



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les variantes de tracés

**Réunion de concertation à Algans
Lundi 12 mars 2012**

Compte-rendu

Intervenants présents (par ordre alphabétique) :

- Monsieur Matthieu ATHANASE, DREAL Midi-Pyrénées
- Monsieur Jean-Christophe BACOU, conseiller municipal de Lacroisille
- Madame Jeanine CHERBOURG, conseillère municipale d'Algans
- Monsieur Michel COSTADAU, agriculteur (Algans)
- Monsieur Robert DELAVILLE, conseiller municipale de Lacroisille
- Monsieur Philippe GRAMMONT, directeur-adjoint DREAL Midi-Pyrénées
- Monsieur Yves HURAND, maire de la Lacroisille
- Monsieur Michel LEGUEVAQUES, Puylaurens
- Monsieur Christian MAS, maire d'Algans
- Monsieur Jean-Philippe ROUANET, agriculteur (Lacroisille)
- Monsieur Roland SABARTHES, conseiller municipal d'Algans
- Madame Marie-Claude ZAMBON, conseillère municipale d'Algans

M. MAS maire d'Algans et M. HURAND maire de Lacroisille ont invité la DREAL Midi-Pyrénées à participer à une réunion d'échanges sur les variantes de tracés. Accompagnés de leurs adjoints et d'habitants particulièrement concernés, ils font part des remarques suivantes.

M. MAS indique son opposition au tracé nord qui a un impact sur trois familles de la commune d'Algans. Il ajoute être sceptique sur le coût des travaux.

M. HURAND rappelle son opposition au tracé nord, il considère que le tracé sud est le tracé de moindre impact pour la commune de Lacroisille, notamment pour M. Rouanet, agriculteur.

Les autres participants demandent pourquoi la proposition de la DREAL qui s'orientait sur le fuseau sud avant le débat public, s'oriente désormais sur le tracé nord. Ils demandent aussi quels

rétablissements routiers vont être retenus et quelles sont les modalités d'expropriation. M. ROUANET indique que le tracé nord condamne son exploitation qui n'a pas d'équivalent en Midi-Pyrénées.

1) Tracé

MM. GRAMMONT et ATHANASE, représentants de la DREAL, précisent que l'Etat s'était engagé, lors du débat public, à présenter de nouveau l'ensemble des fuseaux à la concertation. La concertation sur les fuseaux qui s'est déroulée de janvier à mai 2011, a fait l'objet d'une expression forte sur ce secteur où aucun compromis n'a pu être trouvé malgré les réunions complémentaires organisées. Le préfet de région a décidé, à l'issue de cette concertation sur les fuseaux, de maintenir un fuseau très large dans ce secteur afin que les études de tracé apportent un éclairage supplémentaire. Le dossier de concertation sur les variantes de tracés présente le résultat notamment des études agricoles et écologiques, mais aussi en terme de coûts. La proposition de la DREAL est le tracé nord en raison de son moindre impact sur l'environnement physique, sur le patrimoine, loisirs et paysage et du coût estimé des travaux.

Les représentants de la DREAL indiquent également le résultat de l'expression du public (permanences, registres et courriels) : il est constaté une très forte opposition au tracé sud (plus de 50 expressions) ; a contrario, sur les communes d'Algans et de Lacroisille, on recense 5 expressions.

2) Impacts agricoles

MM. GRAMMONT et ATHANASE présentent les résultats détaillés de l'étude agricole menée conjointement par les chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne. Comme indiqué dans le dossier de concertation sur les variantes de tracés, cette étude montre que le tracé nord est le tracé de moindre impact agricole.

Concernant l'exploitation de M. ROUANET, les représentants de la DREAL conviennent que la parcelle de 200 hectares d'un seul bloc et entièrement clôturée, est exceptionnelle dans la région. Ils précisent toutefois que, le tracé partageant en deux cette parcelle, les parcelles résultantes seraient encore de très grande taille ne remettant ainsi pas en question leur mode d'exploitation ce que conteste M. Rouanet. Ils ajoutent qu'une optimisation des passages agricoles serait étudiée de façon à conserver le fonctionnement de cette unité foncière.

3) Coûts

Les représentants de la DREAL précisent que les différences de coûts entre les trois tracés proviennent essentiellement du poste « ouvrages d'art ». En effet, pour le tracé sud, le franchissement du vallon du Rigoulet nécessiterait un ouvrage d'environ 250 mètres de long ; pour le tracé médian, le franchissement de la pointe du lac de la Vernède nécessiterait un ouvrage de 80 à 100 mètres de long ; aucun ouvrage important n'est prévu sur le tracé nord. D'autre part le tracé sud est plus coûteux car il nécessite des terrassements plus importants.

4) Rétablissements routiers et agricoles

Les représentants de la DREAL indiquent qu'une fois le tracé retenu, les rétablissements routiers et agricoles vont être étudiés plus finement. Des réunions techniques d'échanges sur cette problématique seront organisées en juin 2012.

5) Demande d'adaptation du tracé nord

Un habitant de Lacroisille situé au nord-est de La Bourdette sur le tracé nord demande s'il serait possible de décaler le tracé légèrement au nord afin d'éviter sa propriété. Les représentants de la DREAL indiquent que le décalage demandé aurait un impact important sur le ruisseau de Portauque, parallèle au tracé. D'autre part, et particulièrement dans ce secteur, le tracé sera optimisé au regard des enjeux géotechniques (risques de glissement et cônes d'éboulement) et hydrauliques (thalwegs).

6) Acquisitions foncières

Les représentants de la DREAL rappellent précisément les modalités d'acquisitions foncières ; ils ajoutent qu'une fiche technique est en ligne sur le site Internet. Cette fiche présente succinctement les modalités d'acquisitions foncières pour les propriétaires, les locataires et les exploitants agricoles. La procédure d'aménagement foncier est décrite à la page 39 du dossier de concertation sur les fuseaux.