



# **Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les fuseaux de 300 m**

**Réunion complémentaire au Cabanial  
mardi 8 février 2011**

## **Compte rendu**

### **Préambule :**

La réunion a été organisée à la demande du président de la communauté de communes Coeur Lauragais. Elle s'est déroulée en présence du maître d'ouvrage et des maires de l'intercommunalité.

### **Compte rendu :**

M. le président rappelle l'importance pour la communauté de communes de prendre position sur les fuseaux de passage de l'autoroute Castres-Toulouse. Il remercie le maître d'ouvrage d'avoir accepté de venir présenter le projet aux élus de l'intercommunalité afin que ceux-ci aient les éléments pour délibérer.

Une question est alors posée sur le statut du fuseau dit « pressenti », pour savoir s'il préfigure la future décision. Un élu indique que, lors de la concertation de 2008, les élus de la Haute-Garonne avaient majoritairement refusé de se prononcer sur les fuseaux de passage, et demandaient la tenue d'un débat public.

Le maître d'ouvrage répond que le public et les collectivités s'étaient prononcés lors de la concertation 2007-2008 sur les fuseaux de passage. Le maître d'ouvrage a fait figurer le fuseau pressenti issu de cette concertation, tout en précisant que ce choix pouvait être remis en cause.

D'autres interventions concernent des oppositions de principe au projet.

Le maître d'ouvrage répond qu'un débat public a eu lieu d'octobre 2009 à janvier 2010 dont l'objet a été défini par la Commission nationale du débat public (CNDP). Au vu du compte-rendu et du bilan de la CNDP, le ministre en charge des transports a pris la décision de retenir le principe d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126 par mise en concession autoroutière.

M. le président ajoute que la communauté de communes s'est toujours opposée au projet autoroutier, mais que le débat public a eu lieu et qu'il appartient désormais à l'intercommunalité de se positionner sur les fuseaux de passage.

Le maître d'ouvrage présente alors le calendrier général des études, le périmètre d'études et l'organisation générale du pilotage et de la concertation. Le maître d'ouvrage rappelle ensuite les principaux aménagements à réaliser sur l'itinéraire et les six zones d'échanges prévues et passe la parole au 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 2 entre Verfeil et Maurens-Scopont.

Sur le secteur 2, les enjeux principaux identifiés sont les suivants :

- environnement humain : présence de bâti, d'activité agricole, du poste électrique de Verfeil et de l'aérodrome de Bourg-Saint-Bernard ;
- patrimoine culturel : moulin de Nagasse, pré de la Fadaise et château de Scopont ;
- environnement physique : zone inondable du Girou ;
- environnement naturel : présence d'espèces protégées, dont la Bergeronnette Printanière ;
- présence de deux zones d'échanges dans le secteur 2 : Maurens-Scopont à l'est et Verfeil à l'ouest.

EGIS présente ensuite les fuseaux proposés dans le secteur 2, en rappelant que le fuseau 2P résulte de la concertation de 2008. A la lumière des études approfondies menées depuis cette dernière concertation, il apparaît que ce fuseau présente un cumul de contraintes.

- la présence de la Bergeronnette printanière sur une grande partie du fuseau pressenti oblige le maître d'ouvrage à rechercher un fuseau alternatif ou à démontrer qu'il n'y a pas d'alternative possible, dans la perspective de l'avis que devra donner le Conseil national de la protection de la nature. Dans la mesure où le fuseau 2C existe et impacte peu la zone de présence de la Bergeronnette printanière, il apparaît qu'une alternative existe ;
- dans sa partie centrale, le fuseau 2P traverse une zone contrainte par la présence de l'aérodrome de Bourg-Saint-Bernard et du pré de la Fadaise ;
- enfin, ce fuseau est situé en zone inondable du Girou. Si des solutions techniques existent pour construire une autoroute en zone inondable, cela constitue une contrainte supplémentaire à intégrer.

M. le président indique que les contraintes sur le fuseau 2P sont très fortes et que la problématique des espèces protégées est à prendre au sérieux au regard des contraintes réglementaires qu'elles représentent. Il souligne qu'une autoroute en zone inondable est surélevée ce qui nuit à la mise en place de protections phoniques efficaces. Il ajoute que le fuseau 2C lui apparaît beaucoup moins contraignant.

Le bureau d'études EGIS poursuit par la présentation du secteur 3 entre Maurens – Scopont et Puylaurens. 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.

EGIS 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.