à faune. Il interroge sur les rétablissements d'accès aux parcelles et souhaite que l'on s'assure que les passages pour la faune soient réellement utilisables. Il ajoute que sa structure devra être associée aux étapes traitant de la biodiversité ordinaire dans le cadre des dossiers de demande de dérogation. Aurélie BOUSQUET explique que le dossier présente les principes de passage. Le concessionnaire devra approfondir ces principes lorsqu'il établira les fonctionnalités voulues pour chaque passage, notamment les passages agricoles avec des banquettes. Les rétablissements pourront également évoluer selon les décisions prises en matière d'aménagement foncier du fait de la réorganisation du parcellaire qui pourrait modifier les besoins de passages. C. GODILLON ajoute que la concertation avec les acteurs du territoire lors des études de détail pourra être précisée dans le cahier des charges de concession.

Jean-Yves CHIARO confirme que des échanges ont lieu avec les acteurs du territoire lors des autorisations administratives préalables à la réalisation de l'infrastructure.

Christophe MAUREL (LPO Tarn), suggère qu'il y ait des notes de cadrage au stade du cahier des charges précisant bien les exigences afin d'éviter des divergences ultérieures notamment dans le cadre des autorisations relatives à la protection des espèces.

Aurélié BOUSQUET fait une présentation des effets sur le milieu physique et hydraulique.

Bénédicte PROUFF (représentant la Fédération du Tarn pour la pêche et la protection du milieu aquatique) relève que les aspects biologiques sont à examiner au même titre que les aspects hydrauliques.

Aurélié BOUSQUET renvoie au dossier d'étude d'impact qui mentionne bien la continuité biologique, notamment au niveau du Girou, ce que confirme le représentant de l'ONEMA. La fiche sur les zones humides demandée par le groupe de travail environnement et par Madame Nerte DAUTIER, garante de la concertation qui assiste à la réunion, est remise en réunion et commentée pour avis. Elle est annexée au compte-rendu. Aurélié BOUSQUET confirme que les avis relatifs à ce sujet émis lors de la concertation inter-services ont été pris en compte dans le dossier.

Les représentants des Chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne signalent la présence de nombreuses anciennes gravières. Ils suggèrent que l'on puisse proposer des retenues collinaires dans le cas des mesures de compensation agricole.

Le représentant de la SEBRA demande si les zones de compensation ont été identifiées pour les zones humides. Aurélié BOUSQUET précise que l'on pourrait s'orienter vers la réhabilitation des zones humides dégradées, mais elle précise que la sensibilité et la complexité du fonctionnement des zones humides nécessitent de faire des études de détail sur cette question qui seront faites obligatoirement lors des dossiers loi sur l'eau, de façon à ce que la mesure de compensation puisse être fonctionnelle. Elle présente ensuite plusieurs planches cartographiques faisant la synthèse des effets et des mesures envisagées. À la remarque de la fédération des chasseurs souhaitant une plus grande précision sur le positionnement des passages faune, elle répond que cela ne pourra intervenir qu'après les études de détails sur le tracé définitif à l'intérieur de la bande de la DUP. Ces études de détail restent de la responsabilité du concessionnaire.

Alain BROUSSE (Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne) demande l'écart moyen entre deux passages agricoles. Christian GODILLON cite un éloignement moyen de 800 m environ.

En fin de réunion, Christian GODILLON présente les différentes étapes du projet depuis le début de l'année 2016 préalables à l'enquête publique prévue en décembre 2016.

En conclusion de la réunion, il remercie tous les participants et précise que les éléments évoqués lors de la réunion seront mis à disposition sur le site internet Castres-Toulouse.