



Autoroute Castres-Toulouse Contournement du hameau d' Esclauzolles

**Réunion du 6 juillet 2015
à Cambon-les-Lavaur**

Compte rendu synthétique

Personnes présentes (ayant émargé la feuille de présence) :

Madame Stéphanie SAUVAGET, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Claude REILHES, maire de Maurens-Scopont
Monsieur Jean-Paul DUVAL, 1^{er} adjoint au maire de Maurens-Scopont
Madame Laetitia LEVREL, habitante de Montford-Pradines
Madame Laurianne DEJEAN, Chambre d'agriculture du Tarn
Monsieur Guy REILHES, habitant d' Esclauzolles
Monsieur Christian VIEN, habitant d' Esclauzolles
Madame Anne LAPERROUZE, vice-présidente à la Communauté de communes Sor et Agout
Monsieur Sylvain FERNANDEZ, président de la Communauté de communes Sor et Agout
Monsieur Pierre OYHANART, chargé de mission en urbanisme Communauté de communes Sor et Agout
Monsieur Rick VAN ACKER, entreprise Huck Occitania
Monsieur John GENEIO, habitant d'Enpradine
Madame Agnès THOMAS, habitante d'Esclauzolles
Monsieur Marc THOMAS, habitant d'Esclauzolles
Monsieur André THOMAS, chef d'entreprise JAM entreprise et habitant d'Esclauzolles, adjoint à l'urbanisme Maurens-Scopont
Evelyne GALER, adjointe au maire de Cambon-les-Lavaur
Lucienne LAURENS, adjointe au maire de Cambon-les-Lavaur
Pierre VIRVES, maire de Cambon-les-Lavaur, habitant à Montford-Pradines

Stéphanie SAUVAGET présente la nouvelle proposition de tracé, qui maintient la RN 126 en place et permet un moindre impact sur les terres agricoles du fait de l'absence de nouvelle voie d'accès au hameau. Pierre VIRVES ajoute que la RN 126 reconstruite - dans le cas initial- se serait trouvée en terrain inondable.

Procédures d'expropriation :

Plusieurs questions ont été posées suite à la présentation, par rapport à l'impact sur l'habitat :

- le montant de rachat des biens, évalué par France Domaine qui ne tient pas compte de la présence du projet et évalue la stricte valeur vénale de la propriété. Un inspecteur des domaines a estimé globalement le coût d'achat des maisons sur l'ensemble du tracé ;
- le fait que dans la variante n°1 aucune maison n'est détruite (mais ne sont pas vendables) ;
- la situation même du projet, connu depuis plusieurs années, mais sans validité juridique tant que la DUP n'est pas prise.

Les participants ont ainsi insisté sur le caractère anxiogène de la situation, étant impossibles de savoir aujourd'hui de façon certaine le devenir des maisons situées dans la bande de 300 mètres, le projet n'étant pas sûr tant qu'il n'a pas de DUP, et le choix final du tracé revenant au concessionnaire. Les participants seront véritablement informés lorsque ce dernier réalisera l'enquête parcellaire.

Stéphanie SAUVAGET explique que, de manière générale, le concessionnaire n'achète que les maisons sur l'emprise des travaux ; même si lors des derniers projets autoroutiers réalisés, les concessionnaires ont acheté parfois au delà. Elle souligne l'obligation pour le concessionnaire de respecter les engagements de l'Etat pris dans le cadre de la DUP.

Le tracé de référence proposé à l'enquête publique représente le tracé optimal pour l'Etat au regard des études et de la concertation. Le concessionnaire peut être amené à le modifier pour des raisons techniques. Elle invite les participants à signaler leurs demandes quant aux expropriations lors de l'enquête publique, au cours de laquelle un tracé sera proposé. Le concessionnaire sera connu environ 1 an et demi à 2 ans après l'enquête publique après un appel d'offres ; les élus s'inquiétant d'un nouveau retard du projet suite aux Présidentielles.

Desserte au hameau :

Rick VAN ACKER souhaite s'assurer que l'accès nord au hameau sera praticable pour les poids lourds desservant l'entreprise. Stéphanie SAUVAGET assure que le projet doit rétablir les accès existants ; par ailleurs, la bande de DUP préserve l'extension de l'entreprise.

Il est demandé à la DREAL **d'étudier un accès qui longerait l'autoroute pour desservir le hameau par le sud**. Une alternative à cette proposition serait de renforcer - voire d'élargir - l'accès nord au hameau. La question de l'entretien futur de ces accès par la collectivité est à analyser finement.

Protection du cadre de vie (bruit) :

Les inquiétudes portent sur la protection contre le bruit des habitations qui n'auront pas été expropriées et seront situées à proximité de l'autoroute. Stéphanie SAUVAGET explique la méthodologie des études de bruit (réalisées par des bureaux d'études indépendants) et l'obligation de résultat des mesures de protection (à la charge du concessionnaire).

Anne LAPERROUZE attire l'attention sur la possible différence de niveau de bruit entre les variantes 1 et 2. Certains participants estiment que dans la variante 1, le bruit montera davantage que dans la variante 2 où l'autoroute sera en théorie plus encaissée. Stéphanie SAUVAGET répond que l'étude de bruit en cours, prend en compte la propagation du bruit, et également le nombre de familles impactées. Les objectifs de limitation du bruit seront respectés quel que soit le tracé retenu.

Exploitation des parcelles agricoles :

Un point a été fait sur les aménagements fonciers les parcelles agricoles morcelées. La réserve foncière pourra difficilement commencer avant la déclaration d'utilité publique. Les Conseils départementaux réaliseront les études et les réaménagements fonciers. Les parcelles non exploitables pourront éventuellement servir pour des mesures environnementales.

Par ailleurs, Sylvain FERNANDEZ a réitéré son intérêt pour voir construire un échangeur sur le territoire. La DREAL rappelle les résultats des études réalisées et le choix du COPIL sur cette question.

Compte tenu du moindre impact sur les terres agricoles, les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies sur la base de la variante 2 en tenant compte des observations formulées par les participants à la réunion.