



Bilan de la concertation

(2012 - 2015)



Sommaire

Introduction	5
▶ 2012-2014 : le projet en attente des conclusions de la Commission Mobilité 21	6
1 La reprise du projet et le choix du tracé	7
▶ Le Comité de pilotage du 6 juin 2014	8
▶ L'information des élus	9
▶ Les réunions avec les représentants du monde agricole	12
▶ Le Comité de suivi du 24 juin 2014	13
▶ Le Comité de pilotage du 24 juin 2014	14
2 Les itinéraires de substitution et les échangeurs	15
▶ Les réunions sur les échangeurs supplémentaires	16
▶ Le Comité de pilotage du 29 janvier 2015	19
3 Les mesures d'insertion et d'accompagnement	20
▶ Les réunions intercommunales sur les rétablissements et les mesures d'insertion de l'autoroute	21
▶ Groupe de travail Aménagement-Agriculture	23
▶ Groupe de travail Environnement	25
▶ Adaptation du tracé au hameau d'Esclauzolles	27
4 La nouvelle saisine de la Commission nationale du débat public	28
▶ La nouvelle saisine de la CNDP du 16 juin 2015	29

Introduction



○ 2012-2014 : le projet en attente des conclusions de la Commission Mobilité 21

Au terme de la phase de concertation sur la recherche de tracé, le Comité de pilotage du 15 mars 2012 a apporté ses conclusions sur un tracé préférentiel. Ce dernier n'a toutefois pas été arrêté, certains sujets - liés au foncier agricole notamment - restant à approfondir.

De plus, la liaison Castres-Toulouse figurant au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), le lancement par le Gouvernement en octobre 2012 d'un audit national « Mobilité 21 » chargé de hiérarchiser et prioriser les infrastructures de transports a suspendu l'avancement des études dans l'attente des conclusions de la commission « Mobilité 21 ».

Dans son rapport du 27 juin 2013, la Commission Mobilité 21 a classé le projet parmi les investissements prioritaires à engager sur la période 2014-2030. Ce scénario a été retenu par le Gouvernement à l'été 2013.

La décision ministérielle du 22 avril 2014

S'appuyant sur la conclusion de la Commission Mobilité 21 et sur les enseignements de la concertation passée, le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a confirmé la poursuite de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse dans le cadre d'une mise en concession de l'infrastructure avec un coût plafond de 420 M€ (H.T. valeur 2020) et une subvention d'équilibre à 50% du besoin estimée par l'Etat à 90 M€ (H.T. valeur 2020).

La décision ministérielle précise en outre que les conséquences financières sur le montant de la subvention d'équilibre des mesures qui pourraient être décidées dans le cadre de la mise au point du projet afin d'assurer une desserte plus fine des territoires devront être pris en charge par les collectivités locales..

Enfin, le Secrétaire d'Etat demande au Préfet de région de valider un tracé de référence (en s'appuyant sur les conclusions du Comité de pilotage du 15 mars 2012) et de poursuivre la concertation en vue de réaliser le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

La décision ministérielle a été relayée sur France 3 Midi-Pyrénées le 6 juin et a fait l'objet d'un article dans La Dépêche du Midi du 7 juin 2014 « L'autoroute Castres-Toulouse relancée » et sur le site d'information locale ToulouseInfos « Autoroute Castres-Toulouse, ça avance » le 10 juin.



1

La reprise du projet et le choix du tracé



○ Le Comité de pilotage du 6 juin 2014

A la suite de la décision ministérielle, le Comité de pilotage du projet s'est réuni le 6 juin 2014 à Toulouse. Présidé par le préfet de région, préfet de la Haute-Garonne, il rassemblait la préfète du Tarn, les présidents du Conseil régional et des Conseils généraux du Tarn et de la Haute-Garonne ainsi que la Communauté d'agglomération de Castres –Mazamet.

Relevé des décisions

Le Comité de pilotage a confirmé le choix du tracé de référence déjà validé lors de la réunion du 15 mars 2012.

Le doublement par le nord de la bretelle A680 est acté, le tracé nord étant également choisi pour Verfeil et la Plaine du Girou, au droit de Maurens-Scopont et pour le contournement de Cuq-Toulza. Plus à l'Est, le tracé est rapproché de la RN 126 pour limiter l'impact sur le bâti et les terres agricoles.

Le Comité de Pilotage a également validé le principe de considérer l'actuelle RN 126 comme l'itinéraire de substitution, hormis à Soual et Puylaurens où les déviations actuelles sont intégrées au projet.

Plusieurs études complémentaires sont poursuivies afin de permettre d'arrêter le programme précis des échangeurs et de l'itinéraire de substitution sur différents points restant à arbitrer :

- opportunité de la création d'un échangeur au droit de la VC 50,
- circulations locales (dont poids lourds) à Soual justifiant la création d'une déviation gratuite,
- projet de barreau à Puylaurens entre la RD 84 et la RN126.

Les diverses études (trafic, bruit, air, environnement, rétablissements agricoles et fonciers, études d'impact...) seront actualisées, les procédures administratives (audit sécurité, saisine de l'Autorité Environnementale...) engagées.

Modalités de concertation

Le Comité de pilotage a également précisé les grandes étapes ainsi que les modalités de poursuite de la concertation, avec l'organisation :

- de réunions intercommunales avec les élus
- de rencontres avec les acteurs agricoles
- d'une réunion du Comité de suivi

avant un nouveau Comité de pilotage.

Cette démarche devait se poursuivre selon les modalités de la Charte de la concertation, en lien avec Madame Nerte Dautier, garante de la concertation.

La concertation préalable à l'enquête publique devra aussi porter sur les études complémentaires engagées, les rétablissements agricoles et routiers, les mesures d'insertion, de réduction et de compensation envisagées.

○ L'information des élus

La DREAL Midi-Pyrénées a engagé une série de réunions d'information auprès des élus locaux. L'organisation de ces réunions suivait la même logique qu'en 2012 : le projet concerne 5 secteurs géographiques calqués sur la structuration intercommunale du territoire. Ces réunions d'information se sont tenues les 10 juin à Castres, 11 juin à Puylaurens, 12 juin à Cuq-Toulza et 13 juin à Gragnague puis Verfeil.

Objectif des réunions

Ces réunions visaient à informer les élus de la décision ministérielle et annoncer la reprise des études sur le tracé, les points d'échanges et les itinéraires de substitution. Les étapes en vue de la préparation de l'enquête publique ont également été présentées.

Synthèse des échanges

• Secteur 1 (Gragnague) :

Les échanges ont surtout porté sur les effets du tracé de référence : emprise foncière cumulée à celle de la déviation de Verfeil, efficacité des protections acoustiques notamment pour les habitants du bourg de Gragnague. Les élus ont renouvelé leur demande d'un complément d'échangeur (option non retenue en 2011).

• Secteur 2 (Verfeil) :

A l'ouverture de la réunion, certains élus du secteur ont souhaité exprimer leur opposition au projet. Ils estimaient que le débat avait été réduit au choix « autoroute avec concession » ou « aménagement à 2x2 voies entre Castres et Toulouse » et ont souhaité quitter la salle.

Certains élus présents ont regretté l'absence de complément de demi-échangeurs à Gragnague (option non retenue du fait de trafics insuffisants) et l'impact foncier de la création d'une 2x2 voies à côté de la déviation existante à Verfeil. Les effets sur l'environnement (cours d'eau notamment) et les terres agricoles (délaissés entre la RN 126 et l'autoroute) ont été examinés en détail.

Le maire de Cambon-lès-Lavaur a également cité le cas d'habitations qui seront séparées du village par l'autoroute et la route nationale en soulignant qu'il faudra les relier.

- **Secteur 3 (Cuq-Toulza) :**

L'absence d'échangeur à Maurens-Scopont a fait réagir certains élus : ils estimaient que ce diffuseur permettrait de capter davantage de trafics. L'Etat a rappelé l'enjeu de préserver les terres agricoles ainsi que le hameau d'Esclauzolles.

D'autres échanges ont porté sur les modalités de financement de la subvention d'équilibre et la participation des collectivités aux aménagements non prévus à ce stade du projet. Il a été rappelé que le Conseil régional, le Conseil général du Tarn et la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet s'engageront au financement du projet alors que le Conseil général de la Haute-Garonne s'y oppose et demande la gratuité de l'autoroute sur son département. Le montant réel de la subvention d'équilibre ne sera connu qu'après l'appel d'offre de concession.

- **Secteur 4 (Puylaurens) :**

Les élus se sont principalement intéressés à l'impact du projet sur l'économie locale et les circulations dans les communes et le respect du cadre de vie. La DREAL Midi-Pyrénées a rappelé que les investissements nécessaires à l'insertion du projet (murs anti-bruit...) seront à la charge du concessionnaire dans le cadre de l'opération.

Les élus ont demandé d'intégrer Blan et Lescout aux études complémentaires sur le barreau de Puylaurens et sur la circulation à Soual.

Enfin, les modalités de cession de la déviation actuelle et la responsabilité future des voiries ont été évoquées.

- **Secteur 5 (Castres) :**

Les élus de la Communauté de communes Sor et Agout ont rappelé leur regret quant au refus par les communes de Vendine, Maurens-Scopont et Cambon-lès-Lavaur de réaliser un échangeur au niveau de Maurens-Scopont ; refus suivi par l'Etat lors du Comité de pilotage du 15 mars 2012.

La DREAL Midi-Pyrénées a confirmé la création de gares de péage aux échangeurs de Soual Est et de Puylaurens.

NB : suite à la demande de certains maires, une audience supplémentaire en préfecture de Région leurs a été accordée par le Préfet de Région avant le choix du tracé. Cette audience a eu lieu le 21 juillet 2014.

LES ÉLUS INVITÉS AUX RÉUNIONS INTERCOMMUNALES

SECTEUR 1	SECTEUR 2	SECTEUR 3	SECTEUR 4	SECTEUR 5
<p>MM. les conseillers généraux des cantons de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verfeil • Toulouse 15 • Montastruc-La-Conseillère <p>MM. les présidents de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC des Coteaux du Girou • CC Coteaux Bellevue <p>MM. les maires de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bonrepos-Riquet • Castelmaurou • Garidech • Gragnague • Saint-Marcel-Paulel • Saint-Pierre • Verfeil 	<p>MM. les conseillers généraux des cantons de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verfeil • Lavour • Lanta • Caraman • Cuq-Toulza <p>MM. les présidents de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC des Coteaux du Girou • CC Tarn et Agout • CC du S.E.S.C.A.L • CC Cœur Lauragais • CC du Pays de Cocagne <p>MM. les maires de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bourg-Saint-Bernard • Le Faget • Francarville • Loubens-Lauragais • Saint-Marcel-Paulel • Saint-Pierre • Saussens • Vendine • Verfeil • Bannières • Cambon-lès-Lavour • Maurens-Scopont • Montcabrier • Teulat • Villeneuve-lès-Lavour 	<p>MM. les conseillers généraux des cantons de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lavour • Puylaurens • Caraman • Cuq-Toulza <p>MM. les présidents de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC du S.E.S.C.A.L • CC Cœur Lauragais • CC du Pays de Cocagne <p>MM. les maires de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Faget • Loubens-Lauragais • Algans • Appelle • Cambon-lès-Lavour • Cuq-Toulza • Lacroisille • Maurens-Scopont • Puylaurens • Villeneuve-lès-Lavour 	<p>MM. les conseillers généraux des cantons de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puylaurens • Dourgne <p>MM. les présidents de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC du Sor et de l'Agout • CC du Pays de Cocagne <p>MM. les maires de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambounet-sur-le-Sor • Puylaurens • Saint-Germain-des-Prés • Sémalens • Soual <p style="text-align: center;"><i>NB : les maires de Lescout, Lempaut et Blan ont également participé aux réunions sur le secteur 4.</i></p>	<p>MM. les conseillers généraux des cantons de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puylaurens • Dourgne • Labruguière • Castres-Ouest • Castres-Est • Villemur-sur-Agout <p>MM. les présidents de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CA de Castres Mazamet • CC du Sor et de l'Agout • CC du Pays de Cocagne • CC du Pays d'Agout <p>MM. les maires de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambounet-sur-le-Sor • Castres • Fréjeville • Saint-Germain-des-Prés • Saïx • Sémalens • Soual • Viviers-lès-Montagnes

○ Les réunions avec les représentants du monde agricole

Ces réunions avec les représentants agricoles de la Haute-Garonne (réunion du 20 juin 2014 à Toulouse) et du Tarn (23 juin 2014 à Cambounet-sur-le-Sor) visaient à les informer de la décision ministérielle, annoncer la reprise des études sur le tracé, les points d'échanges et les itinéraires de substitution, ainsi qu'à présenter les principales étapes en vue de la préparation de l'enquête publique.

L'Etat souhaitait également entendre l'avis des représentants agricoles des deux départements sur le positionnement du tracé avant son choix définitif ; ce sujet ayant fait l'objet de divergences lors des précédentes phases de concertation.

Synthèse des échanges

L'impact sur les terres agricoles induit par chaque option de tracé a été étudié en détails : rapprocher le tracé du Girou entrainerait une consommation accrue de terres agricoles du fait de l'obligation de reconstituer le champ d'expansion des crues en zone inondable.

Les représentants agricoles demandent que le tracé soit optimisé pour limiter les délaissés agricoles au niveau du hameau d'Esclauzolles (Maurens-Scopont). Les participants ont aussi étudié le cas de certaines exploitations impactées et les possibilités de reconstitution de leurs parcelles.

Plus globalement, les représentants agricoles ont demandé que l'impact sur la production agricole soit étudié et compensé au même titre que l'impact environnemental. Ce sujet devra effectivement être traité dans le cadre de la poursuite du projet, en lien avec les acteurs concernés.

L'Etat a indiqué que les études concernant les rétablissements routiers et agricoles et les mesures de réduction seront réalisées en collaboration avec les Chambres d'agriculture, afin d'évaluer les mesures possibles de réduction des impacts, notamment à travers les aménagements de parcelles. Le coût des aménagements fonciers, qui relèvent de la responsabilité des Conseils Départementaux, sera à la charge du maître d'ouvrage.

○ Le Comité de suivi du 24 juin 2014

Ce Comité de suivi était présidé par Madame la Préfète du Tarn, suppléant le Préfet de région et entourée de Monsieur le Sous-Préfet de Castres et des différents services de l'Etat concernés.

Il a réuni de nombreux élus du Conseil régional, du Conseil Départemental du Tarn, de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet et de l'Association des Maires de Haute-Garonne, ainsi que le député tarnais Philippe Folliot et Claudie Bonnet (représentant la sénatrice du Tarn Jacqueline Alquier).

Des acteurs du monde économique (CCI du Tarn, MEDEF du Tarn et de Midi-Pyrénées, CFTD de Midi-Pyrénées, CGT Castres, CESER de Midi-Pyrénées, Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Tarn, UIMM) et de la profession agricole (Chambres d'agriculture de la Haute-Garonne et du Tarn, FDSEA de la Haute-Garonne) étaient également présents.

Enfin, les représentants d'associations favorables ou opposées au projet ont participé à ce comité auquel la garante de la concertation assistait également.

Synthèse des échanges

Un point a été fait sur les décisions prises et les choix validés précédemment. Une synthèse des remarques et demandes formulées au cours des réunions intercommunales de juin a été présentée.

Certains participants ont regretté le refus du Conseil Départemental de la Haute-Garonne d'intégrer la déviation de Verfeil au projet. Ils ont ensuite débattu des investissements déjà réalisés par les collectivités et des modalités de financement du projet. Les déviations de Soual et de Puylaurens représentent ainsi un apport en nature pour l'équilibre du projet. Le Conseil régional a signifié son engagement à participer au financement du projet.

Quelques élus ont déploré l'absence de complément d'échangeur au niveau de Gragnague, jugé trop coûteux. L'Etat a rappelé que les aménagements supplémentaires qui augmenteraient la subvention d'équilibre devraient être pris en charge par les collectivités. L'opportunité d'un échangeur à Maurens-Scopont sera en revanche réexaminée par l'Etat pour répondre à la demande des élus.

Les représentants agricoles ont rappelé l'importante contribution des agriculteurs, l'enjeu d'une bonne maîtrise foncière étant souligné. La participation des SAFER du Tarn et de la Haute-Garonne aux prochaines études est ainsi préconisée.

Les participants se sont aussi intéressés à la coordination du projet avec le Schéma de cohérence écologique régional. Ce schéma est co-piloté par l'Etat et la Région, il est donc pris en compte, comme le sera le futur SCOT s'il aboutit avant l'enquête publique du projet.

Plus généralement, plusieurs participants ont exprimé une certaine lassitude quant à la durée de la concertation et déploré le retard pris sur le projet.

○ Le Comité de pilotage du 24 juin 2014

Présidé par Madame la Préfète du Tarn, suppléant le Préfet de région, ce Comité de pilotage a réuni les représentants du Conseil régional Midi-Pyrénées, du Conseil Départemental du Tarn, de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet et des différents services de l'Etat concernés, dont Monsieur le Sous-Préfet de Castres. La garante de la concertation assistait aussi à ce Comité de pilotage.

Relevé des décisions

En préambule, il a été constaté que les réunions de concertation du mois de juin n'avaient pas donné lieu à des remarques « bloquantes » sur le tracé, les participants sont restés favorables à un choix du tracé par le Préfet de région avant l'été.

Un certain nombre de points nécessitaient néanmoins un arbitrage.

Au vu des derniers échanges avec les élus de la Communauté de communes de Sor et Agout, il a été décidé de réétudier l'opportunité d'un échangeur à Maurens-Scopont, un point devant être fait à l'automne lors d'une prochaine phase de concertation et d'un nouveau Comité de pilotage relatif aux échangeurs et à l'itinéraire de substitution.

Cette phase de concertation concernera également l'échangeur avec la VC 50 demandé par la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet afin de desservir la zone d'activités de Mélou-Chartreuse.

Concernant l'itinéraire de substitution à Soual et à Puylaurens, l'Etat poursuit l'étude d'un barreau reliant la RD84 et la RN126 (sans engagement financier), ainsi que l'étude et l'analyse des circulations locales (en particulier celle des poids lourds) sur Soual.

Les résultats des études complémentaires menées seront présentés aux élus concernés avant nouvelle décision du Comité de pilotage à l'automne 2014.

Le tracé de référence de l'ouvrage a été arrêté par le Préfet le 31 juillet 2014.

2

Les itinéraires de substitution et les échangeurs

○ Les réunions sur les échangeurs supplémentaires

La DREAL Midi-Pyrénées a organisé des réunions pour présenter les résultats des études détaillées sur l'opportunité de créer des échangeurs supplémentaires (VC50 et Maurens-Scopont) et des déviations à Soual et Puylaurens. Ces réunions se sont tenues à Castres le 24 novembre 2014, à Saïx le 2 décembre 2014. Celle de Verfeil du 5 décembre 2014 portait elle sur la configuration de l'échangeur, dont le principe a été arrêté.

Objectif des réunions

Les études présentées visaient à confirmer ou à infirmer l'opportunité de réaliser des échangeurs supplémentaires : le coût de construction des échangeurs, les effets sur la fréquentation de l'autoroute influant directement sur le montant de la subvention d'équilibre.

Ces réunions avaient aussi pour objet l'analyse des itinéraires de substitution. Les diverses mesures d'insertion prévues sur le secteur ont également été présentées, ainsi que les prochaines étapes d'avancement du dossier jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Synthèse des échanges

• Question de l'opportunité de l'échangeur de la VC50

Rajouter un échangeur au droit de la VC50 n'apporterait que peu de trafic supplémentaire sur l'autoroute, du fait d'un parcours plus long pour l'utilisateur. Cet aménagement induirait une augmentation de la subvention d'équilibre, donc un surcoût à la charge des collectivités. Cet échangeur aurait également un impact significatif sur une exploitation agricole et le milieu naturel.

Les élus ont admis les résultats de l'étude. Ils ont déclaré ne pas vouloir fragiliser la rentabilité économique du projet global pour un échangeur, à Castres ou ailleurs. Ils ont donc demandé à connaître les résultats des études sur les autres points d'échanges.

Les participants à la réunion de Castres se sont également interrogés sur la circulation future sur la RN 126 au niveau de la zone d'activités de Labescou ou encore à Saïx.

• Question de l'opportunité de l'échangeur de Maurens-Scopont, du barreau de Puylaurens et de la déviation de Soual

Concernant l'échangeur de Maurens-Scopont, si une augmentation de trafic est constatée, elle ne suffit pas à compenser le coût de l'échangeur.

Les études montrent en revanche l'opportunité de créer le barreau de Puylaurens, les trafics supplémentaires générés permettant de baisser la subvention d'équilibre. Les participants ont discuté de l'opportunité d'un échangeur irrigant l'axe « Lavour-Caraman ». La circulation des poids lourds dans le secteur a également été analysée en détails (accès depuis Saint-Germain-des-Prés, interdiction de traversée de Puylaurens, etc.).

La réunion de Saïx a également été l'occasion de débattre de la déviation de Soual et des itinéraires de substitution pour les camions. La réalisation d'un barreau à Soual n'entraînera qu'une diminution minimale des circulations de poids lourds dans le bourg, où une interdiction de circuler est déjà effective. La déviation de Soual fait monter le coût de la subvention d'équilibre. Les élus se sont orientés

vers des possibilités d'aménagements locaux, qui pourraient aussi favoriser des retombées positives pour le territoire.

- **Configuration de l'échangeur de Verfeil**

La DREAL a présenté aux participants les trois variantes étudiées pour la configuration de l'échangeur de Verfeil. Chaque proposition présentait ses avantages et inconvénients, que ce soit en termes d'insertion paysagère et environnementale (ruisseau de Conné), d'accessibilité à la zone d'activités, de trafic sur la RD20 ou encore d'impact sur le bâti. Les élus ont proposé des optimisations afin de réduire encore les effets, notamment sur le bâti et le cadre de vie. Ces propositions seront étudiées par l'Etat.

Lors d'une seconde réunion le 31 janvier 2015, la DREAL a présenté les résultats des adaptations envisagées par les élus. Ces résultats sont peu concluants (forte consommation d'espaces, complexité technique, surcoût...). L'Etat préconise donc la variante B, dont le tracé le plus simple permet l'accès à la zone commerciale.

Les discussions ont également porté sur les rétablissements routiers et les mesures de protection du cadre de vie (bruit, paysages), pour les habitations actuelles et futures (projet de lotissement et d'EPAHD).

○ Le Comité de pilotage du 29 janvier 2015

Présidé par Monsieur le Préfet de région, ce Comité de pilotage a réuni les représentants du Conseil Départemental du Tarn, du Conseil régional Midi-Pyrénées, de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet et des différents services de l'Etat concernés. La garante de la concertation, qui veillait au bon déroulement de cette phase, assistait aussi à ce COPIL.

Ce COPIL a permis de valider le programme de l'opération routière qui sera soumis à l'enquête publique en arbitrant sur l'opportunité des échangeurs et des déviations encore en débat (VC50, Maurens-Scopont, barreau de Puylaurens, déviation de Soual).

Relevé des décisions

La DREAL a présenté les résultats des études et de la concertation sur les échangeurs supplémentaires et les itinéraires de substitution. Ces études complémentaires ont fait l'objet de quatre dossiers thématiques mis en ligne sur le site internet.

L'option d'un échangeur au droit de la VC50 a été abandonnée, au regard de l'absence de trafic supplémentaire qu'il pourrait générer sur l'autoroute et de l'augmentation de la subvention d'équilibre, à la charge des collectivités.

Si l'échangeur de Maurens-Scopont apporte bien un trafic supplémentaire, il induit une augmentation de la subvention d'équilibre de 5 millions d'euros. Le Comité de pilotage a noté que ce surcoût ne faisait l'objet d'aucune proposition de financement par les collectivités locales. Cet aménagement supplémentaire, qui par ailleurs présentait des impacts environnementaux et agricoles non négligeables, n'a donc pas été retenu.

L'intégration de la déviation de Puylaurens au projet a été confirmée avec l'aménagement d'un barreau routier à Puylaurens pour relier la RD84 à la RN126. Le Comité de pilotage a observé que ce barreau permettrait d'apporter un trafic supplémentaire et de générer une économie de la subvention d'équilibre. Il permettrait de plus de rétablir les circulations locales et plus largement d'assurer la continuité des échanges Nord-Sud.

L'intégration de la déviation de Soual au projet autoroutier a été confirmée par le Comité de pilotage. Sur cette zone, l'étude des circulations locales a montré que le passage des poids lourds correspond essentiellement à du transit. Les chauffeurs ont déjà adapté leur itinéraire à l'interdiction de traverser le bourg. Le Comité de pilotage a constaté que les solutions de déviations étudiées à la demande des élus impacteraient fortement la subvention d'équilibre et ne pouvaient donc être intégrées au projet ; aucune collectivité locale ne s'étant d'ailleurs engagée sur la prise en charge de ce surcoût. Les itinéraires de substitution seront la RD84 puis l'autoroute à partir de Puylaurens, ou la RD85 depuis Revel.

3

Les mesures d'insertion et d'accompagnement

○ Les réunions intercommunales sur les rétablissements et les mesures d'insertion de l'autoroute

La DREAL a organisé des réunions intercommunales à destination des collectivités pour présenter les rétablissements des communications locales d'une part, les mesures d'insertion de l'autoroute d'autre part. Ces réunions se sont tenues le 17 décembre 2014 à Cuq-Toulza, le 18 décembre à Bourg-Saint-Bernard.

Que ce soit pour les rétablissements ou les mesures d'insertion paysagères, l'objectif de ces réunions était de présenter des principes d'aménagement, les observations des élus étant susceptibles d'entraîner des compléments d'études avant arbitrage. Une fois validés, ces aménagements seront étudiés en détails et optimisés par le concessionnaire.

Rétablissements routiers et agricoles

Les accès aux parcelles agricoles et les besoins de passages d'engins (au-dessous ou dessus de l'autoroute) ont été étudiés en concertation avec les Chambres d'agriculture, qui ont rencontré une centaine d'exploitants.

Lors des réunions intercommunales, les élus se sont informés des moyens d'optimisation foncière. La DREAL a expliqué la procédure, dépendante des Conseils Départementaux et des Commissions départementales d'aménagement des sites. Le maître d'ouvrage finance les aménagements, mais n'est pas décisionnaire. Enfin, le concessionnaire pourra ensuite éventuellement rétrocéder les surfaces exploitables après construction de l'ouvrage.

Les participants ont également pu voir sur les cartes la bande de Déclaration d'Utilité Publique du projet, qui peut exceptionnellement être optimisée (cas du Super U de Soual), tant qu'elle reste suffisante pour que le concessionnaire puisse réaliser son tracé et le chantier.



- **de Teulat à Villeneuve-lès-Lavaur
(réunion de Bourg-Saint-Bernard)**

Les participants ont surtout formulé des remarques sur certains rétablissements à optimiser : longueur du parcours à limiter au Garavasse, création d'un rétablissement à Bordeneuve... Les élus ont également demandé de créer un ouvrage afin de renforcer l'axe Montcabrier-Teulat au niveau du rétablissement commun à la RN126 et la RD39. Une étude d'opportunité sera réalisée.

Les élus ont insisté sur la nécessité de prendre en compte, au-delà des parcelles, les pratiques agricoles. La DREAL a rappelé l'objectif, pour le tracé comme pour les rétablissements, de minimiser les zones non exploitables (délaissés). Les élus se sont par ailleurs inquiétés du coût d'entretien des voiries de rétablissement, restant à la charge des collectivités et non compris dans le montant du projet.

- **de Maurens-Scopont à Soual
(réunion de Cuq-Toulza)**

Les élus ont souhaité rapprocher certains rétablissements de l'autoroute pour limiter l'emprise sur les terres agricoles ou limiter la formation de retenues d'eau dans la zone inondable.

Certains élus sont revenus sur l'opportunité de dévier la RN 126 et d'éviter la zone économique d'Esclauzolles. Une réflexion globale à l'échelle de la Communauté de communes sur les zones économiques est envisagée entre élus, d'autant plus que certaines activités à Esclauzolles sont pour d'autres raisons menacées. Un passage du tracé plus au nord pour laisser la RN 126 en place réduirait l'impact foncier et agricole et éviterait le passage de la RN dans une zone inondable. Concernant l'échangeur de Puylaurens, qui accueillera un

péage, les discussions ont porté sur l'impact foncier des deux variantes étudiées.

Sur le secteur de Saint-Germain-des-Près, la proposition de l'Etat – avec deux giratoires – a semblé complexe aux élus qui proposaient une solution alternative.

Pour Soual, la desserte des entreprises a bien été intégrée, mais le morcellement complexe des parcelles agricoles a fait l'objet de discussions. Cela obligera sûrement à rétrocéder des terres au concessionnaire ou aux communes.

Les participants ont aussi abordé l'aménagement qualitatif de la voie verte (chemin équestre). Les élus sont également revenus sur l'itinéraire de substitution de Soual (contournement) non retenu dans le cadre du projet autoroutier, sur lequel ils devront se mobiliser pour obtenir des subventions afin de le financer dans un autre cadre.

Insertions paysagères

La DREAL a présenté les principes d'insertions paysagères à l'aide de plans en coupe et de croquis en perspective dans les secteurs les plus sensibles. La nature des protections contre le bruit dépendra des études acoustiques en cours, qui intègrent la configuration du terrain.

• Réunion de Bourg-Saint-Bernard

Les participants ont analysé les solutions d'insertion sur les secteurs sensibles. Ils ont ainsi demandé des précisions sur les protections acoustiques, notamment pour le bourg de Teulat.

Concernant le Moulin de Nagasse, il a été précisé que le périmètre de protection du Moulin représentait une contrainte architecturale (et non une interdiction de traversée).

De manière générale, les élus ont insisté sur la nécessité de prendre en compte l'enjeu humain au même titre que l'enjeu naturel. Ils ont demandé à voir ultérieurement des projections de l'autoroute en remblais, ce qui est le cas le plus fréquent sur le linéaire.

• Réunion de Cuq-Toulza

Les discussions ont porté sur l'aménagement des espaces situés entre l'autoroute et les autres voies (« les délaissés ») ainsi que l'entretien à long terme de leurs agencements paysagers.

Les participants ont étudié la problématique au niveau d'Esclauzolles, notamment la perte de foncier et le risque d'inondations du fait du déplacement prévu de la RN 126 actuelle.

Concernant le secteur de Saint-Germain-de-Près, les questions liées à la protection contre le bruit (type de mur, proximité des habitations) ont suscité des débats.

○ Groupe de travail Aménagement-Agriculture

Ce groupe technique associe les représentants des collectivités et des services de l'État ainsi que des experts pour partager leurs connaissances. Il a pour vocation de s'assurer que l'autoroute représente une opportunité pour l'aménagement durable du territoire. Mis en place lors des précédentes phases de concertation, il s'est de nouveau réuni le 23 avril 2015 à Toulouse.

Des réunions préparatoires avaient été organisées avec les représentants de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet (CACM), la CCI du Tarn et le syndicat mixte du Pays d'Autan : le 14 janvier 2015 au siège de la CACM, le 15 janvier 2015 au siège de la Communauté de communes Sor et Agout.

Les réunions de janvier 2015 visaient à approfondir avec les acteurs locaux les axes de développement économique et agricole, d'aménagement durable du territoire qui pourraient accompagner le projet autoroutier. La réunion du 23 avril avait pour but de réunir et partager les réflexions engagées.

A l'issue de ce travail, démarré lors des ateliers du développement durable en 2012, le maître d'ouvrage synthétisera les échanges et les productions dans un document intitulé « Cahier des recommandations ». Ce dernier vise à aider les collectivités à faire émerger, en lien avec les services de l'Etat, des projets de territoire accompagnant l'arrivée de l'autoroute.

NB : dans le cadre de ce Groupe de travail, le Président de la CACM avait fait parvenir un courrier à la DREAL en date du 23 février 2015 rappelant l'urgence de réalisation de l'autoroute pour renforcer le pôle d'emplois de Castres-Mazamet et précisant qu'une étude spécifique sur l'anticipation des effets de l'autoroute est en cours, dans le cadre de la révision du SCOT du Pays d'Autan.

Synthèse des échanges

• Agriculture

Les discussions ont porté sur le devenir de certaines exploitations ou parcelles agricoles identifiées par les Chambres d'agriculture lors de l'état des lieux et de l'étude d'impact.

Les participants ont également évoqué la question des mesures compensatoires et des démarches administratives (PAC). Ils se sont accordés sur la nécessité d'anticiper les réserves foncières pour aider les exploitations impactées par l'autoroute ou les rétablissements : certaines parcelles en friche pourraient par exemple être remises en culture, des réseaux d'irrigation financés...

Par ailleurs, l'entretien des milieux écologiques pourrait être confié aux exploitants. Les Chambres d'agriculture pourraient établir un modèle de convention fixant les règles de cette collaboration.

Les propositions de l'Etat prendront en compte les recommandations des représentants du monde agricole, dont la qualité du travail a été soulignée.

• Projets de territoire

La perspective du projet a renforcé la coordination entre collectivités et acteurs socio-économiques. Plusieurs démarches sont engagées : schéma de développement économique, démarche Interscot avec le SCOT du Lauragais...

Les membres du groupe ont approfondi le thème de la gouvernance du territoire. Elle doit permettre, en s'appuyant sur des démarches prospectives, de partager les décisions.

La mise en place d'observatoires économiques et la formalisation d'une Charte, dont les dispositions seront traduites dans les documents d'urbanisme, pourraient ainsi contribuer à optimiser cette cohésion.

Par ailleurs, certains membres du Groupe de travail ont regretté les retards successifs du projet, qui empêchent une bonne anticipation de l'arrivée de l'autoroute, tant dans les documents d'urbanisme qu'en matière d'action économique.

Le Cahier des recommandations

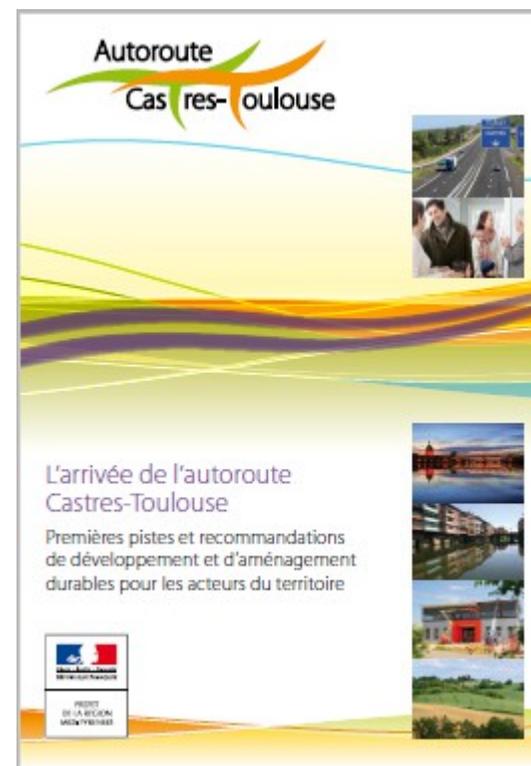
Fruit de ce groupe de travail, le Cahier des recommandations est destiné aux acteurs locaux. Il formule les dynamiques et opportunités à saisir dans le cadre de l'arrivée de l'autoroute.

Ces pistes et recommandations pour un développement et un aménagement durables suivent deux axes :

- la construction collective de projets de territoires cohérents ;
- le développement de stratégies économiques s'appuyant sur les atouts locaux.

Par rapport à l'anticipation de la dynamique du chantier, sujet également traité par le Groupe, l'Etat a rappelé que les entreprises locales seront sollicitées pour la sous-traitance et que le concessionnaire devra inclure des clauses sociales favorisant le recours (pour certaines tâches) à des entreprises d'insertion.

Le Cahier des recommandations a été publié à l'été 2015 et sera annexé au dossier d'enquête publique.



○ Groupe de travail Environnement

Ce Groupe de travail spécifiquement dédié aux mesures environnementales et à la protection du cadre de vie est notamment composé d'acteurs de l'Environnement reconnus pour leur expertise locale.

Des rencontres avec les fédérations de chasseurs du Tarn et de la Haute-Garonne ont également été organisées les 28 décembre 2014 et 8 janvier 2015 pour traiter des passages de la faune cynégétique.

L'objectif des réunions était d'échanger sur les mesures environnementales envisagées (bruit, air, milieu naturel,...) en vue de la réalisation du dossier d'enquête publique. La DREAL a donc présenté l'état d'avancement des études sur ces différentes thématiques.

Synthèse des échanges

• Etudes acoustiques

La DREAL a rappelé les différents niveaux de seuils réglementaires à respecter. La méthodologie des études acoustiques a été présentée. Les premiers résultats montrent que plusieurs secteurs sont concernés par la mise en place de protections acoustiques (avec obligation de résultats).

Les participants se sont accordés sur la nécessité de traiter au cas par cas le choix du type de protection et d'intégrer l'aspect financier, même si la protection « à la source » (mur, merlon) est privilégiée.

• Qualité de l'air

Les études de 2009 ont montré des valeurs très inférieures aux seuils réglementaires, elles devront être actualisées en tenant compte des nouvelles données de trafic.

• Milieu naturel

Les résultats des diverses études réalisées par les bureaux d'études ont été présentés. Chaque zone (Plaine du Girou, coteaux...) possède ses spécificités, que ce soit en termes d'habitats, d'espèces remarquables et de sensibilités.

Les fédérations départementales des chasseurs du Tarn et de la Haute-Garonne étaient chargées de l'étude sur les effets cynégétiques du projet (petit gibier, gibier d'eau, grand gibier). Elles ont pu identifier les principaux secteurs à enjeux et zones de déplacements de la grande faune. Les représentants de la Chasse ont rappelé la richesse des échanges sur ce sujet tout en insistant sur la nécessité de passages à faune suffisamment dimensionnés.

• Mesures d'atténuation

Au vu des résultats des études, plusieurs mesures d'évitement et de réduction des impacts ont été proposées. Certaines concernent la conception des ouvrages qui devront aussi répondre aux besoins agricoles.

D'autres mesures de réduction sont relatives au déroulement du chantier. Les participants se sont assurés que ces mesures environnementales soient cohérentes avec les aménagements paysagers envisagés.

Plusieurs mesures compensatoires ont été définies pour favoriser la restauration des milieux écologiques (création de mares à amphibiens, haies, passages pour la faune...) et revaloriser certains milieux naturels aujourd'hui dégradés.

Les participants ont aussi débattu de la taille des surfaces à compenser qui devra prendre en compte l'activité agricole, dans un esprit « gagnant-gagnant » : gestion des délaissés par les exploitants par exemple.

Enfin, plus d'une dizaine de mesures d'accompagnement et de suivi ont été analysées par le groupe de travail, les participants insistant sur la nécessité d'un suivi sur le long terme.

• Hydraulique

Plusieurs cours d'eau – en premier lieu le Girou et l'Agout - sont concernés par le projet. Le groupe de travail a fait le point sur les études et mesures compensatoires proposées : ouvrages de rétablissements des écoulements naturels, prise en compte des crues de référence des cours d'eau, etc. Les participants ont privilégié les ouvrages permettant le moins d'impact sur l'écoulement des eaux et limitant les effets sur le milieu naturel. Un point sur le traitement des eaux pluviales a également été fait : les bassins de traitement des eaux de récupération seront situés hors de toute zone sensible.

○ Adaptation du tracé au hameau d'Esclauzolles

Le tracé de référence a été arrêté par le Préfet de région mais pouvait encore être optimisé à la marge. En réponse à une demande formulée par les élus lors de la réunion de Cuq-Toulza du 17 décembre 2014, l'Etat a étudié une adaptation du tracé au niveau du hameau d'Esclauzolles.

Organisée le 6 juillet 2015 à Cambon-lès-Lavaur avec les habitants et entreprises du hameau d'Esclauzolles, et en présence d'élus et techniciens de Cambon-lès-Lavaur, Maurens-Scopont et de la Communauté de communes Sor et Agout, cette réunion visait à présenter une variante de tracé permettant de réduire l'impact sur les terres agricoles tout en évitant de créer une nouvelle voie d'accès au hameau et en laissant la RN126 en place.

L'objectif était de recueillir l'avis des principaux intéressés : élus et habitants du hameau d'Esclauzolles.

Synthèse des échanges

• Rachats des biens

Les participants ont insisté sur le besoin de connaître rapidement le sort des maisons situées dans la bande des 300 mètres ; le projet restant incertain tant qu'il n'est pas déclaré d'utilité publique. Les habitants ont demandé des précisions sur la procédure de rachat et l'estimation des biens.

• Desserte du hameau

Les participants ont étudié la desserte du hameau, proposant en un accès « sud » longeant l'autoroute ou l'élargissement de l'accès « nord » pour permettre le passage de poids lourds. Les élus seront attentifs au coût d'entretien de ces accès.

• Protection du cadre de vie

Sachant que certaines habitations non rachetées seront proches de l'autoroute, les participants se sont interrogés sur les niveaux de bruit générés dans le cas d'une autoroute plus encaissée. L'étude de propagation du bruit répondra à cette interrogation.

• Agriculture

Les agriculteurs présents dans la salle ont évoqué les aménagements fonciers agricoles (qui seront étudiés par les Conseils départementaux) et la possibilité d'utiliser les parcelles non exploitables au titre des mesures compensatoires.

Ils ont également reconnu le moindre impact de la variante 2 sur les terres agricoles. Elle sera étudiée en vue de l'enquête publique.

4

La nouvelle saisine de la
Commission nationale
du débat public



○ La nouvelle saisine de la CNDP du 16 juin 2015

Pourquoi une nouvelle saisine ?

L'article L.121-12 du Code de l'environnement stipule que l'ouverture de l'enquête publique ne peut être décidée qu'à compter « (...) de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles. ». Le bilan du débat public ayant été publié le 26 mars 2010, le maître d'ouvrage a saisi la CNDP par application du Code de l'environnement.

La saisine de l'État

Le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a donc saisi la Commission Nationale du Débat Public le 16 juin 2015. L'objectif de cette saisine était d'obtenir un avis sur la nécessité de relancer ou non une concertation avec le public. Le dossier de saisine détaillait les caractéristiques de l'opération, les évolutions qu'elle a pu connaître et les étapes de la concertation qui a été menée depuis le débat public,

sous le regard de la garante de la concertation Madame Nerte Dautier.

La décision de la Commission nationale du débat public

Au vu du dossier transmis par le maître d'ouvrage, la Commission Nationale du Débat Public a constaté que le projet s'inscrivait dans le fuseau retenu suite au débat public et que les tracés de référence avaient été validés à l'issue d'une période de concertation sous l'égide de la garante. La CNDP a aussi considéré que l'économie du projet n'avait pas sensiblement évolué, l'évolution des coûts se justifiant par la prise en compte des demandes exprimées dans le cadre de la concertation post-débat public.

Après délibération en séance du 2 juillet 2015, la Commission nationale du débat public a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public. Elle a recommandé au maître d'ouvrage de poursuivre jusqu'à l'enquête publique le processus de concertation mis en place depuis 2010, sous l'égide de la garante Madame Nerte Dautier.

UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION UTILE A L'ELABORATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

La reprise des échanges avec les parties prenantes du territoire, dès la publication de la décision ministérielle, a permis de faire avancer significativement les études.

Beaucoup d'entre elles ont bénéficié d'une forte contribution des acteurs locaux, que ce soit du monde agricole, des élus et techniciens des collectivités ou du milieu associatif.

La poursuite d'un dialogue fructueux avec tous les intervenants – quel que soit par ailleurs leur positionnement par rapport à la nature même du projet – a ainsi enrichi les études à chaque stade.