

Groupe technique « Environnement » du 27 février 2012

COMPTE-RENDU

Participants (par ordre alphabétique) :

- Antoine CHAPUIS (BIOTOPE)
- Jacqueline BESSETTES, Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne
- Jean-Christophe BONNET, Avenir 81
- Gilbert BORDENAVE, Avenir 81
- Serge BOUSCATEL, Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne
- Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées
- Josée CAMBOU, France Nature Environnement
- Aurélien COSTES, OPIE Midi-Pyrénées
- Arnaud GAUJARD, Fédération Départementale des chasseurs de la Haute-Garonne
- Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
- Jean-Claude HUC, FDSEA du Tarn
- Dominique LEMAN, UPNET
- Mathieu MENAND, Nature Midi-Pyrénées
- Laurent PELOZUELO, OPIE Midi-Pyrénées
- Alexandre PIFFARI, DDT de la Haute-Garonne
- Gilbert REYNAUD, Avenir 81
- Jean-Marc RIGAL, DDT du Tarn
- Nadine SAUTER, Conservatoire Botanique National des Pyrénées et de Midi-Pyrénées
- Gilles SCANTAMBURLO, FDSEA de la Haute-Garonne
- Olivier TARDY, Chambre d'agriculture du Tarn

Philippe GRAMMONT ouvre la séance et rappelle l'avancée générale de la concertation et des études – en particulier par rapport au positionnement des échangeurs – et les moyens d'information du public. Il annonce la tenue d'une permanence supplémentaire à Teulat, le 28 février et d'une réunion supplémentaire à Maurens-Scopont, le 27 février. Il revient ensuite sur la méthode d'élaboration et d'analyse des différents tracés.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) demande s'il est prévu d'organiser une réunion du groupe technique Aménagement-Agriculture.

Philippe GRAMMONT explique que ce groupe technique se réunira fin mars pour travailler sur les idées issues des ateliers du développement durable du 23 janvier 2012.

Secteur 1 : de l'A68 à Verfeil

Aurélié Bousquet présente les éléments hydrauliques sur ce secteur, le doublement de l'A680 s'inscrivant dans la zone inondable du Girou.

Philippe Grammont précise que le financement du doublement de l'A680 est inscrit dans le cadre du Contrat de Plan Etat-ASF et non la concession de la future autoroute.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) demande où se situe le Girou par rapport à l'A680.

Aurélié BOUSQUET commente la carte, montre l'A680, le Girou et les zones représentant les crues fréquentes et les crues exceptionnelles ; l'A680 se trouve dans la zone de crues fréquentes.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) souhaite connaître le niveau d'eau enregistré en cas de crue exceptionnelle.

Aurélié BOUSQUET n'a pas la côte d'eau exacte, elle précise que le projet se situe également dans une zone de compression de terrain*.

** précision apportée par le maître d'ouvrage post-réunion: pour ce secteur, en situation de crue exceptionnelle du Girou, l'étude hydraulique implique des exhaussements supérieurs à 2 mètres d'eau (occurrence calculée sur 100 ans en situation actuelle)*

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) constate que le tracé est en majeure partie au plus près du Girou.

Philippe GRAMMONT explique qu'il s'agit du doublement d'une infrastructure existante qui se trouve en effet au plus près du Girou. Il précise que les terrains d'emprise sont déjà propriété des ASF.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) présente les éléments faune-flore sur ce secteur (cf diaporama), les prairies humides de Preusse bas et la Mare de Bellagarde sont les zones les plus sensibles du secteur.

Aurélié BOUSQUET présente ensuite les enjeux humains en s'appuyant sur les études Bruit-Air-Santé (cf diaporama).

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) s'inquiète de la nécessité de prendre de nouvelles terres agricoles pour réaliser les bassins d'écrêtement et de décantation.

Aurélié BOUSQUET précise qu'il s'agit d'une mesure de réduction envisagée à ce stade pour éviter les pollutions. Les acquisitions foncières seront minimales.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) souhaite que l'on s'en tienne à l'emprise existante.

Philippe GRAMMONT explique que les études techniques ne sont pas encore assez approfondies pour répondre aujourd'hui positivement sur ce point - même si c'est effectivement le but recherché - tout en précisant que la réglementation sur le domaine de l'eau a évolué depuis la création de l'A680.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) aimerait connaître la surface d'un bassin de rétention.

Dominique LEMAN (UPNET) s'interroge sur la création de bassins dans une zone inondable et leur impact sur les crues.

Aurélié BOUSQUET indique que les bassins de rétention servent à prévenir les pollutions éventuelles sur l'autoroute. Philippe GRAMMONT confirme que les bassins de rétention ne sont pas destinés à gérer les crues mais qu'ils sont conçus pour prendre en compte ces phénomènes.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) s'interroge sur les mesures compensatoires liées à la perturbation de l'écoulement des eaux.

Aurélié BOUSQUET explique que la démarche consiste à compenser la perte de champs d'expansion des crues en prélevant d'autres surfaces qui assureront alors ce rôle.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) s'inquiète de l'effet de cette mesure compensatoire sur le foncier agricole.

Philippe GRAMMONT insiste sur l'objectif d'assurer la transparence hydraulique et la nécessité de retrouver des volumes d'expansion des crues équivalents à ceux existant avant l'autoroute.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) souhaite connaître la fréquence et le volume des crues exceptionnelles pour estimer le volume des terres à prélever dans le cadre de cette mesure compensatoire.

Philippe GRAMMONT précise que le volume de terre creusé pour compenser le remblai correspond au volume du remblai réalisé.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) estime que ce volume ne doit pas être négligeable.

Philippe GRAMMONT indique qu'une estimation des volumes pourra être communiquée ultérieurement, et devra être consolidée une fois le tracé connu sur tout le linéaire.

** précision apportée par le maître d'ouvrage post-réunion: une fiche "construire en zone inondable" est consultable sur le site internet [www. autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr](http://www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr)*

Mathieu MENAND (Nature Midi-Pyrénées) demande si les Prairies humides de Preusse bas sont évitées par les tracés.

Aurélié BOUSQUET répond qu'au niveau du tracé il y a seulement une problématique d'alimentation en eau, qui sera prise en compte.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) confirme qu'il n'y a pas d'emprise supplémentaire sur ces prairies humides.

Mathieu MENAND (Nature Midi-Pyrénées) souhaite connaître plus précisément l'impact hydrologique.

Aurélié BOUSQUET répète que cet enjeu a bien été identifié et que le projet veillera à prendre en compte l'alimentation en eau de la prairie humide. Ces précisions seront apportées dans la suite des études

Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur

Sous-secteur 1 : déviation de Verfeil

Aurélié BOUSQUET présente les deux tracés envisagés au droit de Verfeil dont un consiste à doubler la déviation actuelle.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) rappelle que le propriétaire concerné par le doublement de la déviation actuelle ne veut pas vendre.

Philippe GRAMMONT explique les 3 options étudiées pour cette section, dont le choix dépend également de l'avis du conseil général de la Haute-Garonne.

Aurélié BOUSQUET poursuit la présentation des tracés en indiquant les zones de déblais, de remblais et la présence de la zone inondable du Girou.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) présente ensuite les enjeux naturels (cf diaporama)

Aurélié BOUSQUET indique les enjeux humains (cf diaporama).

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) souhaite connaître la réglementation en termes de nuisances sonores.

Aurélié BOUSQUET communique les seuils réglementaires : 55 dB(A) pour la nuit, 60 dB(A) pour le jour.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) souhaite que l'on prenne en compte les problèmes d'émergence de bruit notamment de nuit.

Philippe GRAMMONT et Aurélié BOUSQUET indique que la DREAL vérifiera ce point auprès du CETE qui réalise les études de bruit*.

** précisions apportées par le maître d'ouvrage post-réunion: la réglementation en vigueur ne prend pas en compte la notion d'émergence du bruit pour les infrastructures routières de transport. Les niveaux indiqués correspondent donc à des niveaux moyens de bruit, compte tenu de la diversité des moyens de transport et des usages des infrastructures routières.*

Aurélié BOUSQUET poursuit sur les enjeux humains en précisant que la prise en compte de chaque bâti (habité ou non) a tendance à surévaluer le nombre d'habitations concernées. Puis elle présente la synthèse des effets résiduels potentiels. La DREAL propose de choisir le tracé sud.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) constate que les usagers ne souhaitant pas payer l'autoroute sont obligés de retourner sur l'ancienne départementale.

Philippe GRAMMONT précise que sur ce secteur, la partie ouest du projet est déjà payante aujourd'hui (A680), ce qui explique l'hypothèse d'un péage en pleine voie sur ce secteur après Verfeil en direction de Castres concernant la nouvelle concession.

Laurent PELOZUELO (OPIE Midi-Pyrénées) demande si les chênes abritent effectivement le Grand Capricorne.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) répond qu'il s'agit d'habitat avéré.

Laurent PELOZUELO (OPIE Midi-Pyrénées) s'étonne du classement en enjeu seulement « assez fort » de l'Agrion de Mercure, espèce protégée au niveau national et faisant l'objet d'un plan d'action.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) explique le choix de discriminer cette espèce très présente en région Midi-Pyrénées afin d'effectuer une hiérarchisation plus réaliste au regard des enjeux locaux.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) s'inquiète des parcours supplémentaires que devront réaliser les agriculteurs et de la création de nouveaux chemins d'accès à réaliser pour accéder aux parcelles rendues inaccessibles par l'autoroute.

Philippe GRAMMONT indique que des études approfondies sur les accès aux terres agricoles sont prévues.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) insiste sur son refus de voir se créer des micro-parcellaires et rappelle que les accès agricoles doivent être pris en compte au même niveau que les accès des riverains.

Aurélié BOUSQUET le rassure sur le fait que cette problématique sera bien prise en compte dans l'élaboration du projet, une fois que le tracé sera connu sur l'ensemble de l'itinéraire.

Sous-secteur 2 : passage dans la plaine du Girou

Aurélié BOUSQUET poursuit la présentation en décrivant les six variantes de tracés proposées. (cf diaporama). Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) détaille ensuite les enjeux naturels (cf diaporama). Aurélié BOUSQUET présente les enjeux liés au milieu humain (cf diaporama), les tracés 1 et 2 étant plus proches du bâti.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) estime que ces tracés « coupent le village de Teulat en deux, 25% de la population vivant autour de Nagasse. »

Philippe GRAMMONT signale que l'actuelle RN 126 joue déjà ce rôle de coupure aujourd'hui.

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) demande pourquoi ces éléments ne sont pas mentionnés en rouge sur la carte, Josée CAMBOU (France Nature Environnement) confirmant que cette zone est urbanisée.

Philippe GRAMMONT rappelle que tous les bâtis ont été pris en compte dans l'étude et que chaque bâti est bien en rouge. Aurélié BOUSQUET poursuit sur les enjeux humains relatifs aux tracés. (cf diaporama)

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) souhaite connaître la période de réalisation des mesures de référence du bruit.

Aurélié BOUSQUET explique que la méthode employée pour les études sur le bruit s'appuie sur une modélisation. Les mesures - prévues une fois les tracés définis - viseront à caler le modèle et à adapter les mesures de réduction à mettre en place pour respecter les seuils.

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) précise que sa question concernait l'émergence ; la route a été refaite récemment les bruits de roulement ont diminué.

Aurélié BOUSQUET répond que l'étude du CETE a été réalisée sur une projection de l'autoroute, les données avant/après figureront bien dans la suite des études.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) insiste sur la problématique de traversée du village, les tracés 5 et 6 étant en ce sens moins impactant.

Dominique LEMAN (UPNET) indique qu'il y a sur ce secteur un habitat épars.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) répond qu'un lotissement serait concerné par les tracés 1 et 2.

Gilbert REYNAUD (Avenir 81) évoque l'avis de cinq communes qui préconisent le tracé 6 et demande comment la DREAL prend en compte leurs délibérations.

Philippe GRAMMONT explique que toutes les variantes sont étudiées et portées à la concertation. Les avis des communes sont pris en compte dans ce cadre.

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) estime que les impacts au sud sont similaires à ceux sur le doublement de l'A680.

Philippe GRAMMONT rappelle que l'A680 existe, ce qui impose le choix d'un élargissement sur place.

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) constate que le Girou est franchi quatre fois alors qu'un passage plus au nord permettrait d'éviter ces franchissements.

Philippe GRAMMONT explique qu'il y a un « point dur » au niveau de Sainte-Germain lié à de multiples contraintes techniques, réglementaires et environnementales.

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) réitère sa proposition de passer plus au nord, Gilbert REYNAUD (Avenir 81) abonde en ajoutant qu'une seule maison serait concernée, habitée par une personne âgée qui n'aurait pas de succession et serait éventuellement prête à vendre.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) insiste sur cette solution passant sur Sainte-Germain qui évite de réaliser un ouvrage d'art sur le Girou.

Aurélié BOUSQUET explique le caractère contraignant du fuseau retenu notamment du fait de la servitude aéronautique et précise qu'il existe des habitations au niveau de Sainte-Germaine.

Philippe GRAMMONT rappelle que cette variante a été rejetée par les élus de Bourg Saint-Bernard.

Gilbert REYNAUD (Avenir 81) estime que l'avis des 5 autres communes prévaut sur celui de la commune de Bourg Saint-Bernard.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) déclare que cette préconisation qui intéresse les 5 communes du secteur 2 et Maurens-Scopont est faite dans l'intérêt général des habitants.

Philippe GRAMMONT se dit prêt à étudier des possibilités d'optimisation du tracé sur ce secteur, même si cela semble peu possible en raison notamment des contraintes aéronautiques (planeurs, donc retombée de câbles servant au lancement)...

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) précise qu'il s'agit essentiellement d'avions, que le treuil est rarement utilisé.

Philippe GRAMMONT indique que les servitudes aéronautiques sont strictes et représentent une contrainte forte.

Gilbert REYNAUD (Avenir 81) souhaite connaître la distance de servitude.

Philippe GRAMMONT explique les différents degrés de servitude en fonction de l'éloignement de l'aérodrome.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) rappelle que le passage sur Sainte-Germaine évite la réalisation d'un ouvrage d'art ce qui permet de réduire le coût.

Aurélié BOUSQUET admet une possible réduction de coût mais précise qu'il y aura un impact fort sur le hameau de Sainte-Germaine et que le tracé longera toujours le Girou, avec pour les tracés 5 et 6 des enjeux forts liés à l'environnement naturel et la zone inondable.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) précise que l'objet de la réunion n'est pas de discuter du coût du projet.

Philippe GRAMMONT insiste sur la contrainte liée à la création d'ouvrages d'art de grande envergure qui doivent franchir complètement les rivières et ripisylves pour éviter les discontinuités.

Dominique LEMAN (UPNET) et Gilbert BORDENAVE débattent de la légitimité de la présence de l'association Avenir 81 à cette réunion.

Philippe GRAMMONT demande à tous de rester concentré sur la thématique du groupe de travail, l'environnement.

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) demande pourquoi la présence d'une espèce vulnérable (inscrite sur la liste rouge), le Gobemouche, n'empêche pas d'envisager les tracés 1 et 2.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) indique qu'une adaptation de tracés 1 et 2 permettrait d'éviter le domaine de Bazialgues.

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) insiste sur la vulnérabilité de cette espèce et l'importance de son enjeu de préservation au regard d'autres espèces identifiées dans l'étude.

Mathieu MENAND (Nature Midi-Pyrénées) rappelle que la prairie humide de Sainte-Germaine abrite la Jacinthe de Rome et que les tracés au sud passent dessus.

Gilbert REYNAUD (Avenir 81) évoque le Grenelle 2 qui prévoit des compensations.

Philippe GRAMMONT rappelle la philosophie du projet : éviter les impacts, les réduire si on ne peut les éviter, les compenser si on ne peut complètement les réduire. Puis il réexplique les composantes de l'analyse multicritères.

Gilbert REYNAUD (Avenir 81) demande s'il existe un coefficient de pondération entre enjeux humains et enjeux environnementaux.

Philippe GRAMMONT répond qu'une telle démarche est impossible, qu'il est préférable de procéder à une évaluation au cas par cas en fonction des enjeux concernés.

Gilbert REYNAUD (Avenir 81) estime que le facteur humain n'est pas pris en compte avec un tracé le long de la RN126.

Philippe GRAMMONT rappelle la concertation réalisée sur le projet dont l'objet consiste bien à prendre en compte les enjeux humains, mais aussi les enjeux environnementaux, paysagers, agricoles et de coût.

Mathieu MENAND (Nature Midi-Pyrénées) insiste sur la rareté des sites à enjeux naturels sur ce territoire (3 prairies humides seulement sur 10 km), d'où l'impérieuse nécessité de les préserver. Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) et Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) discutent ensuite des caractéristiques géologiques de ces prairies humides et de la définition exacte du terme « prairie humide ».

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) explique qu'une prairie humide est définie en fonction de plusieurs caractéristiques (nature du sol, faune, flore) tout en insistant sur le caractère résiduel des prairies humides de ce territoire. Josée CAMBOU (France Nature Environnement) résume en expliquant qu'il s'agit de la caractérisation d'un écosystème.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) s'inquiète des nombreux délaissés entre l'autoroute et la RN 126.

Philippe GRAMMONT indique qu'il y aurait également des délaissés importants dans le cas des tracés sud, entre le Girou et l'autoroute.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) insiste sur le problème d'accès aux parcelles agricoles au sud, les cheminements à recréer consommant les espaces agricoles exploitables.

Philippe GRAMMONT revient sur la nécessité de recréer des champs d'expansion des crues, problématique plus importante dans le cas de tracés traversant des zones inondables.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) détaille la problématique de consommation globale des espaces agricoles, qui comprend les délaissés, les tracés 2, 4 et 5 obligeant à reprendre tous les accès entre le Girou et l'autoroute.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) indique que les propriétaires fonciers et exploitants agricoles ont plébiscité le tracé 6.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) estime que cette affirmation n'engage que l'association Avenir 81 et mérite d'être vérifiée.

Gilbert BORDENAVE (Avenir 81) précise que la Chambre d'agriculture du Tarn s'est positionnée en faveur du tracé 6.

Aurélié BOUSQUET rappelle qu'une étude agricole a été réalisée auprès de tous les exploitants et des chambres d'agricultures, toutes les remarques ont été prises en compte. Il en ressort un impact globalement fort quel que soit le tracé, qui ne fait pas apparaître un moindre impact pour les tracés 5 ou 6.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) regrette que les terres agricoles soient dans tous les cas impactées.

Aurélié BOUSQUET explique que selon les tracés, les volumes de remblais évoluent ainsi que les mesures compensatoires susceptibles d'impacter les terres agricoles.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) déclare que les agriculteurs sont prêts à accepter une perte de terres agricoles supplémentaire pour les remblais s'ils ont demain des accès aisés aux parcelles par la RN 126 ou une route départementale. Les agriculteurs ne veulent pas de délaissés inexploitable entre l'autoroute et le Girou.

Aurélié BOUSQUET rappelle les enquêtes de terrains réalisés par les chambres d'agriculture, il en ressort la volonté de longer au plus près les corridors existants - soit la RN126, soit le Girou – pour limiter les délaissés.

Gilles SCANTAMBURLO (FDSEA de la Haute-Garonne) estime que les impacts agricoles seront plus forts au sud du fait de la zone inondable et de la restitution des champs d'expansion.

Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens

Aurélié BOUSQUET présente les enjeux physiques au niveau de la commune de Maurens-Scopont et les deux variantes proposées (cf diaporama). Lors de la concertation une optimisation de la variante de tracé nord a été demandée.

Philippe GRAMMONT précise qu'il s'agit d'une demande du maire de la commune de Cambon-Lès-Lavaur. Cette nouvelle variante resterait au nord de la RN 126, impacterait le hameau d'Esclauzolles mais aurait un impact moindre sur les terres agricoles. Une réunion des maires de ce secteur et des habitants concernés est organisée ce soir pour débattre de cette solution.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) demande si la forme de la contrecourbe est faite pour envisager le tracé nord, estimant qu'elle serait moins marquée pour le tracé sud.

Philippe GRAMMONT indique que ce n'est pas le cas mais qu'une optimisation peut toujours être recherchée.

Gilles SCANTAMBURLO (FDSEA de la Haute-Garonne) demande quel est l'objet de la réunion de ce soir à Maurens-Scopont.

Philippe GRAMMONT précise qu'elle porte uniquement sur le point précis d'adaptation du tracé et permet la concertation avec les habitants potentiellement concernés.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) présente les enjeux liés au milieu naturel sur le secteur (cf diaporama).

Aurélié BOUSQUET décrit les enjeux humains (cf diaporama) et présente ensuite la synthèse des enjeux pour le secteur.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) demande si le château de Scopont est habité.

Aurélié BOUSQUET indique que c'est un élément patrimonial.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) souhaite préciser l'impact du tracé sud, qui touche un siège d'exploitation, soit un enjeu fort.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) abonde tout en demandant de vérifier si le tracé touche effectivement le siège.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) précise que l'exploitant a reçu l'autorisation d'exploiter dans le Tarn car on le savait potentiellement impacté par l'autoroute.

Gilbert REYNAUD (Avenir 81) trouve que le facteur humain n'est pas assez pris en compte.

Aurélié BOUSQUET répond que les enjeux humains sont bien pris en compte dans la synthèse puisque 14 bâtis sont identifiés dans l'emprise ou à 25 mètres de part et d'autre du tracé pour le tracé nord. Elle précise qu'Esclauzolles est en revanche surtout une zone d'activités et qu'il y a moins d'habitations.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) précise qu'il y a trois habitations dans cette zone.

Gilbert REYNAUD (Avenir 81) regrette que la bande d'études soit limitée à 25 mètres autour du tracé, il estime qu'en milieu rural calme une bande de 200 mètres serait plus appropriée.

Philippe GRAMMONT confirme que les études prennent en compte une bande de 25 mètres de part et d'autre du tracé correspondant au bâti impacté.

Jean-Christophe BONNET (Avenir 81) explique qu'en prenant un bande de 200 mètres, le nombre de personnes impactées par le bruit et la pollution est 3 fois plus important avec les tracés 2 et nord (secteur 2) qu'avec les tracés 6 et sud.

Aurélié BOUSQUET explique que la bande de 25 mètres concerne le bâti à acquérir potentiellement : les études bruit air et santé sont réalisées sur un périmètre de 500 mètres autour du tracé.

Jean-Christophe Bonnet, Gilbert Bordenave et Gilbert Raynaud de l'association Avenir 81 quittent la réunion, afin de participer à la réunion de Maurens-Scopont.

Sous-secteur 2 : contournement de Cuq Toulza

Aurélié BOUSQUET présente les enjeux physiques pour ce sous-secteur, avec 3 tracés proposés, où l'on rencontre principalement des problématiques de compression de terrains (cf diaporama).

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) présente ensuite les enjeux naturels, (cf diaporama).

Aurélié BOUSQUET commente la carte des enjeux humains (cf diaporama), expliquant que les tracés médians et sud posent davantage de difficultés notamment en terme de franchissement du lac de la Vernède et du vallon du Rigoulet. La plus importante exploitation de la zone est concernée par les tracés nord et médians. Les impacts sont tous très forts sur les milieux naturels quels que soient les tracés. La DREAL propose de choisir le tracé nord en raison des impacts plus limités sur les paysages et le cadre de vie.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) conteste la conclusion de l'analyse, notamment l'impact inférieur sur le milieu agricole du tracé nord : l'exploitation de Rouanet présente un intérêt en termes de pratique agricole de qualité, avec une richesse de la biodiversité associée à cette pratique. En ce sens, l'impact du tracé nord est supérieur, ainsi que le tracé médian.

Philippe GRAMMONT admet que les impacts agricoles sont sensibles quel que soit le tracé mais explique que le nombre d'exploitations touchées par le tracé sud est plus important.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) objecte qu'une activité agricole classique peut assez facilement être transposée ailleurs, contrairement à une activité agricole soucieuse de la biodiversité qui a nécessité plusieurs années d'efforts.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) confirme que le transfert de cette activité est difficile, d'autant que cette exploitation possède une surface importante. Il précise en revanche que d'autres exploitations au sud, le long de la RN 126 et du Girou, utilisent les mêmes procédés de cultures.

Philippe GRAMMONT explique que la DREAL essaie de regarder objectivement le nombre d'exploitations touchées : l'exploitation Rouanet d'un côté, plusieurs exploitations de l'autre.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) indique que certaines des exploitations au sud sont plus patrimoniales que réellement dans une démarche d'exploitation, même si les sols sont de haute qualité.

Aurélié BOUSQUET indique que les exploitants concernés par le tracé sud ont été rencontrés lors des permanences et précise que les délaissés seraient plus importants dans le cas du tracé sud.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) admet la difficulté.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) s'interroge sur la possibilité de commencer la courbe plus tôt pour améliorer le tracé sud.

Philippe GRAMMONT explique que cette courbe permet actuellement d'éviter le secteur de la Bourdette. Aurélié BOUSQUET rappelle les enjeux techniques complexes liés à la traversée du vallon du Rigoulet.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) indique que les délaissés le long de la RN 126 sont moins pénalisants qu'au bord du Girou puisque la route nationale permettra d'accéder aux parcelles.

Philippe GRAMMONT constate que les tracés qui concernent la propriété Rouanet traversent l'exploitation de part et d'autres, ce qui devrait permettre la poursuite de l'exploitation par la création de passages et de rétablissements.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) insiste sur la richesse de la biodiversité issue de la pratique agricole de cette exploitation et l'enjeu de respecter les continuités écologiques.

Secteur 4 : Puylaurens – Soual

Aurélié BOUSQUET rappelle que la déviation de Puylaurens est intégrée au projet, il est prévu d'adapter l'échangeur de Puylaurens pour la réalisation du péage. Elle précise que suite à la concertation, une adaptation du tracé sur le secteur de de Saint-Germain-des-Prés est à l'étude pour une réalisation plus proche de la RN 126, en déblais.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) demande la raison technique du tracé initialement étudié.

Philippe GRAMMONT explique la volonté de maintenir la RN 126, les avantages de l'adaptation étudiée puis évoque la problématique de rétablissement du carrefour.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) propose un réaménagement du giratoire, plus adapté au trafic local.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) indique l'ancien chemin de la Bonnetié qui permettrait d'adapter au mieux le tracé.

Aurélié BOUSQUET indique que ces propositions seront étudiées par la suite puis explique les enjeux physiques du secteur.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) explique ensuite les enjeux liés à l'environnement naturel (cf diaporama).

Aurélié BOUSQUET présente ensuite les enjeux humains (cf diaporama) en précisant que des mesures de réductions du bruit sont d'ores et déjà prévues pour les zones les plus sensibles de ce secteur. Elle précise que l'adaptation du tracé actuellement à l'étude permettra de diminuer l'impact sur la principale exploitation agricole concernée par le tracé.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) demande quelles seront les types de mesures anti-bruit mises en place.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) souhaite une précision sur les notions de transparence hydraulique et de perturbation du bassin versant.

Philippe GRAMMONT explique que la démarche consiste à reconstituer en aval ce qui arrive en amont.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) précise que l'aménagement hydraulique vise à maintenir la même alimentation en eau du bassin versant et à maintenir la continuité des cours d'eaux traversés.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) pose la question du devenir des ronds-points de Puylaurens et de Soual, estimant que celui de Soual n'est plus nécessaire.

Aurélié BOUSQUET précise qu'en effet, si ce rond-point n'est plus nécessaire il sera déconstruit mais qu'il faudra néanmoins recréer la circulation entre la RD926 et la RN 126.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) estime que la zone à desservir par ce rond-point est très limitée et que le rond-point de Puylaurens qui dessert Lempaut peut être réduit.

Philippe GRAMMONT répond que la réduction de ce rond-point est envisageable.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) déplore le gaspillage d'argent public.

Secteur 5 : Soual – Castres

Aurélié BOUSQUET rappelle qu'il n'y a qu'un seul fuseau, un seul tracé est proposé. Elle présente ensuite les enjeux physiques sur le secteur. Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) présente ensuite les enjeux liés au milieu naturel (cf diaporama). Aurélié BOUSQUET décrit ensuite les enjeux humains du secteur, notamment la présence d'une base de loisirs (cf diaporama).

Dominique LEMAN (UPNET) souhaite des compléments sur la base de loisirs.

Aurélié BOUSQUET précise qu'une crèche est implantée sur cette zone.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) insiste sur les effets sanitaires du projet et milite en faveur d'un déplacement de la crèche.

Aurélié BOUSQUET indique que ce point particulier sera étudié en détail dans la suite des études en fonction de la réglementation.

Aurélié BOUSQUET revient sur l'insertion paysagère du projet et les mesures de réduction du bruit.

Nadine SAUTER (CBN PMP) signale la présence d'une station de mousse fleurie. Elle comprend la position du bureau d'études environnementales qui considère qu'il ne s'agit pas d'un habitat primaire mais rappelle que cette espèce est néanmoins protégée. Elle signale par ailleurs la présence dans le passé d'une station de Renoncule Flagosse.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) rappelle la démarche de hiérarchisation des enjeux naturels tout en précisant que la station de mousse fleurie sera bien intégrée dans l'étude d'impact.

Mathieu MENAND (Nature Midi-Pyrénées) demande si cette station de mousse fleurie sera détruite par le projet.

Antoine CHAPUIS (BIOTOPE) répond que cela dépendra de l'implantation finale du tracé.

Nadine SAUTER (CBN PMP) précise le positionnement de la station (près de la mare située à proximité des prairies de la Calarié).

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) constate que la forme du tracé est liée à l'habitat.

Aurélié BOUSQUET rappelle l'enjeu d'éviter le bâti sur Castres mais aussi les sites naturels les plus sensibles (ZNIEFF). Philippe GRAMMONT explique que la forme du tracé résulte de la superposition des contraintes.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) constate qu'une exploitation agricole tenue par un exploitant récemment installé est fortement impactée. Il déplore le fait que les exploitations agricoles de la vallée du Girou ne soient pas prises en compte au même niveau que les autres contraintes environnementales.

Philippe GRAMMONT rappelle les études agricoles réalisées, dont les résultats figurent dans le dossier de concertation. Il explique les choix difficiles à faire, face à des enjeux contradictoires (agriculture, habitat, patrimoine, milieu naturel), le projet ne pouvant pas systématiquement éviter tous les enjeux.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) appuie la remarque de Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) sur le fait qu'un jeune agriculteur installé ne représente pas le même enjeu qu'un agriculteur à la retraite sans repreneur.

Aurélié BOUSQUET affirme que ces nuances sont bien prises en compte dans l'étude agricole.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) conteste la démarche selon laquelle les hectares pris aux agriculteurs pourront être retrouvés ailleurs. Il estime que l'Etat devra tenir compte des propositions formulées par les Chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) estime qu'un agriculteur doit être pris en compte au même niveau qu'une autre contrainte. Il rappelle que les agriculteurs contribuent depuis longtemps à la biodiversité et aux paysages de la vallée du Girou. Il déplore aussi qu'un agriculteur ne soit pas considéré comme un acteur économique du territoire et regrette qu'aucune réserve foncière pour

les agriculteurs expropriés ne soit prise par l'Etat, réserves pourtant réclamées depuis le début du projet par les représentants du monde agricole.

Philippe GRAMMONT explique que cette pratique a été effectuée sur d'autres projets (RN88), une fois ces derniers suffisamment avancés (après DUP) pour permettre de dégager un financement et de mandater la SAFER qui assure le portage foncier.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) aurait néanmoins souhaité voir apparaître dans le dossier une ligne budgétaire mentionnant les réserves foncières.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) insiste sur l'urgence de traiter cette problématique du fait de la diminution progressive des espaces agricoles.

Gilles SCANTAMBURLO (FDSEA de la Haute-Garonne) évoque la baisse du nombre d'exploitation observé récemment du fait de l'arrivée de l'autoroute.

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) refuse de voir un exploitant récemment installé se faire exproprier, d'autant qu'on ne peut lui donner des garanties.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) demande la localisation de l'exploitation particulièrement touchée par le projet.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) indique l'exploitation n°19 sur la carte, qu'il juge touchée à 95%.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) estime qu'une restructuration est impossible, seule une délocalisation est envisageable.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) évoque la possibilité de prendre une oblique différente pour réduire l'impact sur cette exploitation.

Mathieu MENAND (Nature Midi-Pyrénées), Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn), Philippe GRAMMONT et Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) débattent de la priorisation des enjeux naturels, humains agricoles et patrimoniaux dans l'analyse multicritère.

Aurélié BOUSQUET fait la synthèse des enjeux sur le secteur 5 (cf diaporama) en mentionnant les installations classées.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) demande la nature des installations classées.

Philippe GRAMMONT précise qu'il ne s'agit pas de sites classés SEVESO. Aurélié BOUSQUET revient sur les enjeux liés au milieu physique, aux activités humaines et aux paysages et précise que l'échangeur de la VC 50 est toujours en cours d'étude.

Olivier TARDY (Chambre d'agriculture du Tarn) rappelle l'impact fort de cet échangeur sur la zone de la Chartreuse.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) estime qu'il n'est pas nécessaire de réaliser deux échangeurs distants de seulement 3 kilomètres.

Synthèse globale

Philippe GRAMMONT revient sur le système de péage proposé par le maître d'ouvrage (cf diaporama) et le calcul du coût du projet.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) interroge la DREAL sur le mode de calcul des 8 000 véhicules/jour.

Philippe GRAMMONT indique qu'il s'agit d'une moyenne sur l'itinéraire.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) et Dominique LEMAN (UPNET) contestent ce mode de calcul qui ne reflète pas selon eux le trafic futur entre Verfeil et Puylaurens.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) demande si les coûts de restructuration des parcelles agricoles sont compris dans les 396 M€.

Philippe GRAMMONT rappelle que ce coût global intègre les acquisitions et restructurations foncières ainsi que l'habitat.

Jean-Claude HUC (FDSEA du Tarn) demande si pour chaque hectare enlevé, un hectare sera retrouvé ailleurs. Il estime que certains agriculteurs n'accepteront pas ce principe. Il demande si la création de nouvelles voies d'accès aux parcelles le long du Girou est calculée dans le coût.

Philippe GRAMMONT confirme que ce coût est bien intégré, précisant qu'il s'agit, comme pour l'ensemble des coûts d'estimations par ratio dans l'attente d'études plus fines.

Dominique LEMAN (UPNET) aborde la question de la subvention d'équilibre.

Philippe GRAMMONT explique le mode de calcul de la subvention d'équilibre qui a été recalculée à 140 M€ HT.

Dominique LEMAN (UPNET) demande si le montant de cette subvention peut être révisé au fil du temps.

Philippe GRAMMONT explique que le montant est fixé lors de l'appel d'offres de concession;

Dominique LEMAN (UPNET) demande si un certain trafic est garanti au concessionnaire.

Philippe GRAMMONT explique que le concessionnaire répond à l'appel d'offres sans garantie de trafic, en principe.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) demande des précisions sur les effets de l'évolution du PIB.

Philippe GRAMMONT explique que la croissance du PIB a une influence sur les flux de trafic économiques, que d'autres facteurs comme les taux de crédits peuvent également avoir une influence sur le montant de la subvention d'équilibre.

Dominique LEMAN (UPNET) demande si les clauses du contrat de concession seront accessibles au public.

Philippe GRAMMONT pense a priori que la confidentialité liée à l'équilibre de la mise en concurrence entre candidats à la concession doit empêcher une publication. Il se renseignera sur la question*.

** précisions apportées par le maître d'ouvrage post-réunion: cette information a été confirmée*

Serge BOUSCATEL (Chambre d'agriculture 31) demande si l'option de l'échangeur de Vendine – Maurens-Scopont est définitivement écartée.

Philippe GRAMMONT répond que cet échangeur n'est pas compris dans le coût de 396 M€ mais que la question n'est pas tranchée : suite à la concertation, l'Etat a consulté les collectivités concernées et n'a pas encore reçu toutes les réponses.

Dominique LEMAN (UPNET) demande si la réunion annoncée à Vendine est publique.

Philippe GRAMMONT explique que cette réunion, demandée par le maire de Vendine, concerne uniquement les élus porte sur les variantes de tracé.

Josée CAMBOU (France Nature Environnement) demande des précisions sur la réunion du comité de suivi du 5 mars.

Philippe GRAMMONT annonce la réunion à 14h00 à la Préfecture (salle Bidou) et remercie tous les participants de leur attention.