



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les variantes du tracé

Réunion de concertation à Maurens-Scopont
Lundi 27 février 2012

Compte rendu

Intervenants présents :

Maître d'ouvrage :

Monsieur Matthieu ATHANASE, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Sylvain TESSIER, cabinet d'études EGIS

Elus :

Monsieur Claude REILHES, maire de Maurens-Scopont
Monsieur Pierre VIRVES, maire de Cambon-lès-Lavaur

56 riverains

En ouverture de la réunion, Matthieu ATHANASE, Responsable d'opérations Transports au sein de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Midi-Pyrénées, remercie Monsieur le Maire d'accueillir la soixantaine de participants dans la salle municipale de Maurens-Scopont.

Matthieu ATHANASE rappelle à tous les participants la décision du préfet de région du 26 mai 2011, qui constitue le cadre des études qui ont été conduites depuis et sont présentées dans cette nouvelle phase de concertation :

- Choix du fuseau d'étude (fuseau élargi dans les endroits où il y a absence de consensus).
- Organisation de groupes de travail sur l'environnement (30 juin et 14 octobre 2011) et l'agriculture et l'aménagement du territoire (23 septembre 2011, 27 février 2012). Le groupe de travail aménagement du territoire et agriculture a établi la feuille de route des Ateliers du

développement durable, rencontre organisée le 23 janvier 2012 à Castres autour de trois tables rondes successives réunissant des acteurs du territoire et des experts (techniciens et universitaires) pour examiner comment le territoire peut se préparer au mieux à l'arrivée de l'autoroute.

- Etudes et phase de concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution.
- Etudes et phase de concertation sur les tracés (phase actuelle).

Monsieur ATHANASE présente les modalités de la concertation actuelle : permanences d'accueil du public, registres en mairies, possibilité d'envoi de mails et/ou de courriers à la DREAL, dossier consultable en ligne sur le site du projet.

A la demande du public, Monsieur ATHANASE précise les notions de « groupe de travail environnement » (des écologues, des associations, des organismes tels que le Conservatoire régional des espaces naturels, qui étudient les différentes études pour les améliorer si nécessaire) et de « comité de pilotage » (un organe de décision constitué du Préfet de région, du Conseil régional de Midi-Pyrénées, des Conseils généraux du Tarn et de Haute-Garonne, ainsi que de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, qui représentent les possibles financeurs de la subvention d'équilibre).

Il présente ensuite, secteur par secteur, les différentes variantes envisagées du tracé, notamment aux abords de la commune de Maurens-Scopont et concernant le contournement du château de Scopont, l'orangerie et le pavillon étant protégés au titre des monuments historiques, d'où un périmètre de 500 mètres à respecter.

Matthieu ATHANASE présente les modifications possibles du tracé nord, passant sur le hameau d'Esclauzolles mais s'éloignant du Girou.

Il explique que le tracé nord présente un impact sur le bâti plus important que le tracé sud. Quant à ce dernier, il passe à proximité du Girou, dans une zone par conséquent inondable, d'où la nécessité de la constitution de remblais et la construction d'ouvrages d'art importants, avec également un impact significatif pour la faune et la flore. En outre, chaque mètre cube prélevé dans la zone inondable doit réglementairement être compensé dans une autre zone.

Financièrement, le tracé sud est estimé à 62 millions d'euros, et le tracé nord à 50 millions d'euros.

Monsieur ATHANASE présente la synthèse des effets résiduels potentiels et des coûts des différents tracés. Au vu de cette analyse multi-facteurs, il apparaît que le tracé nord est moins impactant que le tracé sud, notamment en termes environnementaux et de coût.

Il précise qu'aura lieu le lendemain une permanence publique à Teulat, où chacun pourra s'exprimer individuellement auprès de la DREAL.

Discussion sur les tracés nord et sud à hauteur de Maurens-Scopont :

Monsieur le Maire de Maurens-Scopont estime que le nombre de personnes présentes (56) est le signe d'une inquiétude des riverains de la commune. Il juge que l'autoroute n'intéresse pas fondamentalement Maurens-Scopont, ce projet étant essentiellement subi. Monsieur le Maire conclut : « Le facteur le plus important, c'est la protection de l'espèce humaine », jugeant que le facteur prix est secondaire.

Matthieu ATHANASE rappelle que le tracé nord est moins coûteux, mais aussi plus pertinent concernant l'éloignement de la zone inondable que constitue le Girou. Le recalibrage d'un cours d'eau peut être envisagé, mais Monsieur ATHANASE avertit qu'il s'agit d'une procédure particulièrement difficile, voire impossible.

L'un des participants estime que l'autoroute, où qu'elle se situe, devra être surélevée et que les ouvrages d'art seront du même nombre quel que soit le tracé. Il juge également que les deux options seront coûteuses, estimant que les remblais ne constitueront qu'une petite partie de ce coût.

Matthieu ATHANASE répond que l'autoroute, par le tracé nord, se situerait au niveau du terrain naturel, les rétablissements de voiries étant quant à eux surélevés.

Concernant les remblais, leur coût ne serait pas à négliger, car il s'agira de transporter en grande quantité de la terre soit à partir de carrières existantes pouvant être relativement éloignées soit à partir d'une carrière spécifiquement créée pour l'autoroute avec des répercussions foncières, écologiques, sonores, etc.

Dans le cas du tracé sud, deux ouvrages d'art sont nécessaires pour franchir le Girou. Monsieur ATHANASE précise qu'une fois que le préfet de région aura retenu le tracé, les études se poursuivront notamment avec les routes à rétablir.

Martine REILHES estime qu'il est demandé aux habitants de la commune de se sacrifier pour l'autoroute.

Véronique REILHES juge pour sa part qu'il faut se préoccuper des habitations en priorité, non de la faune et de la flore, des coûts financiers ou de la zone inondable du Girou.

Matthieu ATHANASE rappelle qu'aucun tracé n'est décidé, le tracé nord constituant une meilleure option que le tracé sud sur de nombreux points, mais la concertation reste ouverte. Il précise que la DREAL est consciente de l'impact sur le bâti des différents tracés envisagés. « Nous comprenons votre préoccupation, il s'agit de tout prendre en compte, y compris ce qui se dit aujourd'hui ».

Thierry REVEL estime que la hauteur des remblais actuels, de 4 mètres, peut être imitée pour la future voie.

Gilbert BORDENAVE, de l'Association Avenir 81, estime que la préférence pour le tracé nord correspond à un choix d'arguments incomplets. Il s'interroge sur la prise en compte des opinions déposées dans les registres en mairie ainsi que des délibérations des différentes communes. Gilbert BORDENAVE demande également si des éléments précis sur les différentes études effectuées pourront être fournis.

Matthieu ATHANASE précise que les registres n'ont pas encore été intégrés, puisque la concertation est toujours en cours. Des courriers et des mails ont également été reçus, des permanences publiques sont organisées, toutes les remarques sont enregistrées et notées, et ce pour optimiser la future infrastructure, le coût n'étant pas l'unique facteur. Tous les éléments sont pris en compte et seront exposés dans le bilan de la concertation.

A la question d'un habitant, « Pourquoi étudier une adaptation du tracé nord ? », Matthieu ATHANASE donne la parole au Maire de Cambon-lès-Lavaur, Monsieur Pierres VIRVES.

Monsieur le Maire explique que les tracés figurant dans le dossier de concertation vont rendre invendables les propriétés de sept familles. L'adaptation du tracé nord permettrait d'exproprier ces maisons situées en bordure de la RN126.

Marie-José SEMENOU, s'opposant au bienfondé de l'autoroute, demande si des études ont estimé qui utiliserait à l'avenir cette voie.

Messieurs Thierry REVEL, Jacques SEMENOU et Jean-Paul DUVAL disent également s'opposer à la future voie, d'autant plus si elle emprunte le tracé nord. Guy REILHES aurait préféré l'aménagement de la route actuelle.

Le Maire conclut en demandant l'exclusion totale du secteur du hameau d'Esclauzolles des tracés envisagés et rappelle la position de son Conseil municipal : « si autoroute il y a, le tracé le moins impactant pour nous est le tracé sud ».

Matthieu ATHANASE rappelle que le thème de la réunion du jour n'est pas de discuter de l'opportunité ou non de la future voie, cet enjeu ayant déjà été discuté à travers la procédure de débat public, dont les comptes-rendus et les études sont disponibles sur le site du projet. Une décision ministérielle a par ailleurs confirmé ces orientations. La concertation porte sur le choix et l'explication des modalités de la future infrastructure.

Nuisances sonores à proximité de l'autoroute :

Un habitant de Maurens-Scopont estime que l'impact sur le bâti et les nuisances vont être énormes pour la commune. Il demande une plus grande prise en compte des habitants.

Christiane GRIMA explique que la route nationale construite à proximité de son habitation la gêne énormément, provoquant des insomnies. Tout en estimant que les routes plus modernes permettent un gain de temps réel, elle dit vouloir désormais vendre sa maison.

Hervé DUBOST juge pour sa part que les nuisances sonores et l'impact sur les zones agricoles vont être plus importants dans le tracé nord que dans le tracé sud.

Matthieu ATHANASE précise qu'une étude de bruit a été réalisée. L'ensemble des habitations a été pris en compte et non uniquement celles situées à proximité immédiate des tracés envisagés. L'impact du bruit serait plus important pour le tracé nord, d'où des protections acoustiques envisagées. Pour les maisons situées dans les hauteurs, l'impact des différents tracés serait assez comparable.

Pour tout complément, Matthieu ATHANASE rappelle que le dossier de concertation est disponible en ligne sur le site du projet.

Discussion sur les coûts :

Un habitant demande comment un budget prévisionnel peut être établi, alors que les négociations maison par maison n'ont pas commencé. Un autre habitant demande le détail des coûts.

Monsieur ATHANASE explique que le maître d'ouvrage travaille à partir de ratios ; il est trop tôt pour une expertise maison par maison, les options de tracés étant ouvertes. Matthieu ATHANASE précise que le budget des acquisitions immobilières représentera environ 5% du budget total.

Michel DUVAL estime que le concessionnaire va demander une subvention d'équilibre puis à terme se retirer car l'autoroute ne sera pas rentable.

Monsieur ATHANASE explique que la subvention d'équilibre concerne l'investissement initial. Les coûts d'exploitation sont bien moindres et supportés par les péages.

Calendrier prévisionnel :

Monsieur le Maire de Maurens-Scopont, rappelant que des familles et une entreprise de 20 salariés sont situées sur le hameau d'Esclauzolle, demande les dates à partir desquelles des décisions vont être arrêtées, de manière à ne pas maintenir en suspens les projets actuels.

Matthieu ATHANASE précise que le comité de pilotage doit avoir lieu le 15 mars. S'en suivra, fin mars, la décision du préfet de région.

Puis des études seront réalisées sur les aménagements à prévoir, notamment vis-à-vis des riverains. Viendra ensuite l'enquête publique, au cours de laquelle le commissaire-enquêteur, indépendant, sera toujours à l'écoute des différentes positions exprimées et il jugera selon leur bienfondé, et non selon le nombre de ces positions. Il pourra lui être demandé d'inscrire le hameau d'Esclauzolle comme une zone d'exclusion. L'enquête publique servira ainsi à fixer les décisions et les engagements de l'Etat.

Une fois le tracé retenu par le préfet, des évolutions à l'intérieur d'une bande de 300 mètres seront encore possibles, car la concertation sera toujours en cours. Le concessionnaire pourra alors modifier le tracé selon les contraintes.

Gilles PANZYK se prononce contre le passage de l'autoroute à proximité ou sur le hameau d'Esclauzolles, de même que les autres habitants du hameau présents. Il explique que ses parents ont vu leur projet agricole suspendu dans un contexte comparable, leur maison n'ayant pu être vendue qu'au bout de 18 ans.

Jacques SEMENOU estime également que, par ce manque de clarté, des projets d'agrandissement d'entreprises sont bloqués dans l'attente de la décision sur le tracé.

Matthieu ATHANASE précise que l'équilibre a été recherché entre une décision instantanée et un temps laissé à la concertation.

Ainsi, si la décision du préfet doit être connue sous peu, la concertation, à travers des moyens d'expression et d'information, restera une réalité durant le projet.

Monsieur ATHANASE clôt la réunion tout en rappelant l'organisation, le lendemain, d'une permanence publique à Teulat, où chacun pourra s'exprimer individuellement auprès de la DREAL : en priorité les personnes directement concernées par le fuseau, mais également les autres habitants.