

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique



Autoroute

Cas res-toulouse



Volume 6

Pièce 1 : Bilans des concertations préalables à l'enquête

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

ASF

SOMMAIRE

I. BILAN DE LA CONCERTATION SUR LES FUSEAUX (JANVIER - MAI 2011).....	3
II. BILAN DE LA CONCERTATION SUR LES TRACÉS (JANVIER - MARS 2012).....	69
III. BILAN DE LA CONCERTATION SUR LES ÉCHANGEURS ET L'ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION (NOVEMBRE 2011) 119	
IV. BILAN DE LA CONCERTATION SUR LES ADAPTATIONS DE TRACÉ ET LES AMÉNAGEMENTS ANNEXES (2012 - 2015)	133
V. DÉCISION DE LA COMMISSION NATIONALE DE DÉBAT PUBLIC - 2015	165
VI. BILANS DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION ENTRE 2011 ET 2016	169

I. Bilan de la concertation sur les fuseaux (Janvier - Mai 2011)



Bilan de la concertation
sur les fuseaux
(Janvier – Mai 2011)

Sommaire

Introduction-----5

- ▶ Les objectifs de la concertation -----7
 - Rappel de la décision ministérielle du 25 juin 2010* ----- 7
 - 2 phases d'études, 2 temps forts de concertation* ----- 8
- ▶ Le territoire concerné -----9

1 Le dispositif et les modalités de la concertation ----- 11

- ▶ L'organisation générale de la concertation ----- 12
 - Les instances de pilotage et de concertation* -----12
 - Les modalités de la concertation*-----13
 - Rappel de la charte de la concertation* -----13
- ▶ Le déroulement de la concertation ----- 14
 - Les réunions intercommunales d'élus*-----14
 - La consultation du public* -----16
 - Les réunions des instances* -----17
 - Les réunions complémentaires*-----17
- ▶ Les outils d'information et d'expression----- 18
 - Le dossier de concertation*-----18
 - Le site internet* -----19
 - Dépliant-invitation distribué par La Poste*-----20
 - Annonces publicitaires des permanences en mairies*-----22
 - Affiches-posters en mairie*-----23

2 Synthèse des avis et expressions lors de la 1^{ère} phase de concertation ----- 25

- Une bonne couverture médiatique* ----- 26
- ▶ Expression des institutions et du public-----27
 - Les institutions* ----- 27
 - Le Comité de suivi*-----34
 - Les pétitions*-----35
 - Le public : participation et expression*-----36
- ▶ Synthèse par secteur -----45
 - Secteur 1* -----47
 - Secteur 2* -----49
 - Secteur 3* -----55
 - Secteur 4* -----59
 - Secteur 5* -----63

Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur les fuseaux - 4

Introduction

La décision ministérielle du 25 juin 2010, prise à l'issue du débat public qui s'est déroulé entre octobre 2009 et janvier 2010, a confirmé le principe d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126 et par mise en concession autoroutière.

Le projet d'autoroute concédée entre Castres et Toulouse est ainsi entré dans une nouvelle étape, conduisant à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette nouvelle phase d'études s'accompagne d'une volonté de concertation continue permettant d'associer les différents acteurs du territoire à l'élaboration du projet.

Elle comporte 2 temps forts :

- Le premier, de janvier à mai 2011, en vue de choisir le fuseau de passage de l'autoroute,
- Le second, début 2012, en vue de la validation du tracé de référence proposé à l'enquête publique.

Ce document dresse le bilan de ce premier temps fort de concertation.

Il présente :

- les modalités de la concertation et le dispositif mis en œuvre,
- la synthèse des avis et expressions lors de la première phase de concertation.

► Les objectifs de la concertation

Rappel de la décision ministérielle du 25 juin 2010

Art. 1^{er}. – Le principe de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière est retenu ; les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens.

Art. 2. – Les études préciseront les caractéristiques propres à la concession, et notamment les modalités de tarification de l'usage de la voie (hypothèses tarifaires, types de péage ou localisation des barrières de péage).

Ces études intégreront les apports du projet à la cohérence des différentes politiques mises en œuvre localement que ce soit en termes de développement économique ou de maîtrise et de structuration de la croissance de l'aire métropolitaine toulousaine. Ces études seront conduites dans une perspective multimodale, en intégrant notamment les projets de développement du transport ferroviaire.

Art. 3. – Ces études devront aussi permettre de justifier et de préciser les caractéristiques du projet au regard de son intérêt pour les territoires concernés et de ses effets potentiels, et notamment :

- la localisation des échangeurs et diffuseurs, qui devra être cohérente avec les politiques de développement local et de maîtrise de l'urbanisation mises en œuvre sur les territoires concernés ;
- les modalités de traitement des parties du réseau destinées à servir d'itinéraires de substitution, en particulier en termes de sécurité ;

– les modalités de préservation des activités agricoles visant à minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes ;

– les modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet ;

– les modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;

– les modalités de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique...);

– les modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;

– l'évaluation du bilan du projet en termes de gaz à effet de serre.

Art. 4. – Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de région, associant les services de l'Etat, des représentants des collectivités territoriales concernées, des représentants du milieu économique, y compris les agriculteurs, des représentants syndicaux et des associations, notamment les associations de protection de l'environnement.

Art. 5. – La concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner.

2 phases d'études, 2 temps forts de concertation

■ 1^{ère} phase : la définition du fuseau de 300 m dans lequel devra s'inscrire ultérieurement la recherche de tracés.

L'objectif est d'aboutir au choix par le préfet de région d'un fuseau d'études de 300 m au 1^{er} semestre 2011.

Pour cela, le maître d'ouvrage a proposé pour cette première phase de concertation plusieurs hypothèses de fuseaux tenant compte des études spécifiques réalisées tant sur le plan environnemental que sur le plan du foncier agricole ou de l'urbanisme.

Cependant, à certains endroits, le maître d'ouvrage n'a présenté qu'un fuseau d'étude en raison de situations particulières :

- la bretelle A680 dont l'élargissement se fera sur place ;
- les déviations de Puylaurens et Soual déjà réalisées et en service ;
- la section dite « urbaine » entre Castres et Soual qui a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Le maître d'ouvrage a présenté les fuseaux qui avaient été proposés lors de la concertation du public en janvier 2008. Afin de présenter en toute transparence les préférences qui s'étaient dégagées à l'époque, le maître d'ouvrage a décidé de faire figurer le « fuseau pressenti » à l'issue de la concertation 2007-2008.

Durant cette première phase, la concertation a porté sur :

- les fuseaux de passage notamment pour les sections où existe plusieurs options ;
- le positionnement potentiel des échangeurs au sein des zones d'échanges et les fonctionnalités (c'est-à-dire les échanges) qui doivent être assurés ;
- les principes du système de péage (péage ouvert, péage fermé).

■ 2^{ème} phase : la détermination du tracé de référence

Une fois le fuseau validé, le maître d'ouvrage recherchera en son sein un tracé de référence pour l'autoroute (d'une largeur de 40 à 50 m en moyenne).

Les études détaillées sur le plan technique et environnemental permettront de caractériser les impacts de l'infrastructure et de définir les différentes mesures pour les réduire, les supprimer ou les compenser.

Une nouvelle phase de concertation s'engagera à ce stade avant d'arrêter le tracé de référence.

L'ensemble des études servira ultérieurement à constituer le dossier d'enquête publique, sachant que cette dernière portera sur une bande de 300 m calée sur le tracé de référence. La bande retenue in fine pourra ainsi être légèrement différente du fuseau validé à la fin de la première phase.

L'objectif est de lancer l'enquête publique à l'automne 2012.

► Le territoire concerné

Le périmètre des études s'étend de la rocade de Castres à la jonction avec l'autoroute A68 au niveau de Castelmaurou (avec l'étude du complément du nœud autoroutier et du diffuseur local de Gragnague). Cela permettra de proposer à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique l'ensemble des aménagements à réaliser pour achever la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse.

Par contre, le périmètre de la future concession comprend seulement la partie de Castres à Verfeil, la bretelle A680 étant déjà concédée aux Autoroutes du sud de la France.

L'aire d'étude contient par définition tous les fuseaux qui sont soumis à la concertation entre Castres et l'autoroute A68. Elle recouvre 2 départements (le Tarn et la Haute-Garonne), 13 cantons, 10 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et 39 communes.



1

Le dispositif et les modalités de la concertation

► L'organisation générale de la concertation

Les instances de pilotage et de concertation

Conformément à la décision ministérielle du 25 juin 2010 et dans l'esprit de la loi Grenelle, le dispositif de concertation, dont les principes sont fixés par **une charte**, est encadré par plusieurs instances mises en place par le maître d'ouvrage :

- **un comité de pilotage**, présidé par le préfet de région : ce comité définit les grandes orientations à retenir, arrête les choix et valide les propositions en vue de solliciter leur approbation par le ministre. C'est l'instance de validation des études, d'arbitrage et de préparation des décisions à prendre. Il est composé :
 - des représentants de l'Etat : préfet de région, préfet de la Haute-Garonne, du préfet du Tarn, directeur de la DREAL Midi-Pyrénées ;
 - du président du Conseil régional de Midi-Pyrénées ;
 - des présidents des Conseils généraux du Tarn et de la Haute-Garonne ;
 - du président de la Communauté d'agglomération de Castres – Mazamet.
- **un comité technique** réunissant des représentants des services techniques de chacun des organismes présents dans le comité de pilotage.
- **un comité de suivi, présidé par le préfet de région**, tel que prescrit par la décision ministérielle, dont la composition reflète l'esprit du Grenelle de l'environnement en matière de gouvernance (État, élus, associations, représentants du monde économique et des entreprises et représentants des salariés) est un lieu d'échange qui permet notamment de s'assurer du bon déroulement de la concertation.

- **un garant** de la concertation, Madame Nerte DAUTIER, nommée par la Commission nationale du débat public sur proposition du préfet de la région Midi-Pyrénées, veille au bon déroulement de la concertation.

Par ailleurs, les élus et acteurs du territoire seront associés en seconde phase à la recherche de synergies entre l'autoroute et les territoires concernés :

- **des groupes de travail techniques** associeront les représentants des collectivités et des services de l'État ainsi que des experts pour partager leurs connaissances et émettre des avis notamment sur les volets « aménagement du territoire & agriculture » et « environnement » ;
- **des ateliers thématiques du développement durable** permettront de montrer comment et en quoi ce projet contribue au développement durable des territoires concernés.

Les modalités de la concertation

Après les avoir présentées aux comités de pilotage et de suivi, le préfet de la région Midi-Pyrénées a sollicité, par courrier du 29 novembre 2010, les avis des maires et des présidents des intercommunalités concernés pour recueillir leurs remarques sur les modalités envisagées pour cette concertation.

Les réponses parvenues étant largement favorables aux propositions formulées, il a fixé les modalités qui ont été portées à la connaissance des élus concernés par un nouveau courrier daté du 11 janvier 2011. La demande par les élus de Verfeil d'une permanence supplémentaire sur leur commune a été acceptée.

Le premier temps fort de la concertation sur les fuseaux s'est ainsi déroulé de janvier à mai 2011.

Il a reposé sur :

- Des rencontres avec les élus dans un esprit intercommunal afin de pouvoir travailler sur des secteurs cohérents de l'autoroute. L'objectif de ces réunions était d'obtenir les avis sur les fuseaux, sur le positionnement des échangeurs, sur le principe de péage, mais aussi de compléter la collecte des informations sur les contraintes des territoires concernés ;
- Plusieurs permanences de proximité pour le public afin d'instaurer un dialogue direct avec les particuliers sur le projet et la mise à disposition dans chaque mairie du dossier de concertation et d'un registre où le public pouvait inscrire avis, remarques, suggestions sur le projet ;
- Des échanges approfondis avec les acteurs du territoire lors des réunions du comité de suivi.

Rappel de la charte de la concertation

Présentée lors de la première réunion du Comité de suivi du 19 novembre 2010, la Charte de la concertation a été approuvée en présence de Madame Nerte DAUTIER, garant de la concertation.

Elle stipule notamment que « la concertation doit favoriser la définition progressive des projets en y associant, outre les différents services de l'État concernés, les organismes socioprofessionnels, les collectivités locales, les associations représentatives agréées et le public. [...] Elle s'entend comme un dialogue constructif devant permettre :

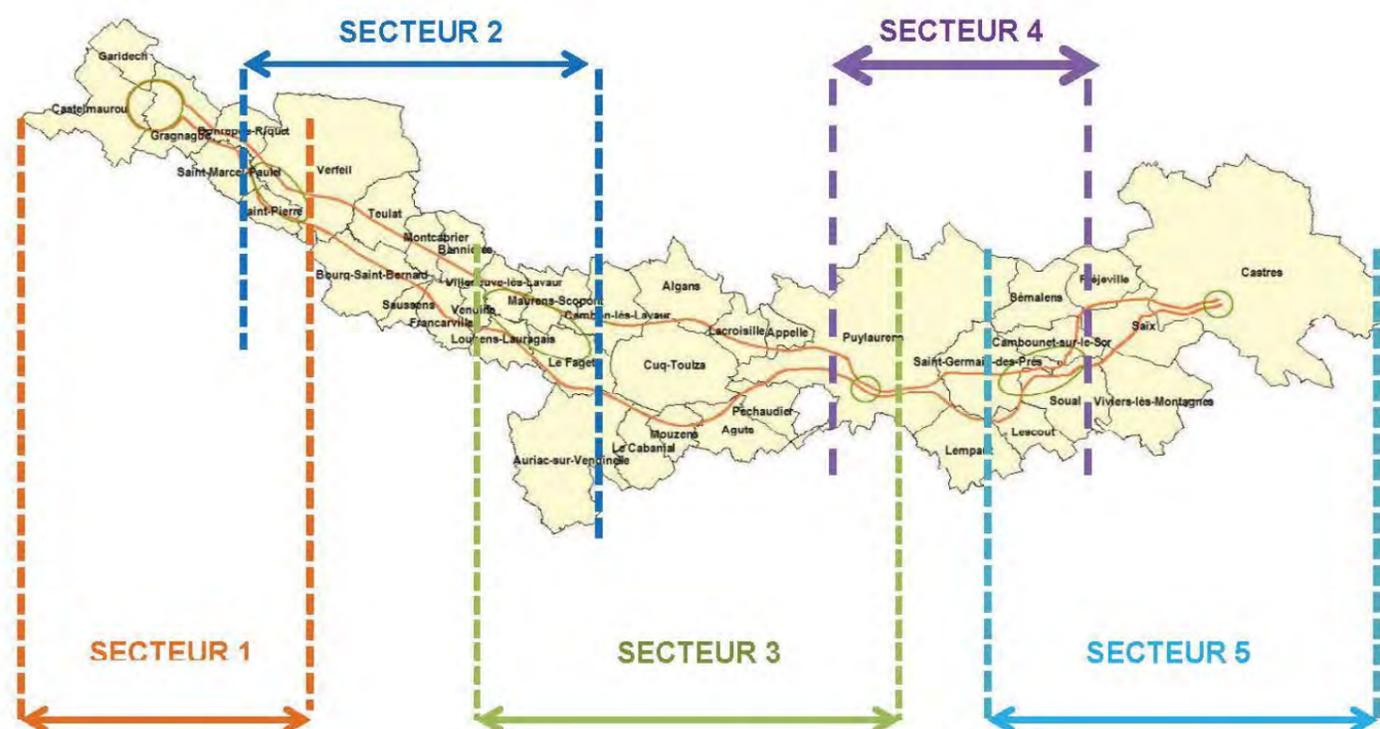
- de recueillir tout au long du processus d'études des propositions permettant d'enrichir l'élaboration des projets ;
- d'assurer la cohérence entre les projets et les enjeux de développements territoriaux ;
- de réaliser des projets qui respectent au mieux les milieux humain et naturel ;
- d'organiser le partage d'informations, l'écoute des attentes exprimées et les échanges d'avis ;
- d'informer régulièrement de l'avancée des études et des décisions prises sur les projets et ainsi favoriser la participation active des acteurs et du public
- d'éclairer le comité de pilotage pour les choix qu'il doit faire ».

► Le déroulement de la concertation

Les réunions intercommunales d'élus

Pour assurer une certaine cohérence dans la réflexion sur les fuseaux, il avait été décidé d'avoir une approche intercommunale, en considérant des secteurs cohérents délimités par les zones susceptibles d'accueillir un échangeur local ou autoroutier.

Le schéma ci-dessous illustre ce principe.



Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur les fuseaux - 14

LES ELUS INVITES AUX REUNIONS 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"> • Auriac-sur-Vendinelle • Le Cabanial • Le Faget • Loubens-Lauragais • Aguts • Algans • Appelle • Cambon-lès-Lavour • Cuq-Toulza • Lacroisille • Maurens-Scopont • Mouzens • Péchaudier • 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 • CC Lauragais Revel Sorezois <p>MM. les maires de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambounet-sur-le-Sor • Lempaut • Lescout • Puylaurens • Saint-Germain-des-Prés • Sémalens • Soual 	<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 • Saix • Sémalens • Soual • Viviers-lès-Montagnes

La consultation du public

Le maître d'ouvrage a fait en sorte que le public - et particulièrement les habitants des communes riveraines - soit à la fois informé et associé à la définition du fuseau d'études.

Lors de cette première phase de la concertation, le public a pu dialoguer avec les représentants du maître d'ouvrage lors de 9 permanences de proximité ; il pouvait également s'exprimer dans des registres mis à sa disposition dans chacune des 39 mairies et par le biais du site Internet.

■ Les permanences de proximité

Le maître d'ouvrage a proposé d'aller à la rencontre de tous ceux qui voudraient s'informer et/ou exposer leur situation à l'occasion de **permanences de proximité**.

9 permanences de proximité ont été organisées dans des lieux choisis de telle façon qu'un habitant ne soit jamais éloigné de plus de 5 km environ d'une permanence :

- Castres
- Cuq-Toulza
- Gagnague
- Le Faget
- Puylaurens
- Saint-Germain-des-Près
- Saïx
- Teulat
- Verfeil

Le calendrier de ces permanences était porté à la connaissance du public (*voir en détails chapitre suivant « les outils d'information et d'expression »*) :

- par la distribution d'un dépliant d'information faisant office d'invitation dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées (distribution opérée par les services de La Poste) ;
- par des insertions publicitaires dans la presse locale ;
- via le site internet ;
- via une affiche (avec une carte grand format du projet) dans les mairies ;
- par un communiqué de presse.

Les visiteurs étaient accueillis par une hôtesse qui inscrivait leurs coordonnées sur une fiche de suivi, permettant ensuite l'analyse des différentes remarques (voir chapitre 2).

■ Affichage et registres en mairies

Du 17 janvier au 28 février 2011, des registres étaient à disposition du public dans chacune des 39 communes de l'aire d'étude afin que chacun puisse y inscrire son avis, ses remarques et suggestions.

En accompagnement de ces registres, chaque mairie a reçu :

- une affiche avec une impression grand format de la carte des hypothèses de fuseaux sur le secteur concerné ;
- et un exemplaire du dossier de concertation à mettre à disposition du public.

Les réunions des instances

Le comité de pilotage a été informé des modalités et du projet de charte de la concertation lors de sa réunion du 18 octobre 2010. Il a aussi validé la présentation du calendrier général de l'opération.

Le comité de suivi a été réuni le 19 novembre 2010 pour la présentation de l'organisation mise en place, ainsi que pour la validation de la charte de la concertation. Lors de cette réunion, les élus ont souhaité qu'un nouveau comité soit organisé pendant la première phase de concertation.

Le maître d'ouvrage a réuni **le comité technique** le 12 janvier 2011 pour lui présenter le dossier de la concertation.

Le préfet de Midi-Pyrénées a réuni une nouvelle fois **le comité de suivi** - le 14 février 2011 - pour faire le point sur le déroulement de la concertation en cours et présenter les différentes hypothèses de fuseaux.

Un troisième **comité de suivi** a examiné le projet de bilan de la concertation le 12 mai 2011.

Les réunions complémentaires

A la suite des réunions intercommunales d'élus, plusieurs maires ont souhaité que le maître d'ouvrage vienne en mairie pour approfondir les différentes options techniques de fuseaux sur leur territoire. Ainsi, plusieurs réunions complémentaires ont ainsi eu lieu entre fin février et début mai.

Plusieurs autres réunions ont aussi été organisées sur des sujets spécifiques avec différents organismes compétents :

- une réunion avec **l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) et les services de l'Etat concernés** (DDT de la Haute-Garonne et du Tarn, DREAL) afin de préciser l'intérêt écologique des milieux et la façon de prendre en compte les risques d'inondation ;
- une rencontre avec les **Services départementaux de l'architecture et du patrimoine (SDAP)** pour valider l'identification des monuments classés ;
- une réunion avec les deux **chambres départementales d'agriculture (Haute-Garonne et Tarn)** pour travailler à la définition d'une zone de moindre impact sur les terres agricoles dans le secteur 2.

► Les outils d'information et d'expression

Le dossier de concertation

Conçu pour être évolutif, le dossier de concertation constitue le socle de référence pour tous ceux qui, élus, acteurs du territoire, associations, habitants des communes concernées, souhaitent apporter leur contribution à l'élaboration du projet.

Le dossier de concertation permet de comparer les différentes hypothèses secteur par secteur ; il aborde également les grands principes du système de péage et le positionnement potentiel des échangeurs.

Le maître d'ouvrage a regroupé dans une première partie l'information disponible à ce stade sur le projet, les études et la concertation, et notamment, les principes d'échangeurs et de péage, les contraintes techniques et environnementales, les effets sur les déplacements, le développement local et les effets sociaux.

La deuxième partie est constituée de 5 chapitres spécifiques. Chacun commence par une présentation du secteur et de ses principales caractéristiques et enjeux, puis une présentation des fuseaux. Suit un exposé des enjeux et contraintes au sein de chaque fuseau concerné sous forme de tableaux comparatifs selon différents critères : agriculture, urbanisation, réseaux et servitudes, organisation et desserte des territoires, bruit, air et santé, paysage, patrimoine, environnement naturel, environnement physique, contraintes techniques. Une synthèse multicritères et la présentation des zones d'échanges terminent chaque chapitre.



Le dossier de concertation est librement téléchargeable depuis le site internet mais aussi consultable en mairie.

Le site internet

Le site internet a l'ambition d'être « la vitrine de la concertation ». Il a été conçu pour répondre à 3 grandes questions vues du côté de l'internaute :

■ De quoi s'agit-il ? (→ le projet)

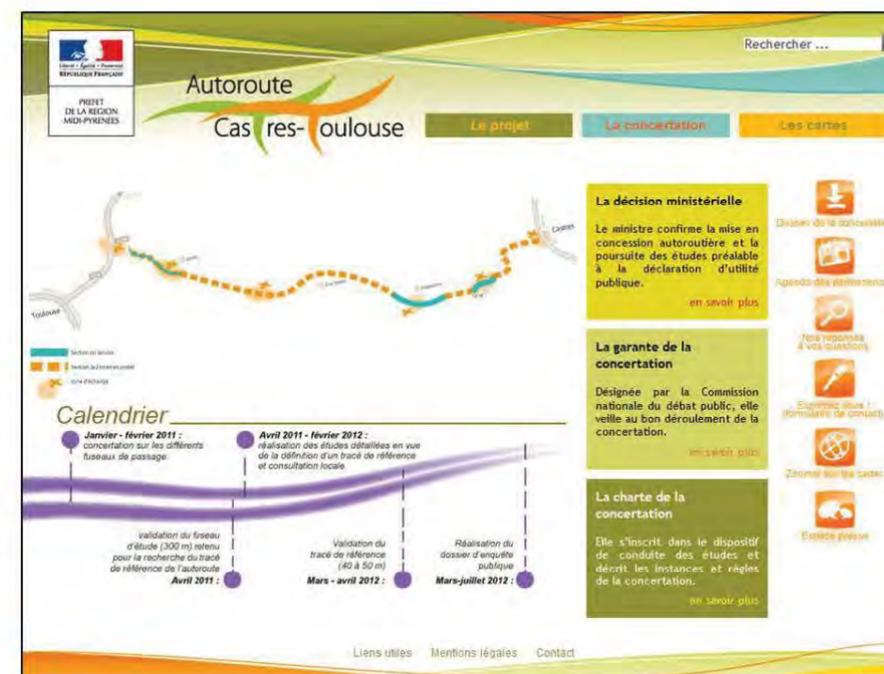
Cette rubrique rassemble l'information sur le projet : caractéristiques, calendrier général, études réalisées ou en cours. Elle donne également accès aux archives du débat public (y compris des premières études réalisées en vue du débat public) et propose le dossier de concertation en téléchargement.

■ Comment donner mon avis ? (→ la concertation)

Cette rubrique présente la charte de concertation et les différentes instances correspondantes (garant, comité de suivi). Elle permet de télécharger le dossier de concertation (en partie ou en totalité). Elle indiquait le programme des permanences et recevra prochainement en lieu et place ce bilan de la concertation sur les fuseaux.

■ Suis-je concerné ? (→ les cartes)

Cette rubrique rassemble toutes les cartes (avec différentes couches) en consultation avec la possibilité de naviguer, zoomer, ... et même de les imprimer.



Le site internet est périodiquement mis à jour (mise en ligne des comptes-rendus des différentes réunions, fiches thématiques en réponse aux questions les plus fréquemment posées, etc.)

Dépliant-invitation distribué par La Poste

Un dépliant-invitation a été conçu dans le double objectif :

- d'informer chaque foyer de l'aire d'étude du projet et des fuseaux proposés ;
- d'inviter les habitants à participer aux permanences et à s'exprimer sur les fuseaux.

Afin de limiter tout amalgame avec les documents publicitaires déposés en boîtes aux lettres, ce document était inséré dans une enveloppe repiquée avec le texte « *Concertation publique Autoroute Castres Toulouse* » accompagné du logo « *République Française – Préfet de la Région Midi-Pyrénées* ».

La mission de distribution dans toutes les boîtes aux lettres des 39 communes de l'aire d'étude a été confiée à la Poste comme l'avait fait la CPDP lors du débat public. Cela représentait 31 134 boîtes aux lettres dans le Tarn et 5 853 en Haute-Garonne.

Le contrat passé avec La Poste par l'intermédiaire de l'agence de communication Campardou Conseil stipulait que cette distribution devait avoir lieu dans la semaine commençant le lundi 24 janvier. Dans leur compte-rendu, les services de La Poste exposent les modalités de cette distribution et l'organisation du contrôle de qualité. Ils indiquent que « *cette distribution s'est déroulée dans les meilleures conditions* » et ne relèvent qu'un jour de décalage dans certaines communes.

A la suite de quelques réclamations, les services de La Poste ont expliqué que la non réception du dépliant par certains foyers pouvait provenir du fait que certaines boîtes aux lettres qualifiées de « non distribuables » étaient inaccessibles, notamment en zone rurale.

En quoi consistent les études ?

Le programme d'études concerne l'axe de liaison entre Castres et Toulouse et est composé de deux études de faisabilité : A100 et l'opération avec Toulouse A101 à Castres.

Les études se déroulent en deux phases bien distinctes :

1. Une première phase préliminaire de 100 jours de travail. Durant cette phase, les études de faisabilité sont réalisées. Plusieurs hypothèses sont présentées, elles seront complétées par des études complémentaires plus précises sur le plan environnemental que sur le plan technique. Les études de faisabilité sont réalisées en concertation avec les collectivités locales et les associations concernées. Le budget prévisionnel est de 100 millions de francs pour les études de faisabilité.
2. Une seconde phase de 100 jours de travail. Durant cette phase, les études de faisabilité sont complétées. Les études de faisabilité sont réalisées en concertation avec les collectivités locales et les associations concernées. Le budget prévisionnel est de 100 millions de francs pour les études de faisabilité.

Un calendrier de ces études détaillé permet de connaître le déroulement prévisionnel.

A quoi sert la concertation ?

Il ne s'agit pas de discuter de l'opportunité du projet. C'est l'Etat qui décide de l'opportunité du projet. La concertation a pour but de permettre la participation du public et des acteurs du territoire à l'élaboration du projet.

La concertation est continue et se poursuit tout au long de la phase de concertation.

Il est donc la concertation prévue par les textes de loi, en particulier le décret n° 2004-1090 du 10 novembre 2004 relatif à la participation du public et des acteurs du territoire à l'élaboration du projet.

La concertation a pour but de permettre la participation du public et des acteurs du territoire à l'élaboration du projet.

Comment participer à la concertation ?

Vous souhaitez donner votre avis sur le territoire concerné par l'opération, faire part d'une préférence particulière, émettre une préférence pour un tracé... plusieurs moyens d'expression vous sont proposés :

- Par courrier : Agence autoroutière à Castres, 100 Avenue de la République - 81100 Castres - 05 63 41 11 11
- Par mail : A partir de la page d'accueil du site internet www.autoroute-castres-toulouse.fr
- Dans votre mairie : Agence de 14 jours et pendant tout le mois de février 2010, aux heures d'ouverture habituelles de votre mairie, vous pouvez consulter le dossier de concertation sur les hypothèses de tracés dans votre commune sur une table de concertation et recevoir vos observations sur un registre ouvert à cet effet.
- Des permanences près de chez vous : Plusieurs permanences sont également organisées pour les citoyens souhaitant donner leur avis plus personnel. Elles se tiennent une fois par semaine à partir du 15 février 2010.

Commune	Date	Heure	Lieu
Castres	15 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	22 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	15 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	22 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	15 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	22 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	15 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	22 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	15 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville
Castres	22 février 2010	18h à 19h	Centre de la ville

Le rôle du garant

Le garant est une personne physique ou morale qui s'engage à garantir le respect des engagements pris par l'Etat dans le cadre de la concertation.

Le garant est nommé par le préfet de la région Occitanie.

Le garant est responsable de la mise en œuvre de la concertation.

Autoroute Castres-toulouse

Concertation sur les fuseaux de 300 mètres

« Informez-vous Exprimez-vous »

Le calendrier :

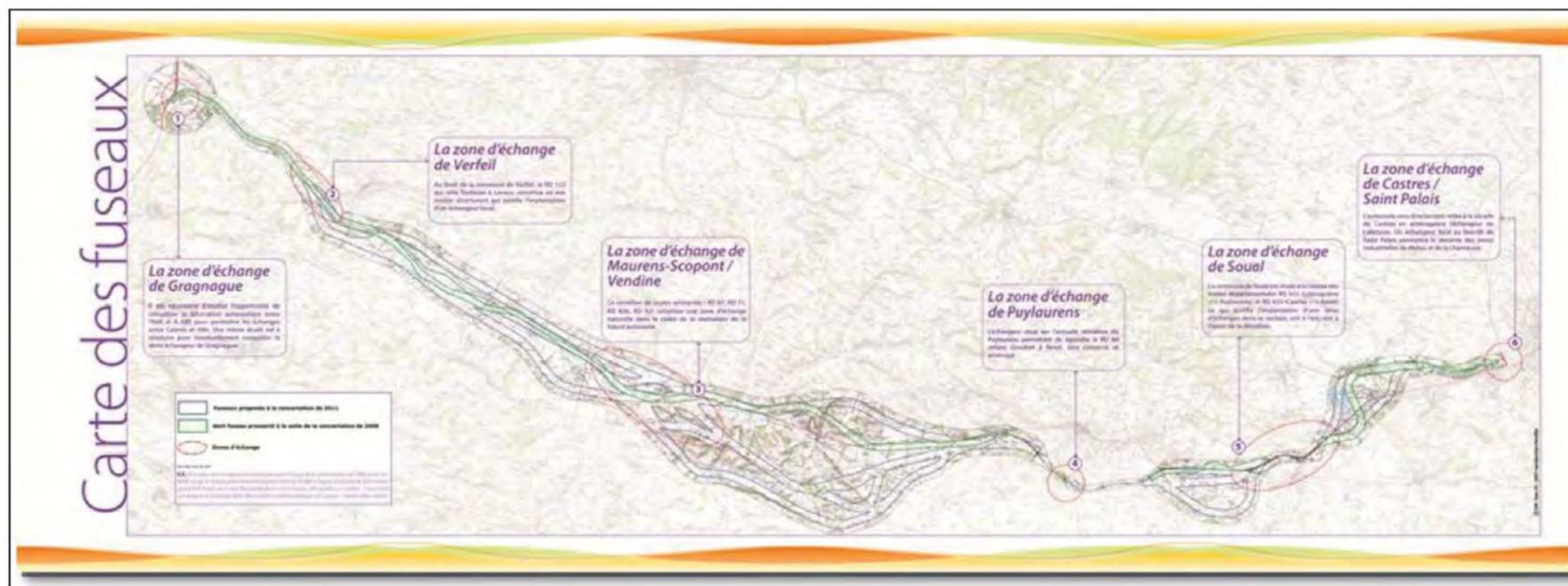
- Janvier - Février 2010 : Première phase de concertation sur les fuseaux.
- Mars 2010 : La concertation se poursuit sur les fuseaux de 300 mètres de long à l'échelle de la commune.
- Mars 2010 : Après une deuxième phase de concertation, les communes de la zone d'échange de Soual et de la zone d'échange de Saint-Palais.
- Avalanche 2010 : Lancement de l'étude de faisabilité.

Le projet... en bref

Une autoroute à 2x2 voies à péage, avec Castres et Toulouse.

Un projet d'environ 100 km.

Montant du péage : environ 7 € pour un trajet entre Castres et Toulouse.



Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur les fuseaux - 21

Annonces publicitaires des permanences en mairies

Pour annoncer les permanences et faire connaître le site internet, en complément de la distribution des dépliants-invitations, le maître d'ouvrage a acheté des espaces publicitaires dans la presse locale des deux départements.

15 publicités sont parues dans différents titres de la presse écrite :

- La Dépêche du Midi, édition Tarn-Castres les 25, 28 janvier et le 3 février 2011 ;
- La Dépêche du Midi, édition Sud-Est les 25, 28 janvier et le 3 février 2011 ;
- La Dépêche du Midi, édition Nord-Est les 25, 28 janvier et le 3 février 2011 ;
- Le Journal d'Ici du 27 janvier et du 3 février 2011 ;
- Le Tarn Libre du 28 janvier et du 4 février 2011 ;
- La Voix du Midi Lauragais du 28 janvier et du 4 février 2011.

**Autoroute
Castres-Toulouse**

Concertation sur les fuseaux de 300 mètres

« Informez-vous, Exprimez-vous »

Vous souhaitez évoquer des sujets personnels ou faire partager votre connaissance du territoire concerné par les fuseaux ? Nous vous proposons de rencontrer des représentants de l'État et du bureau d'études lors de l'une des permanences organisées près de chez vous.

- **CASTRES** - le 31 janvier de 16 h à 19 h
Parc des Expositions – Salle n°2 (entrée par le Chemin des Meules)
- **TEULAT** - le 1^{er} février de 16 h à 19 h
Mairie – salle du Conseil municipal
- **LE FAGET** - le 2 février de 16 h à 19 h
Salle des Associations
- **SAINT-GERMAIN-DES-PRES** - le 3 février de 16 h à 19 h
Mairie – salle du Conseil municipal
- **CUQ-TOULZA** - le 4 février de 16 h à 19 h
Mairie – salle du Conseil municipal
- **SAIX** - le 7 février de 16 h à 19 h
La Ferme Laval
- **PUYLAURENS** - le 8 février de 16 h à 19 h
Mairie – salle du Conseil municipal
- **VERFEIL** - le 9 février de 16 h à 19 h
Mairie – salle du Conseil municipal
- **GRAGNAGUE** - le 10 février de 16 h à 19 h
Mairie – salle du Conseil municipal

www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr

Affiches-posters en mairie

Le maître d'ouvrage a fait placer par une entreprise spécialisée une affiche de grand format A0 (841 × 1189 mm) présentant les fuseaux et annonçant le calendrier des permanences.

Cette opération s'est déroulée entre le 17 et le 19 janvier 2011 dans chacune des 39 mairies concernées de l'aire d'étude.

Cinq variantes (1 par secteur) étaient réalisées avec :

- dans la moitié supérieure, la carte de présentation des fuseaux concernant la commune ;
- dans la moitié inférieure, un texte faisant la promotion du site Internet et indiquant les permanences de proximité ; il était également fait mention du garant avec ses coordonnées.

**Autoroute
Castres-Toulouse**

**Concertation sur les fuseaux de 300 mètres
de Puylaurens à Soual (Secteur 4)**

► Informez-vous,
► Exprimez-vous

Après le débat public, il s'agit maintenant de choisir le fuseau dans lequel s'inscrira ultérieurement le tracé de l'autoroute.

Parallèlement à la consultation des élus, l'Etat, maître d'ouvrage du projet, souhaite informer le public et recueillir ses avis. Ces échanges enrichiront les connaissances déjà acquises et participeront à une meilleure conception du projet.

Le garant de la concertation
Madame Marie DAUTER a été nommée garant de la concertation par la Commission nationale du débat public. A ce titre, elle veille au bon déroulement de la concertation, favorise et se charge de la participation et de l'information du public.
Contact : Courriel : marie.dauter@castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr
Site Internet : www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr
Téléphone : 05 61 32 81 81 - e-mail : guarant.concertation@castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr

**Consultez le site internet
www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr**
Il rassemble toute la documentation nécessaire sur le projet avec des possibilités étendues de téléchargement. Il permet aussi de consulter et même d'imprimer les cartes avec le niveau de détail que vous souhaitez.

Rendez-vous dans les permanences
Vous pourrez rencontrer près de chez vous des responsables du projet et des représentants du bureau d'études à :

CASTRES (81100) - le 31 janvier de 16 h à 19 h - (Pavillon de la Ville - Parc des Expositions) ;
TEULAT (81500) - le 1er février de 16 h à 19 h - (Mairie - salle du Conseil municipal) ;
LE FAGET (31460) - le 2 février de 16 h à 19 h (Salle des Associations) ;
SAINT-GERMAIN-DES-PRES (81700) - le 3 février de 16 h à 19 h (Mairie - salle du Conseil municipal) ;
CUQ-TOULZA (81470) - le 4 février de 16 h à 19 h (Mairie - salle du Conseil municipal) ;
SAIX (81710) - le 7 février de 16 h à 19 h (La Ferme Laval) ;
PUYLAURENS (81700) - le 8 février de 16 h à 19 h - (Mairie - salle du Conseil municipal) ;
VERFEIL (31590) - le 9 février de 16 h à 19 h - (Mairie - salle du Conseil municipal) ;
GRAGNAGUE (81500) - le 10 février de 16 h à 19 h - (Mairie - salle du Conseil municipal).

PRÉFET DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

2

Synthèse des avis et expressions lors de la 1^{ère} phase de concertation

Cette synthèse du premier temps fort de la concertation analyse de manière quantitative et qualitative la participation et l'expression des acteurs locaux et du public.

Elle fait d'abord état de la participation aux différentes réunions.

Ensuite, elle dresse un bilan des expressions officielles et des thèmes abordés lors de cette première phase de concertation.

Enfin, dans le cadre d'un exposé par secteur, elle retrace l'ensemble des arguments des différentes parties prenantes et leurs évolutions. Une synthèse résume les enseignements retenus par le maître d'ouvrage.

Une bonne couverture médiatique

Un communiqué a été envoyé à la presse une semaine avant la première permanence. Il en rappelait l'esprit et indiquait le calendrier ainsi que les lieux et les horaires des permanences. Ce communiqué a eu des retombées directes dans :

La Dépêche du Midi :

- annonce du site internet dans l'édition du Tarn le 28 janvier 2011
- annonce du site internet dans l'édition du Tarn le 29 janvier 2011
- annonce de toutes les permanences en mairies le 1er février 2011

Toulouse7.com :

- annonce de toutes les permanences en mairie et du site internet le 21 janvier 2011

Métro Toulouse :

- annonce du site internet le 24 janvier 2011

Le Journal d'Ici :

- annonce de toutes les permanences en mairie le 27 janvier 2011

La Voix du Midi Lauragais :

- annonces de toutes les permanences en mairie et du site internet le 28 janvier 2011

Le Tarn Libre :

- double annonce de la permanence de Castres, des autres permanences en mairie et du site internet le 28 janvier 2011

Midi Presse Service (MPS) :

- annonce du site internet le 28 janvier 2011

Par ailleurs, de nombreux articles et reportages radio ont été réalisés pendant la concertation. Ont pu être identifiés :

- 44 articles dans la presse écrite ;
- 2 reportages radio et télévision

► Expression des institutions et du public

Les institutions

■ Les réunions intercommunales avec les élus

Ces réunions se sont toutes déroulées selon le même schéma :

- 1) Point d'actualité sur le projet ; présentation de la méthodologie des études et du dispositif de concertation par le maître d'ouvrage ;
- 2) Exposé de son rôle par le garant de la concertation ;
- 3) Présentation des scénarios de péage et de la localisation potentielle des zones d'échange ; présentation comparative des hypothèses de fuseaux sur le secteur concerné par le bureau d'études.

La discussion était ensuite engagée avec les élus. Les 5 comptes-rendus complets et les listes de présence figurent sur le site internet.

La quasi-totalité des élus invités aux 5 réunions intercommunales y a participé ; certains étant même accompagnés d'un adjoint ou d'un conseiller.

Secteur	Lieu de la réunion	Date de la réunion	Nombre d'élus présents
1	CASTELMAUROU	lundi 24 janvier	11
2	VERFEIL	mercredi 19 janvier	29
3	CUQ-TOULZA	mardi 18 janvier	31
4	SOUAL	lundi 17 janvier	20
5	CAMBOUNET-SUR-LE-SOR	mardi 25 janvier	21

■ Les avis et délibérations

Les tableaux ci-dessous récapitulent les différents avis et délibérations parvenus au maître d'ouvrage pendant la concertation. On entend par « avis » les contributions écrites des parlementaires, des élus des collectivités et des acteurs du territoire.

LES COMMUNES

Communes	Date		Délibération	Avis
Cuq Toulza (81)	21/01/11	Favorable au projet Échangeur de la section Vendine/Maurens au plus près de la commune		■
Maurens Scopont (81)	27/01/11	Demande soit respectée la largeur de fuseau de 300 m	■	
Lacroisille (81)	02/02/11	Pas d'avis avant mise à disposition des éléments des études	■	
Bannières (81)	04/02/11	Rejet corridor 2C Préférence au corridor 2B		■
Le Faget (31)	04/02/11	Contre le projet Refus fuseaux au sud de RN 126, RD 20 et RN126 (EX RD 42) Fuseaux 2A, 2C et 3A moins pénalisant Échangeur non loin de RD 11 et RD 87	■	
Cuq Toulza (81)	04/02/11	Échangeur au plus près de Cuq-Toulza		■
Soual (81)	07/02/11	Souhaite l'implantation de 2 échangeurs à l'est et à l'ouest de la commune Schéma proposé pour voie de substitution	■	
Cuq Toulza (81)	09/02/11	Demande nouvel examen positionnement fuseau		■
Villeneuve-les-Lavaur (81)	09/02/11	Tracé au nord RN 126 inacceptable Refus d'un échangeur	■	
Francarville (31)	10/02/11	Opposition formelle à un tracé au sud de RN 126, RD 826 RD 42 et RD 20, ainsi qu'au tracé 2B2E Fuseaux 2A, 2C et 3A plus cohérent Création échangeur non loin de RD11 et RD 87	■	
Teulat (81)	14/02/11	Les 2 fuseaux le long du Girou sont sans désagrément notable Opposition forte au fuseau 2C	■	
Tarabel (31)	15/02/11	Contre mise en concession Contre fuseaux 2B, 2D, 2E, 2P; 3B, 3C,3D et 3P Retient 2A, 2C et 3A	■	
Loubens-Lauragais (31)	16/02/11	Itinéraire plus adapté fuseau 2C Construction échangeur à rapprocher RD 826, D42 et RN 126	■	

Communes	Date		Délibération	Avis
Aguts (81)	16/02/11	Choix du fuseau 3P Opposition aux fuseaux 3A et 3D	■	
Frejeville (81)	17/02/11	Demande limitation impacts sonore et visuel pour les riverains	■	
Cuq Toulza (81)	18/02/11	Demande nouvel examen positionnement fuseau		■
Puylaurens (81)	18/02/11	Maintien de l'échangeur vers Revel Souhait d'études complémentaires sur les flux de véhicules Souhait d'itinéraire PL conseillé ou obligatoire	■	
Cuq Toulza (81)	21/02/11	Inquiétude par rapport au tracé 3P		■
Algans-Lastens (81)	22/02/11	Pour fuseau 3P Échangeur à l'est de la commune de Cuq-Toulza	■	
Castres (81)	22/02/11	Avis favorable sur tracé section urbaine entre Castre et Soual Souhaite réalisation d'un échangeur pour desserte zone activité Mélou Chartreuse	■	
Prunet (31)	24/02/11	Contre mise en concession Contre fuseaux 2B, 2D, 2E, 2P; 3B, 3C,3D et 3P Retient fuseaux 2A, 2C et 3A Position échangeur entre RD 11, RN126 (EX RD 42) et RD 87	■	
Vendine (31)	25/02/11	Contre mise en concession Contre fuseaux 2B, 2D, 2E, 2P; 3B, 3C,3D et 3P Retient fuseaux 2A, 2C et 3A Position échangeur entre RD 11, RD 42 et RD 87	■	
Villeneuve-lès-Lavaur	01/03/11	Non catégorique au tracé 2C		■
Villeneuve-lès-Lavaur (81), Bannières (81), Montcabrier (81), Maurens-Scopont (81) et Teulat (81)	01/03/11	Opposés au fuseau 2C		■
Cuq Toulza (81)	07/03/11	Opposition au fuseau 3P Demande l'examen d'un nouveau tracé	■	
Castelnaudary (11)	10/03/11	Échangeur de Puylaurens indispensable (Avis cosigné avec CC Castelnaudary et Bassin Lauragais)		■
Maurens Scopont (81)	06/04/11	Réaffirme choix fuseau 3P S'oppose au fuseau au nord RN 126	■	

Communes	Date		Délibération	Avis
Le Faget (31)	08/04/11	Refuse tout tracé au sud de la RN126 , RD20 et RD42. Pour fuseau 2A, 2C, 3A Echangeur non loin de l'axe Lavour – Villefranche-de-Lauragais Contre variante au fuseau 2P.	■	
Francarville (31)	12/04/11	Refuse tout tracé au sud de la RN126 , RD20 et RD42. Pour fuseau 2A, 2C, 3A Echangeur non loin de l'axe Lavour – Villefranche-de-Lauragais	■	
Vendine (31)	13/04/11	Echangeur non loin de l'axe Lavour – Villefranche-de-Lauragais Contre variante au fuseau 2P.	■	
Loubens-Lauragais (31)	13/04/11	Demande études plus approfondies sur 2C Echangeur à l'est intersection RD826 / RN126 / RD42 très éloignée de l'axe Villefranche-de-Lauragais / Lavour	■	
Cuq-Toulza (81)	18/04/11	Favorable au fuseau 3A et 3A adapté	■	
Lacroisille (81)	20/04/11	Rejet du 3A Refuse de délibérer sur fuseaux 3A et 3A adapté et demande à CC Pays de Cocagne de ne pas délibérer	■	
Villeneuve-les-Lavour (81), Bannières (81), Montcabrier (81), Maurens-Scopont (81), Teulat (81)	21/04/11	Opposés au fuseau 2C.		■
Saint-Germain-des-Prés (81)	05/05/11	Pour fuseau 4A Recommandations pour le passage de l'autoroute sur la commune.		■

AUTRES COLLECTIVITES

Collectivités	Date		Délibération	Avis
Communauté de communes Cœur Lauragais	08/02/11	Contre mise en concession Retient fuseaux 2A, 2C et 3A Position échangeur entre RD 11, RN126 (EX RD 42) et RD 87	■	
Communauté de communes Pays de Cocagne	11/02/11	Favorable au fuseau 3P Souhait de voir échangeur Maurens/Verfeil au plus près de Cuq -Toulza		■
Communauté de communes Pays de Cocagne	16/02/11	Prise en compte des chemins de randonnée (Avis cosigné avec mairie de Castelnaudary)		■
Communauté de communes SESCOAL	23/02/11	Position échangeur Vendine/Maurens Scopont entre RD 11, RN126 (EX RD 42) et RD 826		■
Communauté de communes Lauragais-Revel-Sorézois	10/03/11	Échangeur de Puylaurens indispensable (Motion prise par les maires de la CC)		■
Communauté de communes Castelnaudary et Bassin Lauragais	10/03/11	Échangeur de Puylaurens indispensable		■
Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet	28/02/11	Avis favorable sur tracé section urbaine entre Castres et Soual Souhaite réalisation d'un échangeur pour desserte zone activité Mélou Chartreuse	■	
Communauté de communes Cœur Lauragais	27/04/11	Opposition au fuseau 3A adapté Indication d'une demande d'audience des parlementaires au préfet.		■
Communauté de communes Pays de Cocagne	05/05/11	Requête pour critères minimum pour réalisation de l'autoroute sur le territoire de la CC.		■
Scot du Lauragais		Échangeur de Puylaurens indispensable		■
Conseil général de la Haute-Garonne	27/10/10	Maintien de déviation de Verfeil comme voie de desserte Porter à 2x2 voies A680 Transformer ½ échangeur de Gragnague en échangeur complet	■	

Collectivités	Date		Délibération	Avis
Conseil général de la Haute-Garonne	27/10/10	Abandon du projet Étude d'un aménagement concerté pour maintien de la gratuité de la voie	■	
Conseil général du Tarn – Canton de Cuq-Toulza	04/02/11	Echangeur au plus près de Cuq-Toulza		■
Conseil général du Tarn – Canton de Cuq-Toulza	18/02/11	Demande nouvel examen du positionnement du fuseau 3P		■
Conseil général du Tarn – Canton de Cuq-Toulza	06/05/11	Abandon fuseau 3P		■

PARLEMENTAIRES

Parlementaires	Date		Délibération	Avis
Bernard CARAYON, Député du Tarn	02/02/11	Choix du corridor 2P et rejet du corridor 2C (Avis cosigné avec CG 81 J DALLA RIVA, CC Tarn Agout J ESPARBIE, maires Teulat, Bannières, Villeneuve-les-Lavaur et Montcabrier)		■
Jacqueline ALQUIER, sénatrice du Tarn	23/02/11	Opposition des habitants et des élus de Cuq-Toulza au tracé 3P		■
Alain CHATILLON, Sénateur du Tarn	04/03/11	Maintien de la zone d'échange de Puylaurens Continuité de transit dans le secteur Revel-Blan-Castres L'itinéraire de substitution ne doit pas passer dans le village de Puylaurens Demande un contournement de Blan et de Revel		■
Jean-Marc PASTOR, Sénateur du Tarn	10/03/11	Habitants de Cuq-Toulza opposés au fuseau 3P		■
Jacqueline ALQUIER, sénatrice du Tarn	4/05/11	Opposition des habitants et des élus de Maurens-Scopont au tracé 2C		■
Jean-Marc PASTOR, Sénateur du Tarn	05/05/11	Opposition des habitants et des élus de Maurens-Scopont au tracé 2C		■
Jacqueline ALQUIER, sénatrice du Tarn	12/05/11	Suite au comité de suivi du 12 mai, signale l'absence de ses précédents courriers		■

CHAMBRES CONSULAIRES

	Date		Délibération	Avis
Agricultures et territoires Tarn Chambre d'agriculture	25/02/11	Avis favorable au fuseau 3P	■	

ASSOCIATIONS

	Date		Délibération	Avis
Office Tourisme du Puylaurentais en Pays de Cocagne	23/02/11	Prise en compte des chemins de randonnée		■
Défense de l'environnement et des habitants du canton de Cuq-Toulza	25/02/11	Pétition pour la suppression du fuseau 3P		■
Terres et coteaux du Lauragais		Contre projet ; Refus des fuseaux 2B, 2D, 2E, 2P, 3B, 3C et 3P		■

DIVERS

	Date		Délibération	Avis
Conseil de développement de l'agglomération Castres-Mazamet	03/01/11	Pour fuseau « rase campagne – nord ouest intermédiaire)	■	■

Le Comité de suivi

Le comité de suivi a été réuni à trois reprises sous la présidence de Monsieur le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne. Madame Nerte DAUTIER, garant de la concertation assistait à chacune de ces réunions.

■ 1^{ère} réunion du 19 novembre 2010

Après un rappel des caractéristiques du projet et de la décision ministérielle de lancement des études, cette première réunion du comité de suivi a permis de valider la charte de la concertation et d'examiner les modalités de la concertation qui ont été ensuite soumises à l'avis des maires et les présidents des intercommunalités des communes concernées.

Un tour de table avec l'ensemble des participants a été l'occasion d'aborder plusieurs questions relatives à la composition du comité de suivi lui-même, à l'aire d'étude plus restreinte que celle du débat public, à un éventuel remembrement, etc.

Les représentants de certaines associations ont manifesté leur désaccord sur la composition même du comité de suivi, notamment la présence en son sein de parlementaires et de collectifs. Le collectif RN126 a par ailleurs refusé de siéger au comité de suivi.

■ 2^{ème} réunion du 14 février 2011

Cette réunion était programmée un mois après le début de la concertation afin de faire le point sur les premiers échanges, et

notamment les réunions inter-communales auxquelles avait assisté le garant de la concertation.

Elle était consacrée à la présentation commentée de l'ensemble des fuseaux sur les cinq secteurs en rappelant les principaux enjeux de chaque territoire, le fuseau pressenti à la suite des concertations précédentes.

Les différents participants présents ont pu exprimer leurs positions lors d'échanges ponctuant la présentation secteur par secteurs. Certains en ont profité pour rappeler leur opposition au principe même d'autoroute concédée, mais le préfet a rappelé que cette question avait déjà été tranchée par la décision ministérielle suite au débat public.

■ 3^{ème} réunion du 12 mai 2011

Après une présentation par la DREAL de la participation à la concertation et de son déroulement, les échanges ont porté sur les principales expressions enregistrées secteur par secteur.

Les participants ont pu à leur tour exposer leurs avis et, au terme de ce débat, le préfet de région a dressé une synthèse des éléments qu'il envisageait d'examiner lors du prochain comité de pilotage.

Les comptes-rendus intégraux de ces réunions figurent sur le site internet.

Les pétitions

Avertissement méthodologique :

Plusieurs registres contiennent des pétitions reproduites par photocopie, puis personnalisées avec le nom et le prénom de chaque signataire et enfin collées ou agrafées dans le registre. Il a semblé opportun de bien identifier et de faire ressortir leur contenu indépendamment des prises de position individuelles et manuscrites.

■ Terres et coteaux du Lauragais

Leur pétition se compose d'un argumentaire très nourri sur deux pages exposant les raisons des refus des fuseaux 2B, 2D/P (combinaison) et 2E ainsi que 3D, 3B et 3 P pour sa partie ouest sur la zone entre les secteurs 2 et 3 puis le refus des fuseaux 3D, 3B (et 3C) sur le secteur 3.

Cette pétition se termine en rappelant l'opposition de principe au projet de la part du signataire mais deux lignes précisent « *si ce projet, erroné au regard de l'aménagement de l'aire urbaine toulousaine, se réalise, parmi les fuseaux proposés nous choisissons le fuseau 3A car plus éloigné et générant moins de pollution et nuisances pour les villageois de Cuq Toulza* ».

■ La Coulée verte

La pétition de cette association est clairement orientée contre le projet en mettant en avant les menaces qu'il constitue sur le club hippique et sur la base des étangs.

Elle a recueilli 150 signatures sur le registre de la commune de Cambounet-sur-le-Sor.

■ Mairie de Teulat

Dans cette commune, le maire a mis à disposition de la population une feuille imprimée au préalable où était mentionnée la ferme

opposition du signataire au fuseau 2C, tout en laissant la possibilité de s'opposer à d'autres fuseaux.

59 personnes ont signé cette pétition en s'opposant seulement au fuseau 2C ; il faut y ajouter les 17 personnes qui ont purement et simplement indiqué le refus de tous les fuseaux en rappelant leur opposition de principe à l'autoroute.

■ Association de défense de l'environnement et des habitants du canton de Cuq Toulza

Cette association a recueilli 138 signatures s'opposant au fuseau 3P.

■ Commune de Bannières

Dans le registre de cette commune, ce n'est pas à proprement parler une pétition mais un choix assorti de 55 signatures certifiées conformes par le maire comme provenant d'habitants de la commune et s'exprimant pour le fuseau 2D et contre le fuseau 2C.

■ Commission consultative pour le développement durable de la commune de Gragnague

Il ne s'agit pas non plus au sens strict d'une pétition mais plutôt d'une longue liste de questions adressée au maître d'ouvrage et assortie des 10 signatures des membres de la commission.

Le public : participation et expression

AVANT-PROPOS METHODOLOGIQUE

Les différentes participations à la concertation ont fait l'objet d'une codification et d'une saisie avant traitement par un logiciel statistique permettant une analyse plus fine.

Chaque contact lors d'une permanence donnait lieu à la création d'une fiche sur laquelle le représentant du maître d'ouvrage prenait des notes et remplissait à la fin de l'entretien une grille d'analyse.

Cette même grille a également servi pour analyser les courriers papier et électroniques parvenus au maître d'ouvrage pendant la durée de la concertation ainsi que les mentions reportées sur les différents registres mis à disposition dans chacune des communes de l'aire d'études.

L'ensemble des remarques, avis, etc... ont ainsi été lus et analysés selon la même grille afin de permettre d'évaluer la participation à la concertation selon différents critères.

Outre l'approche statistique, les contributions écrites et les entretiens ont été analysés dans leur contenu et font l'objet d'une analyse qualitative décrite dans le chapitre suivant.



Un registre était tenu à disposition dans chaque mairie

■ Les modes de contact et la participation

Globalement, on constate un équilibre relatif entre les différents modes de contacts. Certaines communes se distinguent néanmoins :

- Villeneuve-les-Lavaur (83 %), Teulat et Vendines (75 %), Cuq Toulza (70 %) ont préféré s'exprimer au moyen des registres en mairie (moyenne = 36%)
- Les habitants de Castres ont privilégié les mails (60% contre 29 % en moyenne)
- Ceux de Saint-Germain-des-Près (60 %) et à Verfeil (47 %) ont privilégié les contacts personnels lors des permanences.

Modes de contacts	Nombre	%
Permanences (contact personnel)	225	25%
Permanences (annotation sur registre)	94	10%
Registres en mairie	319	36%
Mails et courriers	260	29%
Total	898	100 %

PLUS DE 350 PERSONNES ONT PARTICIPE AUX PERMANENCES

Les 9 permanences ont permis d'accueillir 362 personnes. Les 2/3 d'entre elles ont eu des entretiens en face à face avec les représentants du maître d'ouvrage.

Le dernier tiers des visiteurs des permanences correspondait à des personnes qui venaient voir les cartes des fuseaux à grande échelle, certaines d'entre elles en profitant pour porter une remarque dans un registre.

La durée moyenne des entretiens était de 13 minutes (minimum = 5 minutes ; maximum = 30 minutes).

Permanences.	Entretiens	Simple information
CASTRES le 31 janvier	22	21
TEULAT le 1 ^{er} février	18	19
LE FAGET le 2 février	31	27
SAINT-GERMAIN-DES-PRES le 3 février	32	11
CUQ-TOULZA le 4 février	33	15
SAIX le 7 février	29	20
PUYLAURENS le 8 février	22	9
VERFEIL le 9 février	25	14
GRAGNAGUE le 10 février	13	1
Total	225	137

UNE FREQUENTATION SOUTENUE DU SITE INTERNET :

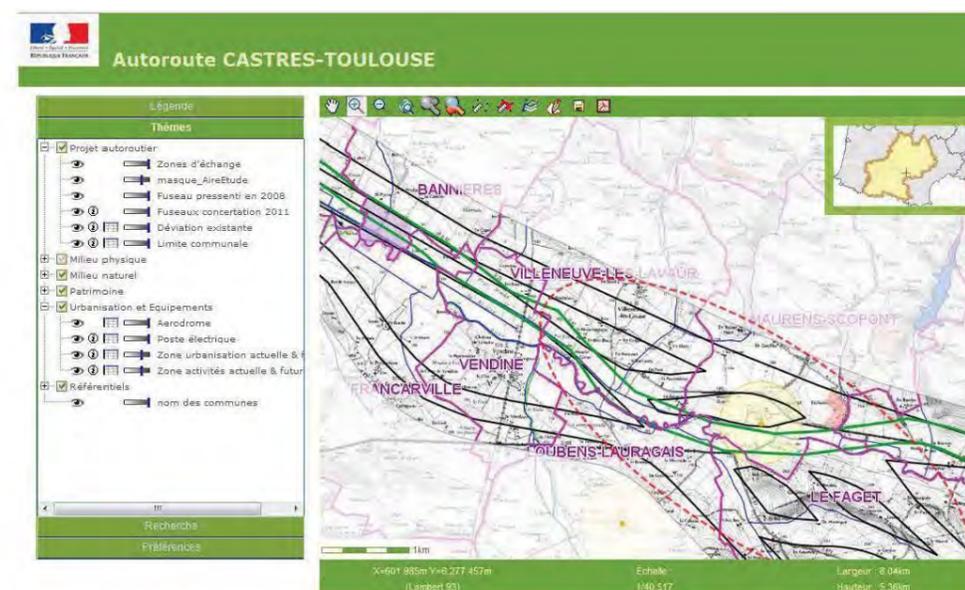
Pendant toute la durée de cette première phase, le site a enregistré **5 575 visites**.

Cela représente 30 606 pages vues et 3 420 consultations uniques.

En moyenne, chaque visite durait **5 minutes** avec consultation d'environ **4 pages**.

Les pages les plus vues sont par ordre décroissant :

- Accueil
- Zoomer sur le territoire
- Les cartes
- Exprimez-vous



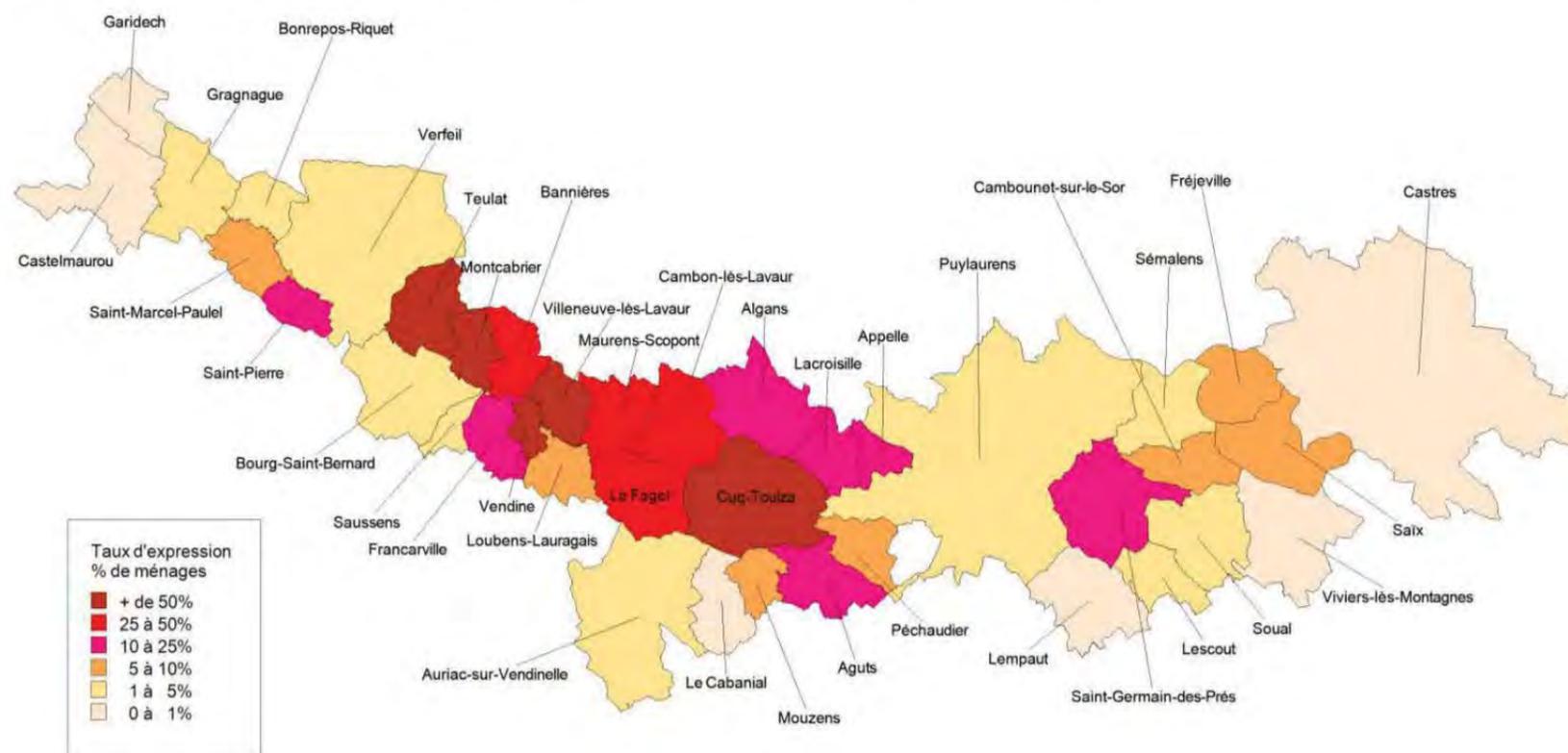
Une majorité des consultations du site internet portait sur les cartes que chacun pouvait visualiser avec le niveau de zoom de son choix, puis télécharger et imprimer.

■ Le taux d'expression

Globalement – tous modes de contact confondus mais hors pétitions – on a enregistré **898 avis** exprimés. Si l'on rapporte ce chiffre au nombre de ménages concernés, on obtient un taux général d'expression de **2,8 %**.

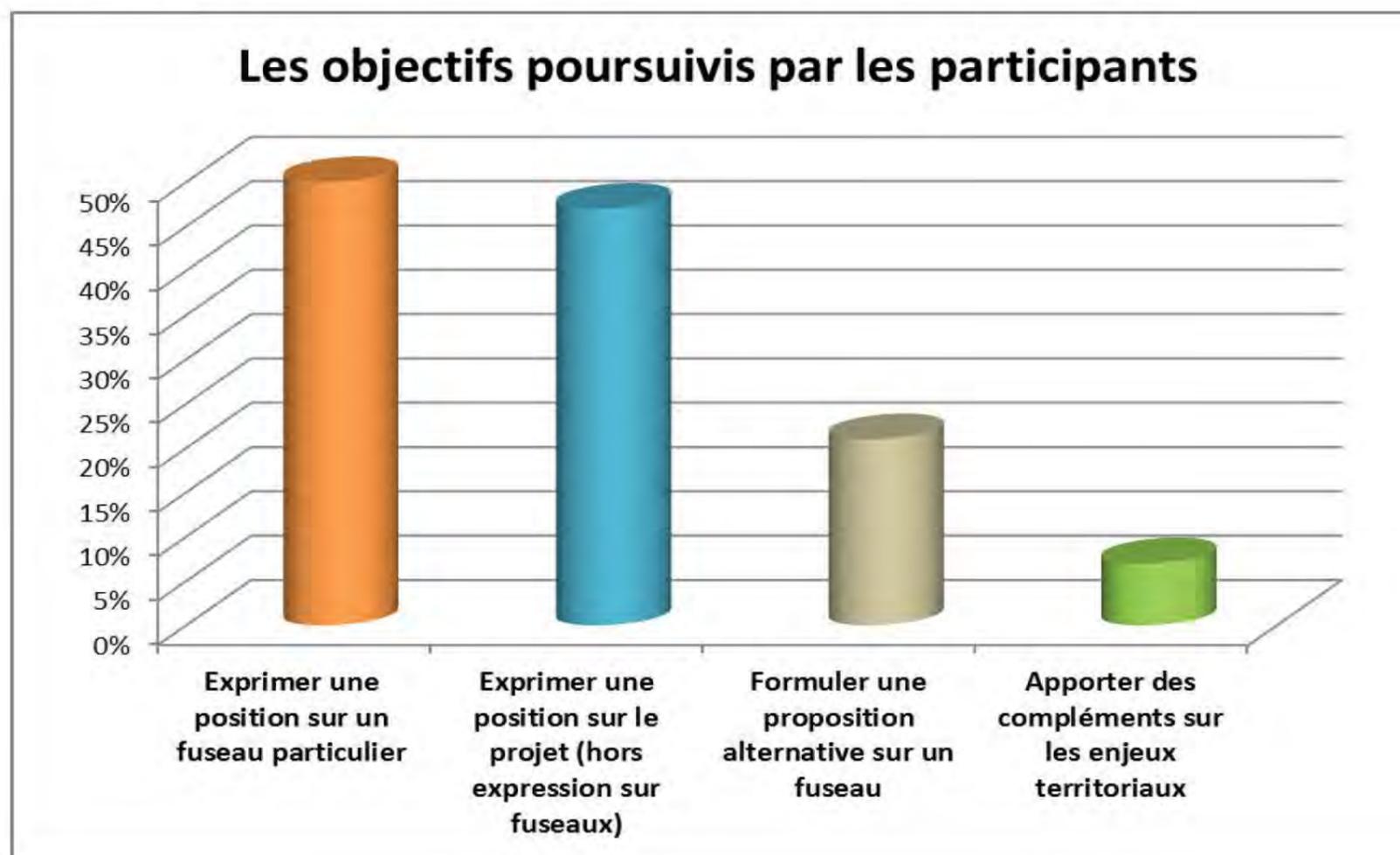
Compte-tenu de la très faible participation des habitants de la ville de Castres (58 avis pour 18 472 ménages, soit une expression de 0,3%), l'expression « hors Castres » s'élève alors à **7,2 %** (752 avis pour 10 458 ménages). Il faut considérer ce pourcentage comme un ordre de grandeur dans la mesure où certains habitants se sont exprimés de plusieurs façons.

Par ailleurs, ce taux d'expression est d'ailleurs très différent selon les communes comme l'illustre la carte ci-dessous.



■ Les objectifs poursuivis par les participants

Un peu plus d'un participant sur deux s'est clairement positionné sur le choix et/ou le refus d'un fuseau. Cette proportion est largement dépassée sur les communes de Cuq Toulza (81%), Villeneuve-lès-Lavaur (80%), Teulat (75%), Bannières (71%) et Saix (67%) où les avis exprimés concernaient majoritairement le choix d'un fuseau.



■ Motifs de participation et les thèmes abordés

35 % des participants étaient animés par des intérêts particuliers et 65 % par des motifs d'ordre général.

THEMES D'INTERETS PARTICULIERS ABORDES PAR LES PARTICIPANTS

Les intérêts particuliers se sont surtout exprimés lors des entretiens dans les permanences (78 %) alors que tous les autres modes de contact (registres, mails) étaient privilégiés pour donner un avis d'ordre général.

Dans certaines communes, les habitants ont participé plus que la moyenne en raison d'intérêts particuliers : Saint-Germain-des-Près (73 %), Villeneuve-lès-Lavaur (63 %), Verfeil (54 %).

Les thèmes abordés par ceux qui mettaient en avant des intérêts particuliers étaient surtout d'ordre foncier.

C'est particulièrement le cas sur la commune de Saint-Germain-des-Près où 100 % des 29 avis exprimés (intérêts particuliers) concernent le foncier.

De la même façon, les avis exprimés par les habitants de Castres concernent plus que la moyenne les servitudes* (57 % par rapport à 24 %) ; c'est aussi le cas sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor (75 % par rapport à 24 %).

Le cadre de vie était pour sa part plus souvent évoqué par les habitants de Saint-Pierre, Verfeil, Fréjeville et Gragnague.

Foncier (agricole)	24%	87 %
Foncier (activités)	5%	
Foncier (particulier)	58%	
Servitudes (agricoles)	18%	24 %
Servitudes (activités)	5%	
Servitudes (particulier)	1%	
Cadre de vie (nuisance, bruit, air, ..)	31%	43 %
Cadre de vie (paysage)	12%	

Dépasse 100% car plusieurs réponses étaient possibles

* On entend par « servitudes » les aménagements à prendre en compte pour le maintien des accès aux habitations et aux activités : rétablissement des réseaux de circulation, d'irrigation, etc.

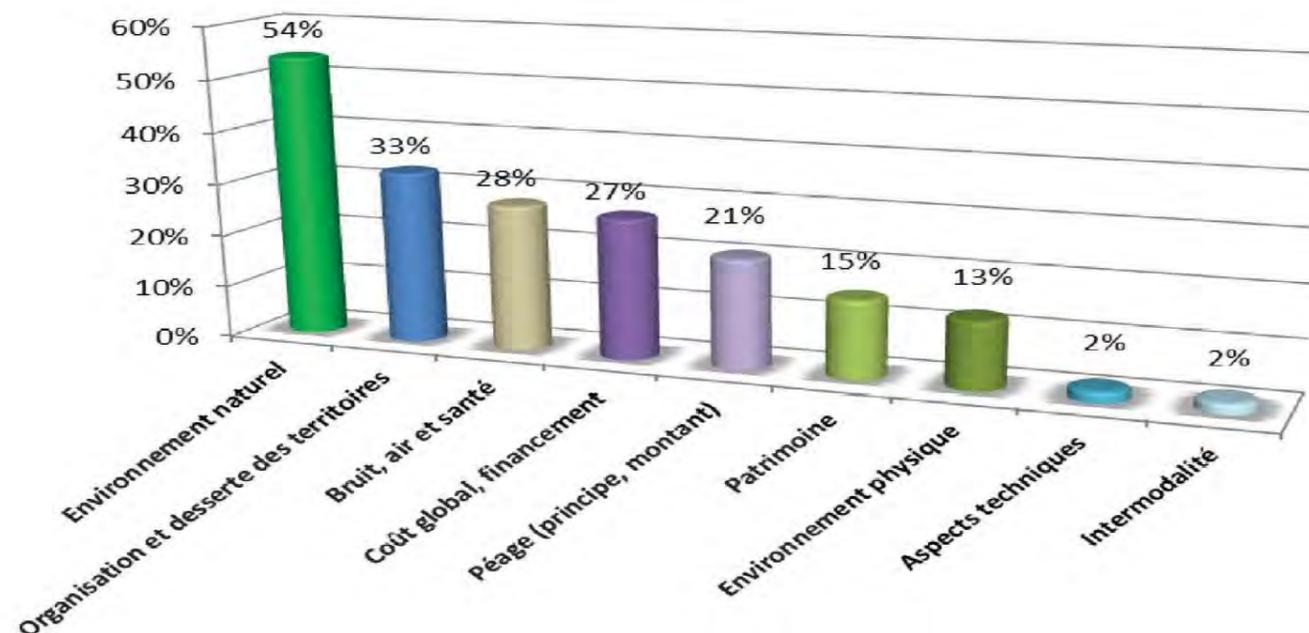
THEMES D'INTERET GENERAL ABORDES PAR LES PARTICIPANTS

Les thèmes abordés par ceux qui exprimaient un avis portant sur l'intérêt général du projet (et donc pas sur les fuseaux objets de la concertation) reprennent pour une large part ceux qui avaient été évoqués lors du débat public.

On constate quelques écarts à la moyenne significatifs :

- Le patrimoine cité plus souvent que la moyenne (15 %) par les habitants de Teulat (37 %) et de Bannières (55%) ;
- L'organisation et la desserte des territoires citées plus souvent que la moyenne (33 %) par les habitants de Soual (100 %) et Verfeil (63 %)

- Le bruit, l'air et la santé cités plus souvent que la moyenne (28 %) par les habitants de Soual (43 %) et de Vendine (64 %) ;
- L'environnement physique cité plus souvent que la moyenne (13 %) par les habitants de Bannières (55%), Villeneuve-lès-Lavaur (50 %), Cuq-Toulza (33 %) et Saix (32 %) ;
- Le péage jugé tant dans son principe que pour son montant jugé par avance trop coûteux : 62 % sur Castres, 45 % sur Puylaurens, 67 % sur Sémalens par rapport à une moyenne (21 %).



■ Les réponses apportées aux questions

Les questions concernant des intérêts particuliers ont majoritairement trouvé une réponse lors des permanences organisées par le maître d'ouvrage.

Pour les questions d'ordre général les plus récurrentes et se rapportant à l'objet de la première phase de la concertation, des fiches techniques ont été rédigées par le maître d'ouvrage et mises en ligne sur le site internet dédié au projet.

Ces fiches techniques répondaient aux questions suivantes :

- *Qu'est-ce que le fuseau pressenti ? Pourquoi ?*
- *Que deviendra la déviation de Verfeil ?*
- *Quand connaîtra-t-on le tracé définitif ?*
- *Quelle méthode d'évaluation des différents fuseaux, notamment sur le plan environnemental ?*
- *Pourquoi n'ai-je pas reçu le dépliant d'invitation à participer aux permanences ?*
- *Pourquoi « privatiser » les déviations déjà existantes de Soual et de Puylaurens, qui ont été financées sur fonds publics, et donc indirectement payées par les contribuables ?*
- *Pourquoi un montant du péage si élevé surtout si on le compare au coût actuel du trajet Albi Toulouse ?*
- *Pourquoi ne pas aménager la route existante ?*
- *Pourquoi le débat public s'arrêtait à Verfeil alors que la concertation va jusqu'à l'autoroute A68 ?*
- *Pouvez-vous préciser dès maintenant la politique d'expropriation et notamment la distance retenue par rapport à l'autoroute ?*
- *Quelles sont les dispositions envisagées pour préserver la base de loisirs de la Communauté de communes Sor et Agoût dans le cas du choix du fuseau 5P ?*
- *Pourquoi l'échangeur de la voie communale n°50 (zone d'Auchan à Castres) a-t-il été supprimé ?*
- *Quels types de protections acoustiques sont envisagés ?*

► Synthèse par secteur

La concertation sur les fuseaux avait pour thèmes principaux : le fuseau de passage de l'infrastructure, le positionnement des échangeurs et le type de péage.

Les échanges se sont toutefois concentrés sur les fuseaux et sur les échangeurs comme le montre l'analyse quantitative des remarques et avis recueillis.

D'ailleurs, les plus fortes participations du public ont été enregistrées sur les communes des secteurs 2 et 3 ainsi que sur la commune de Saint-Germain-des-Prés sur le secteur 4 ; secteurs pour lesquels le fuseau de passage de l'infrastructure était le plus incertain. En effet, pour les secteurs 1 et 5 ainsi que pour les déviations existantes, la bande de passage de l'infrastructure est connue ou a déjà fait l'objet d'une concertation importante.

UNE ANALYSE QUALITATIVE DES REMARQUES ET AVIS RECUEILLIS

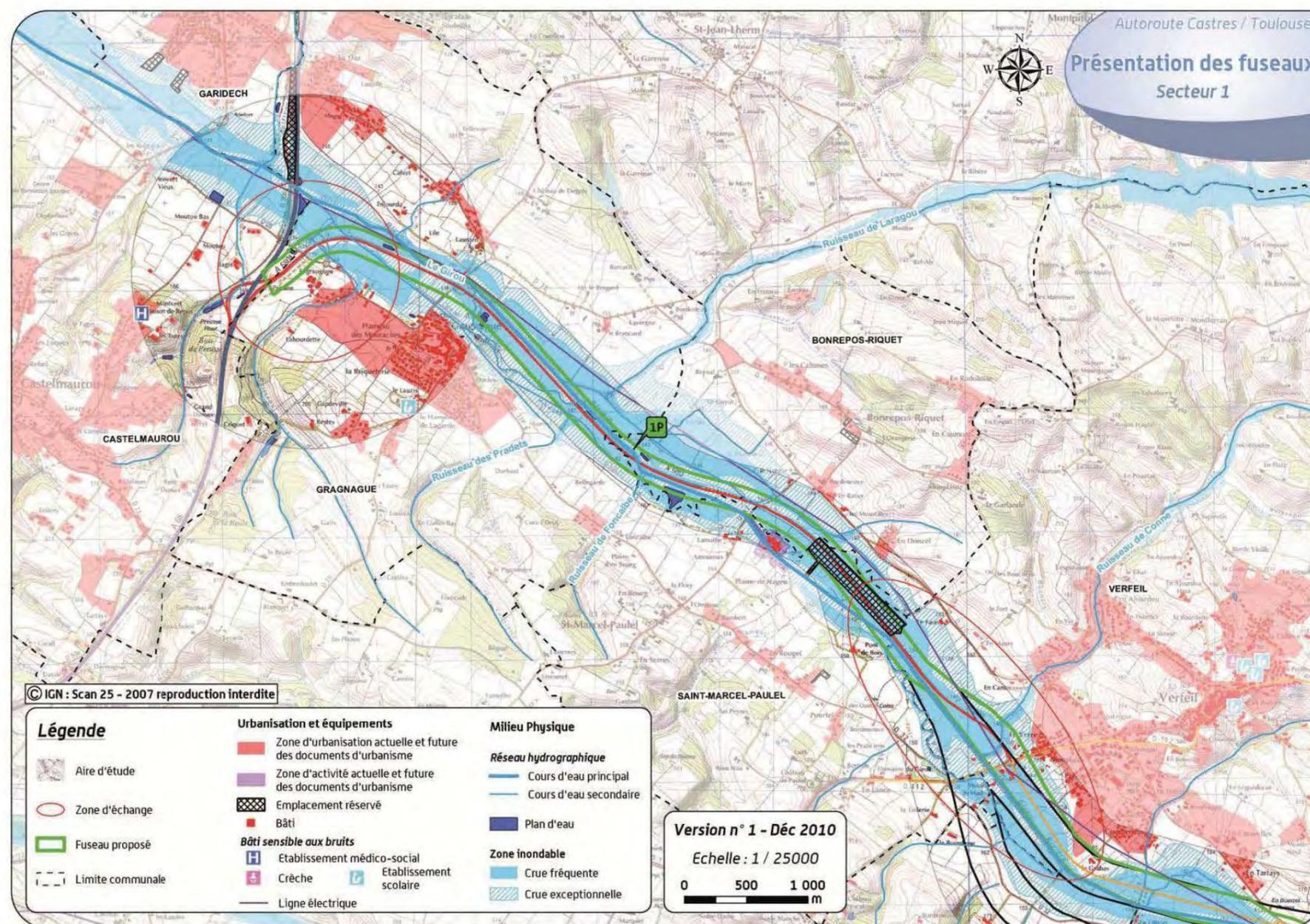
Dans ce chapitre, les remarques et avis recueillis sont analysés dans leur contenu.

Cette analyse qualitative synthétise les consensus trouvés lors de la concertation et pointe les divergences. Elle retrace éventuellement l'évolution des positions des acteurs locaux tout au long de la concertation.

Cette analyse comprend les avis des élus, des riverains, des acteurs socio-économiques, des associations, et des services de l'État.

Afin de garantir une bonne lisibilité des remarques et des avis recueillis, l'analyse qualitative est présentée comme suit :

- un découpage, par secteur, reprenant la logique de présentation des différents supports de concertation,
- une différenciation entre les différents acteurs de la concertation, avec :
 - les élus,
 - les particuliers (intégrant les permanences, les registres, les mails, les courriers),
 - les acteurs institutionnels (chambres consulaires, services de l'État, etc.),
- une synthèse, par secteur, des avis exprimés.



Secteur 1

Rappel: sur le secteur 1, un seul fuseau est proposé, puisque le projet consiste en un élargissement de la bretelle A680, actuellement à 2x1 voie. Cette bretelle autoroutière A680 fait partie du réseau des Autoroutes du Sud de la France (ASF), qui seront les maîtres d'ouvrage des travaux décidés sur cette section.

Une réunion rassemblant l'ensemble des élus du secteur s'est tenue le 24 janvier 2011. Du fait que le tracé de l'infrastructure est connu, ce secteur a été analysé de manière spécifique dans le dossier de la concertation.

■ Les élus

Les échangeurs

Une forte demande des élus est apparue concernant le complément des échangeurs :

- le complément de la bifurcation autoroutière A68 / A680, pour assurer les mouvements entre Castres et Albi (actuellement demi-bifurcation orientée vers Toulouse),
- le complément du diffuseur local de Gagnague (actuellement demi-diffuseur orienté vers Toulouse).

Ces aménagements permettraient d'irriguer l'ensemble du département du Tarn, voire au-delà.

Les milieux naturels

Les élus de Castelmaurou et de Bonrepos-Riquet informent le maître d'ouvrage de l'existence de nouveaux résultats d'études environnementales réalisées par Nature Midi-Pyrénées, dans le cadre de la mise à jour de leur plan local d'urbanisme. Ces éléments seront intégrés dans la phase ultérieure des études.

■ Les particuliers

Les échangeurs

Les compléments des échangeurs actuels ont été peu évoqués par les particuliers.

Le cadre de vie

Si le niveau de bruit actuel ne semble pas particulièrement gêner les riverains de l'A680, l'augmentation du trafic relative à la mise à 2x2 voies de la bretelle autoroutière et le bruit engendré les interpellent.

Des questions relatives aux mesures de réduction du bruit ont été posées ; une réponse générale à cette thématique est accessible sur le site Internet.

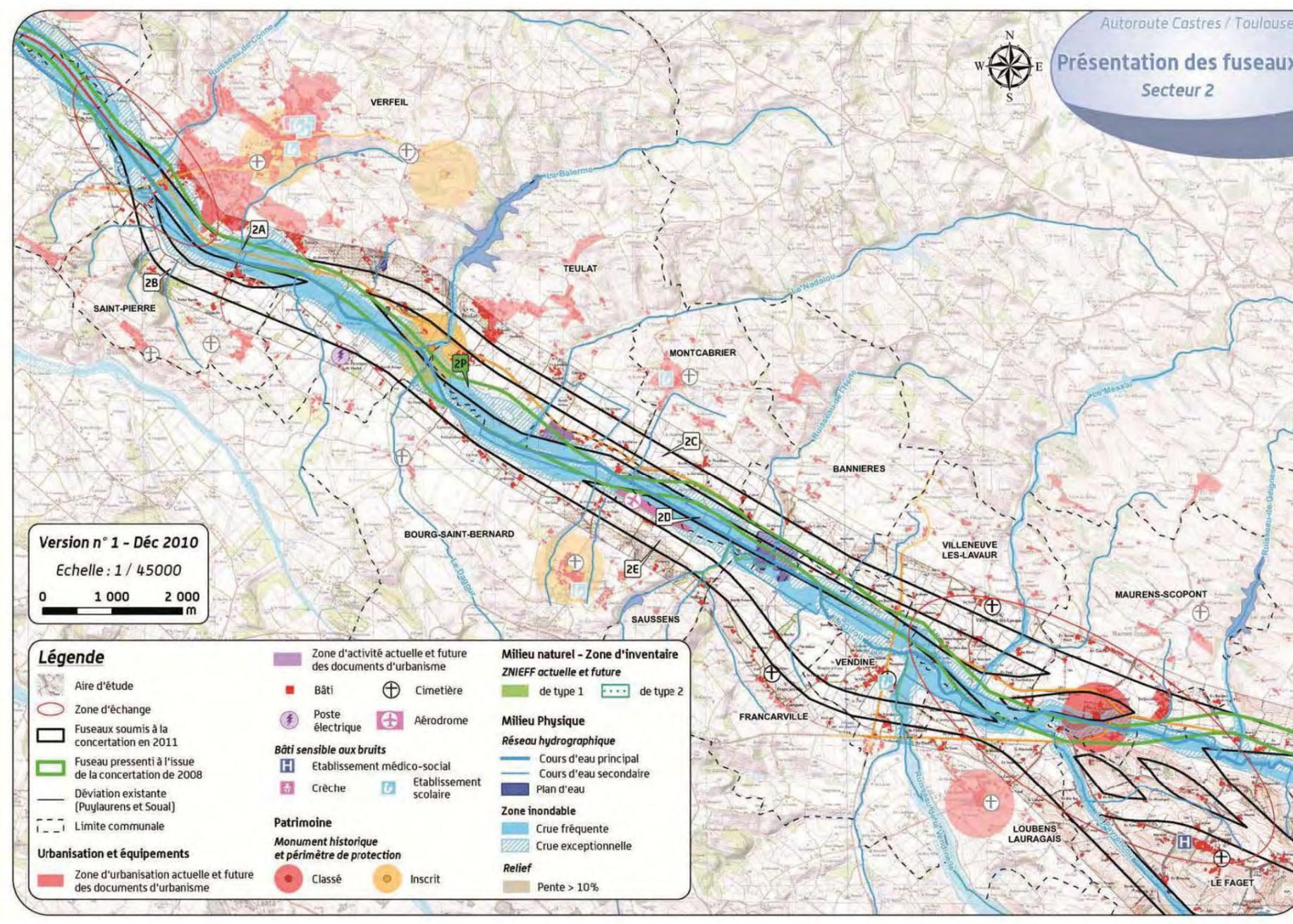
La zone inondable

La construction des remblais en zone inondable a été évoquée par les riverains qui s'inquiètent du risque d'augmentation des hauteurs d'eau et de la modification du champ d'inondation.

■ La synthèse

Les compléments de la bifurcation autoroutière A68 / A680 et de l'échangeur local de Gagnague sont demandés. Le maître d'ouvrage a confirmé, lors des échanges, qu'une étude d'opportunité sera menée pour les deux compléments, intégrant notamment la problématique de financement. Si l'opportunité en est avérée, le complément de la bifurcation autoroutière sera réalisé dans le cadre du contrat de concession des ASF. Le complément de l'échangeur local nécessiterait un financement par les collectivités locales.

D'autre part, le maître d'ouvrage s'est engagé à réaliser une étude hydraulique permettant d'évaluer précisément les impacts du projet autoroutier sur la zone inondable, afin de dimensionner les mesures d'atténuation (ouvrages hydrauliques notamment).



Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur les fuseaux - 48

Secteur 2

Rappel: la présentation et l'analyse des fuseaux du secteur 2 ont été séparées en deux parties: la zone ouest (contournement de Verfeil) et la zone est (plaine du Girou).

Une réunion rassemblant l'ensemble des élus du secteur s'est tenue le 19 janvier 2011.

Du fait de l'étendue de la zone d'échanges et des différents fuseaux de passage envisagés au droit de Maurens-Scopont, plusieurs réunions complémentaires ont eu lieu à l'initiative des élus du secteur ou de la DREAL.

■ Les élus

REUNION « SECTEUR 2 » DU 19 JANVIER 2011

En début de réunion, les élus de la Haute-Garonne rappellent leur opposition au principe de l'autoroute, ce qui n'a pas empêché les débats sur les fuseaux et les échangeurs.

Les fuseaux

A l'Ouest du secteur (contournement de Verfeil)

Le fuseau 2A apparaît le plus acceptable au regard des enjeux humains et naturels, ainsi qu'en termes de moindre fragmentation de l'espace naturel et agricole.

Cependant, des questions ont été soulevées concernant l'éventuelle intégration de la déviation actuelle de Verfeil dans le projet.

La DREAL a rappelé les trois options soumises à concertation :

- intégration du tracé de la déviation dans l'autoroute avec l'ancienne RD20 comme itinéraire de substitution ;

- intégration du tracé de la déviation dans l'autoroute avec création d'un itinéraire de substitution parallèle ;
- maintien de la déviation comme itinéraire de substitution avec création d'une infrastructure neuve pour l'autoroute.

Le Conseil général de la Haute-Garonne a rappelé son refus de l'intégration dans le projet autoroutier et le maire de Verfeil a exprimé de fortes réserves sur l'utilisation de l'ancienne RD20 comme itinéraire de substitution.

A l'Est du secteur (plaine du Girou)

Le fuseau 2E suscite le rejet des élus de Vendine et plus généralement des élus de toutes les communes haut-garonnaises situées au sud des routes départementales RD 20 et RN126 (ex RD 42) : ces derniers se prononcent en faveur du fuseau 2C. En outre, du fait que le fuseau 2P est en zone inondable, ces élus considèrent que l'autoroute devrait être surélevée, ce qui ne permettrait pas l'implantation de dispositifs anti-bruit efficaces et serait donc défavorable aux villages situés sur les coteaux. Ces positions sont reprises dans les délibérations du Faget, de Francarville, Tarabel, de Loubens-Lauragais, Prunet, Vendine, et la Communauté de communes Cœur Lauragais.

Les élus du Tarn, et plus précisément les communes de Teulat, Montcabrier, Bannières et Villeneuve-Les-Lavaur ont exprimé leur opposition au fuseau 2C confirmée dans un avis cosigné (02/02/2011) par le député Bernard CARAYON, le Conseil général du Tarn, la communauté de communes TARN-ET-AGOUT et les maires des communes précitées.

Les raisons invoquées concernent deux thématiques :

- l'une **humaine**, par l'effet de coupure des communes (exemple : coupure du village de Teulat),
- l'autre **agricole**, par la consommation de terres agricoles.

Par ailleurs, dans cet avis, le choix du fuseau est porté sur le fuseau 2P. Cette position est encore reprise dans les délibérations des communes de Bannières, Teulat, Maurens-Scopont et Villeneuve-lès-Lavaur.

Les échangeurs

Pour l'échangeur de Verfeil, les élus s'accordent sur un positionnement à l'ouest de la commune, avec un accès direct sur la RD 112.

Au niveau de Maurens-Scopont / Vendine, trois possibilités d'implantation sont évoquées :

- à proximité de Cadix-Cuq-Toulza (position souhaitée dans les délibérations de Cuq-Toulza, Algans et la Communauté de communes du Pays de Cocagne ;
- à proximité du carrefour RD 826 / RN126 (ex RD 42) ; cette position est souhaitée dans les délibérations de la commune de Loubens-Lauragais et de la Communauté de communes du Sescal ;
- plus à l'ouest avec un raccordement avec les RD11 et RD87 (position souhaitée dans les délibérations du Faget, de Francarville, Prunet, Vendine, et la Communauté de communes Cœur Lauragais .

La zone inondable

La construction des remblais en zone inondable a été évoquée par les élus qui s'inquiètent du risque d'augmentation des hauteurs d'eau et de la modification du champ d'inondation.

REUNION COMPLEMENTAIRE DU 3 MARS 2011 A MAURENS-SCOPONT

A la demande du maire de Maurens-Scopont, une réunion a été organisée par l'Etat avec les élus de la commune. Ces derniers proposent une adaptation du fuseau 2P légèrement plus au sud à flanc de coteau afin de sortir de la zone inondable et d'éviter le restaurant « En Bouyssou ».

Questionnés par le maître d'ouvrage quant à leur position sur le fuseau 2C, les élus comprennent les difficultés techniques liées à la zone inondable mais confirment leur opposition à ce fuseau nord.

REUNIONS COMPLEMENTAIRES DU 5 AVRIL 2011 AU FAGET ET A MAURENS-SCOPONT

Deux réunions successives (l'une à Maurens-Scopont, l'autre au Faget) se sont tenues en présence des élus des communes concernées : dans chacune, le maître d'ouvrage a présenté les résultats des études complémentaires entreprises à la suite de la réunion du 3 mars.

Les fuseaux

L'inscription dans le fuseau 2C a été affinée. Ce fuseau contourne le château de Scopont par le Nord et passe dans le hameau des Clauzolles qui comprend des activités économiques et quelques habitations.

Les élus de Maurens-Scopont s'opposent à ce fuseau (position confirmée par la délibération de la commune) et signalent que, s'il devait tout de même être adopté, un décalage au sud de la RN126 serait souhaitable afin de limiter l'impact sur le hameau des Clauzolles, quitte à exproprier En Baudet.

Les élus de Loubens-Lauragais et du Faget, conscients de l'impact sur le hameau des Clauzolles, considèrent que ce fuseau permet de

limiter l'emprise du projet sur la zone inondable limitant ainsi l'impact financier et environnemental.

Une adaptation du fuseau 2P/3P a été étudiée. Ce fuseau contournant le château de Scopont par le sud s'inscrit légèrement au sud du fuseau 2P/3P et passe dans les coteaux en limite communale de Maurens-Scopont, du Faget et de Loubens-Lauragais.

Les élus de Maurens-Scopont, conscients de l'impact environnemental du projet du fait de son insertion en zone inondable, considèrent que ce fuseau limite l'impact sur les activités économiques et les habitations des Clauzolles mais aussi de la commune du Faget, au regard de l'inscription de l'autoroute en fort déblai.

Les élus de Loubens-Lauragais et du Faget s'opposent à ce fuseau considérant que l'impact sur leurs communes sera important en termes de bruit et de paysage. Ils soulignent que l'impact agricole est encore plus important que pour le fuseau 2P/3P puisqu'il coupe en deux une grande exploitation agricole.

Les échangeurs

Suite à la proposition du maître d'ouvrage de positionner l'échangeur de Maurens-Scopont / Vendine au plus près du carrefour actuel entre la RN126 (ex RD 42) et la RD 826, les élus haut-garonnais rappellent la préférence de la Communauté de communes de Cœur Lauragais pour un raccordement au plus près de la RD11.

Les élus de Maurens-Scopont signalent qu'ils préfèrent que le fuseau Sud soit retenu.

■ Les particuliers

Les fuseaux

Pour l'Ouest du secteur (déviation de Verfeil), on constate une préférence pour les fuseaux 2A / 2P à peu de choses près identiques sur le secteur par rapport au fuseau 2B.

La pétition Terres et Coteaux du Lauragais, au-delà de l'expression générale d'opposition au projet, se positionne fermement contre les fuseaux 2B, 2D, 2E et 2P.

Pour l'Est du secteur (plaine du Girou),

On observe :

- une forte mobilisation des riverains contre le fuseau 2C,
- une nouvelle expression de refus du fuseau 2E ; certes avec une mobilisation plus faible, mais ce refus avait déjà été exprimé lors de la précédente concertation,
- des avis qui se partagent pour les fuseaux 2C et 2P.

Lors de la permanence de Teulat, les riverains ont manifesté :

- une forte inquiétude – pour ceux situés en bordure immédiate de la RN126 (ex RD 42) - sur les communes de Montcabrier et de Bannières, impactés potentiellement par les deux fuseaux 2C et 2P,
- le souhait de voir le tracé au plus près du GIROU exprimé notamment lors de la permanence de Teulat.

Le foncier

Du fait de l'emprise du projet, des riverains et des exploitants agricoles ont souhaité des renseignements sur les conditions liées à l'expropriation (calendrier, distance par rapport à l'infrastructure, indemnités, etc).

Des réponses directes ont été apportées lors des permanences et une réponse générale à cette thématique est accessible sur le site Internet.

Le cadre de vie

Lors des permanences, des questions ont été posées sur les mesures prises contre le bruit et sur l'insertion paysagère de l'infrastructure.

Concernant les mesures de réduction du bruit, une réponse générale à cette thématique est accessible sur le site Internet.

■ Les acteurs institutionnels

Le patrimoine

Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) de la Haute-Garonne considère que le fuseau 2P, ainsi que la partie commune des fuseaux 2D/2E est trop proche du Moulin de Nagasse et demande un décalage au sud pour rendre ces fuseaux acceptables.

Vis-à-vis du château classé de Scopont, la demande du SDAP est de privilégier le fuseau 2C ou d'adapter le fuseau 2P en le décalant vers le sud.

Les milieux et les risques naturels

Les services contactés (ONEMA, DDT) ont rappelé les principes méthodologiques à appliquer sur ce type de projet, sans pour autant se prononcer en faveur d'un fuseau particulier. Ils rappellent plusieurs règles de prise en compte du milieu physique et naturel :

- l'évitement de l'impact doit rester le premier objectif,
- l'aménagement doit respecter la transparence hydraulique,
- des mesures de préservation ou de rétablissement des continuités écologiques doivent être mises en œuvre.

Notamment, il conviendra de prendre garde aux espèces protégées et à leurs habitats (bergeronnette printanière, jacinthe de Rome,..).

Les services émettent en outre deux fortes réserves :

- la réalisation du projet dans le lit mineur du GIROU sur un linéaire trop important,
- le recalibrage du GIROU sur un linéaire trop important.

Les Chambres d'agriculture

Suite à la réunion du comité de suivi du 14 février 2011, et à la demande des Chambres d'agriculture, le maître d'ouvrage les a réunies pour leur confier la réalisation d'un travail commun.

Le diagnostic conjoint des deux chambres a permis de définir une zone de moindre impact pour le monde agricole. Cette dernière est située pour l'essentiel entre, d'une part, les routes départementales RD 20 et RN126 (ex RD 42), et d'autre part, le Girou.

Par contre, au niveau du château de Scopont, la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne souhaite un passage au nord alors que la Chambre d'Agriculture du Tarn souhaite un passage au sud.

La servitude aéronautique

Dans le cadre de cette nouvelle concertation, la Direction de l'Aviation Civile (DAC) a été consultée à nouveau pour avis sur les fuseaux présentés, notamment au regard de l'évolution des textes réglementaires et du nouvel aménagement de l'aérodrome de BOURG-SAINT-BERNARD, avec mise en place d'un treuil pour le lancement des planeurs.

La DAC indique que les fuseaux 2P, 2D et 2E passant à proximité de l'aérodrome (< 400 m) sont plus sensibles au regard d'une nouvelle directive sécuritaire de 2010 (prise en compte d'un incident

potentiel sur le largage du câble). Elle est plus favorable au fuseau 2C au droit de l'aérodrome.

■ La synthèse

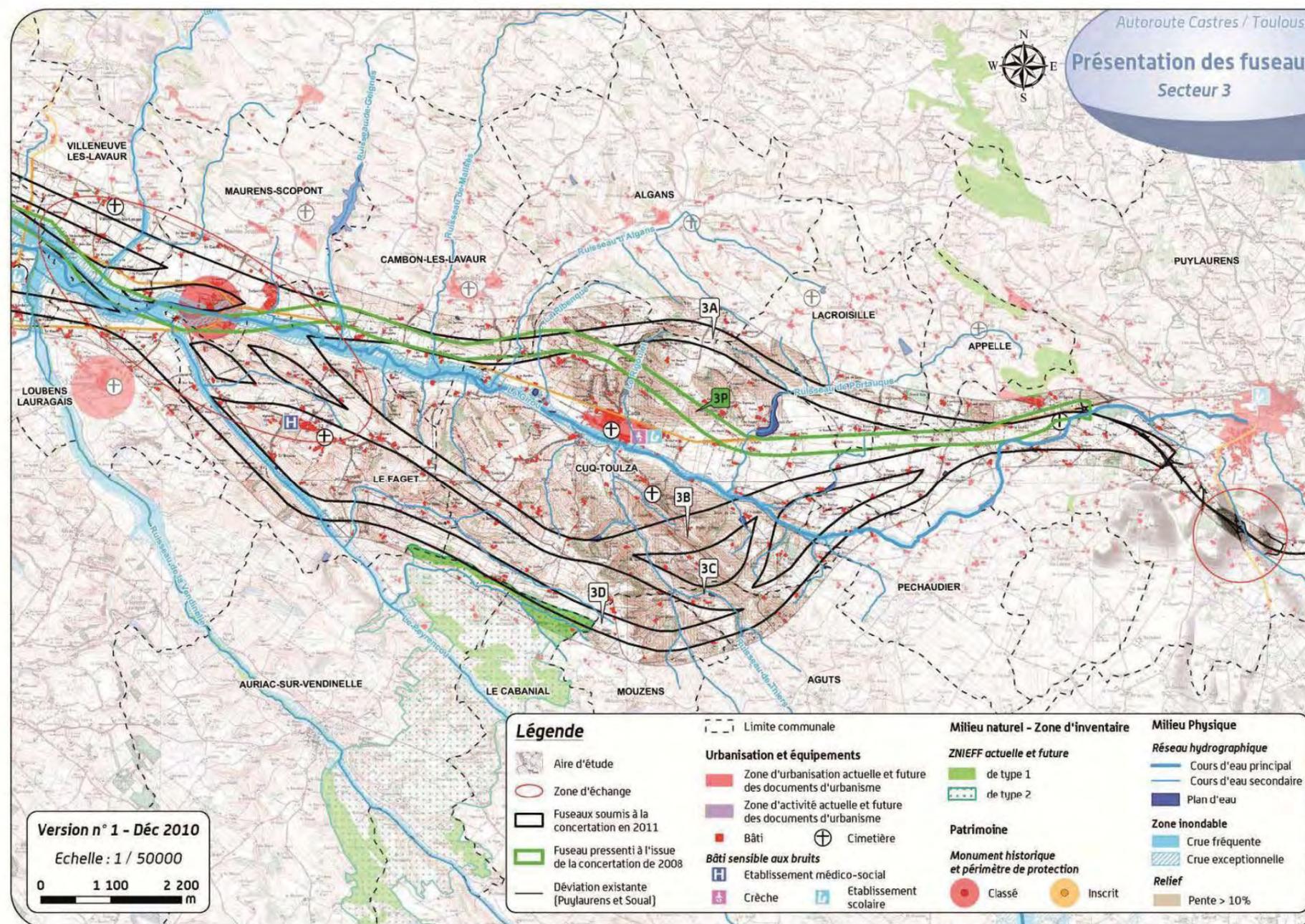
Pour l'ouest du secteur (déviation de Verfeil), le fuseau 2P fait l'objet d'un large consensus. Le maître d'ouvrage s'est engagé dès la réunion du Comité de suivi du 19 novembre 2010, à étudier les différentes options, impliquant ou non le doublement de la déviation actuelle de Verfeil.

Pour l'Est du secteur (plaine du Girou), les avis sont partagés entre les fuseaux 2C et 2P, et notamment entre un passage au nord ou au sud du château de Scopont.

Pour l'échangeur de Verfeil, un consensus clair se dégage en faveur d'un positionnement à l'ouest de la RD112 avec un raccordement sur cette voie

Pour celui de Maurens-Scopont / Vendine, un consensus semble possible sur un raccordement au plus près du carrefour actuel, entre la RN126 (ex RD 42) et la RD826, même si plusieurs expressions se sont manifestées en faveur d'un positionnement plus à l'ouest.

Enfin, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une étude hydraulique permettant d'évaluer précisément le risque d'inondation et les impacts du projet autoroutier, afin de dimensionner les mesures d'atténuation (ouvrages hydrauliques notamment).



Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur les fuseaux - 54

Secteur 3

Une réunion rassemblant l'ensemble des élus du secteur s'est tenue le 18 janvier 2011.

Du fait des différents fuseaux de passage envisagés, plusieurs réunions complémentaires se sont tenues à la demande de la mairie de Cuq-Toulza ou à l'initiative de la DREAL.

■ Les élus

REUNION « SECTEUR 3 » DU 18 JANVIER 2011

Les fuseaux

Un consensus se dégage sur le fuseau 3P, avec quelques réserves en limite de secteur (2P / 3P) où le passage au droit de la zone inondable du Girou interpelle.

Cette position est confirmée par les délibérations des communes d'Agut, Algans et de la Communauté de communes du Pays de Cocagne.

Les échangeurs

Au niveau de Maurens-Scopont / Vendine, deux possibilités d'implantation sont évoquées :

- à proximité de Cadix-Cuq-Toulza ;
- à proximité du carrefour RD 826 / RN126 (ex RD 42) ;

L'aménagement de l'échangeur existant de Puylaurens fait consensus.

Les autres sujets abordés

Ont également été abordées, au cours de la réunion, les thématiques suivantes :

- la construction de l'infrastructure en zone inondable avec les risques d'exhaussement et d'extension de la zone inondable,

- l'absence de réserves foncières qui permettraient d'acquérir progressivement des terrains agricoles facilitant par la suite les échanges,
- la pression foncière liée à l'implantation d'un échangeur,
- les itinéraires de substitution et plus particulièrement la desserte des entreprises avec la circulation locale des poids-lourds.

REUNION COMPLEMENTAIRE DU 21 FEVRIER 2011 A CUQ-TOULZA

A la demande de la Municipalité de Cuq-Toulza, une réunion complémentaire a été organisée en présence du maître d'ouvrage, du sous-préfet de Castres, du maire de Cuq-Toulza et des adjoints du président de l'Association de Défense des Intérêts des Habitants de Cuq-Toulza.

Un dossier préparé par la Mairie a été remis en séance, présentant un souhait affirmé de voir retenu le fuseau 3A et non le fuseau 3P. Les deux fuseaux sont jugés par le Conseil municipal équivalents du point de vue agricole mais nettement plus défavorable pour le fuseau 3P du point de vue humain (impact bâti, nuisances sonores, etc.).

Cette position est relayée par le Sénateur Jean-Marc Pastor (courrier du 10 mars 2011). La mairie demande à la DREAL d'étudier les possibilités d'adapter le fuseau 3A pour rester le plus longtemps possible sur la commune. Cette réunion a été suivie d'un échange avec les habitants pour en rendre compte.

La commune de Cuq-Toulza a par ailleurs délibéré le 7 mars 2011 pour s'opposer au fuseau 3P et demander l'examen d'un nouveau tracé.

REUNION COMPLEMENTAIRE DU 8 AVRIL 2011 EN SOUS-PREFECTURE DE CASTRES

En raison des divergences d'opinions sur les fuseaux 3P et 3A, le maître d'ouvrage a réuni les élus locaux ainsi que la Chambre d'agriculture du Tarn.

Deux adaptations des fuseaux nord ont été présentées :

Un fuseau « intermédiaire » qui est adapté du fuseau 3A et qui franchit la pointe nord du lac de la Vernède.

Les participants à la réunion s'accordent que le fuseau ne permet pas, par rapport au fuseau 3A, de réduire l'impact sur l'activité agricole. Ce fuseau ajoute une contrainte supplémentaire avec le franchissement du lac de la Vernède mais s'éloigne du bourg de Cuq-Toulza tout en restant sur cette commune.

Une amélioration du fuseau 3P qui consiste à réaliser l'autoroute en déblai au niveau du franchissement de la RN126 à l'est.

Ce profil en long permet de passer l'autoroute sous la RN126 qui serait légèrement surélevée (environ 3 mètres).

Les participants à la réunion conviennent que cette adaptation du fuseau présente l'avantage de réduire les nuisances (paysage et bruit) pour les riverains et notamment pour le lotissement.

Le maire de Cuq-Toulza confirme son opposition au fuseau 3P et demande à la DREAL une nouvelle réunion pour présenter ces propositions en mairie.

REUNION COMPLEMENTAIRE DU 15 AVRIL 2011 A CUQ-TOULZA

Cette réunion s'est tenue à la demande de la municipalité de Cuq-Toulza en présence du maître d'ouvrage, du sous-préfet de Castres, du maire de Cuq-Toulza entouré de ses adjoints et de 25 habitants de la commune.

Le maître d'ouvrage a présenté les améliorations apportées au fuseau 3P et le fuseau 3A adapté à l'est.

Lors de l'échange, les participants et la municipalité ont confirmé leur opposition au fuseau 3P malgré les améliorations apportées, en raison des impacts de ce dernier sur le milieu humain et le bâti.

REUNION COMPLEMENTAIRE DU 3 MAI 2011 A CUQ-TOULZA

Cette réunion a permis de présenter le projet à la commission d'aménagement de l'espace de la communauté de communes du Pays de Cocagne.

■ Les particuliers

Les fuseaux

Présenté publiquement pour la première fois, contrairement aux autres fuseaux proposés à la concertation 2007-2008, le fuseau 3P a fait l'objet d'une mobilisation importante des habitants de Cuq-Toulza pour s'y opposer.

La pétition Terres et Coteaux du Lauragais, au-delà de l'expression générale d'opposition au projet, se positionne fermement contre les fuseaux 3B, 3C et 3P.

La permanence tenue au Faget a également vu le fuseau 2P / 3P refusé, avec proposition d'un passage au Nord de la RN 126 (continuité du fuseau 2C).

Le foncier

Du fait de l'emprise du projet, des riverains et des exploitants agricoles ont souhaité des renseignements sur les conditions liées à l'expropriation (calendrier, distance par rapport à l'infrastructure, indemnités, etc).

En plus des réponses apportées directement lors des permanences, une réponse générale à cette thématique est accessible sur le site Internet.

Le cadre de vie

Lors des permanences, des questions ont été posées sur les mesures prises contre le bruit et sur l'insertion paysagère de l'infrastructure.

Concernant les mesures de réduction du bruit, une réponse générale à cette thématique est accessible sur le site Internet.

■ Les acteurs institutionnels

Les milieux naturels

Le relief accidenté de ce secteur abrite des espèces protégées ou remarquables. Ces espèces devront faire l'objet d'un inventaire le plus exhaustif possible afin de déterminer la valeur patrimoniale des sites et des corridors, ainsi que leur sensibilité au projet.

La Chambre d'Agriculture du Tarn

Par délibération du 25 février 2011, le fuseau jugé le plus favorable est le fuseau 3P, viennent ensuite les fuseaux 3D et 3A.

■ La synthèse

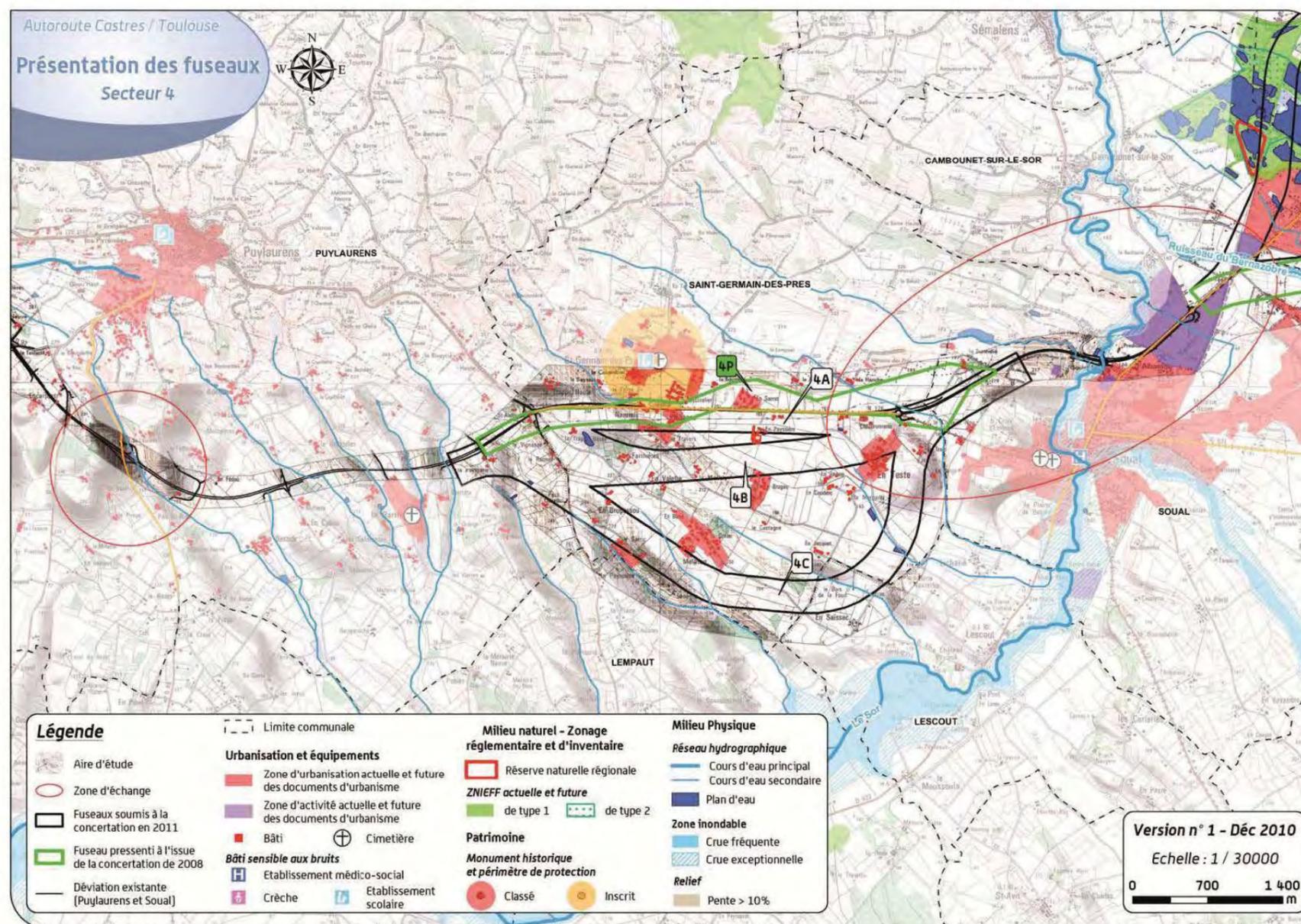
Pour le contournement de Cuq-Toulza, les fuseaux au sud du bourg de Cadix sont rejetés au profit des fuseaux au nord. A l'ouest, les fuseaux 3A et 3P sont communs et font consensus. A l'est, par contre, les avis sont partagés et très tranchés entre les fuseaux 3A et 3P:

- des habitants, des associations locales et la municipalité se mobilisent contre le fuseau 3P en raison de ses impacts sur le milieu humain et le bâti; ils sont par contre favorables au fuseau 3A, voire au 3A adapté;
- les communes situées au nord de Cuq-Toulza (Algans et Lacroisille) sont favorables au fuseau 3P et opposées au 3A.

Pour l'échangeur de Maurens-Scopont / Vendine, deux alternatives demeurent: un raccordement au plus près du carrefour actuel, entre la RN126 (ex RD 42) et la RD 826 ou un positionnement au plus près de la RD11 .

Le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une étude hydraulique permettant d'évaluer précisément le risque d'inondation et les impacts du projet autoroutier, afin de dimensionner les mesures d'atténuation (ouvrages hydrauliques notamment).

L'étude de l'itinéraire de substitution intégrera la problématique du trafic local en particulier poids-lourds.



Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur les fuseaux - 58

Secteur 4

Comme dans les autres secteurs, une réunion intercommunale a été organisée en début de concertation ; il n'a pas été nécessaire d'organiser de nouvelles réunions avec les élus.

■ Les élus

REUNION « SECTEUR 4 » DU 17 JANVIER 2011

Les fuseaux

Les élus souhaitent une adaptation du fuseau 4P permettant un aménagement au plus près de la RN126 et n'autorisant pas de contournement par le nord du hameau d'En Serrat.

Ils souhaitent que l'autoroute se raccorde au plus vite au niveau de la déviation de Soual.

Les autres fuseaux sont considérés trop longs ou ayant un impact important sur le monde agricole.

Les échangeurs

L'aménagement de l'échangeur de Puylaurens fait l'objet d'un consensus comme lors de la réunion du secteur 3. La nécessité de son maintien est par ailleurs affirmée dans les délibérations de la Communauté de communes Lauragais Revel Sorézois et par un courrier de la commune de Castelnaudary, de la Communauté de communes de Castelnaudary et Bassin Lauragais et du Scot Lauragais.

L'implantation d'un échangeur à l'est de Soual, desservant les zones d'activités En Toulze et La Prade, ainsi que la base de loisirs des Étangs, retient les faveurs des différents acteurs.

La question de la zone d'échanges de Soual a cependant fait l'objet de remarques complémentaires lors de la réunion du 25 janvier 2011 sur le secteur 5 (cf. ci-après).

L'itinéraire de substitution

Plusieurs inquiétudes sont exprimées, notamment vis-à-vis du trafic poids-lourds. L'arrêté d'interdiction de circulation pour les poids-lourds pris à SOUAL et l'intégration de la déviation existante de Soual dans la future infrastructure posent la question de l'itinéraire poids-lourds et des éventuels allongements de parcours.

Les élus demandent que cette problématique soit étudiée avec la plus grande attention ; le soutien des collectivités locales au projet en dépend.

Le maître d'ouvrage s'est engagé à prendre en compte les préoccupations exprimées au sujet des circulations locales, en particulier des poids lourds. A sa demande, plusieurs échanges ont eu lieu (fin février-début mars 2011) entre le CETE du sud-ouest, les acteurs socio-économiques et les élus locaux.

■ Les particuliers

Les fuseaux

Le fuseau 4A / 4P recueille une large majorité parmi les avis exprimés.

Les échangeurs

Le positionnement des échangeurs dans ce secteur n'a pas suscité de remarque particulière.

Le cadre de vie

Lors des permanences, des questions ont été posées sur les mesures prises contre le bruit et sur l'insertion paysagère de l'infrastructure.

Concernant les mesures de réduction du bruit, une réponse générale à cette thématique est accessible sur le site Internet.

Les accès pour les riverains

Lors des permanences, des questions ont été posées sur le franchissement des accès aux habitations dans le cas du jumelage de la RN 126 et de l'autoroute. Ces aspects du projet seront traités dans la phase d'étude plus détaillée à venir.

■ Les acteurs institutionnels

La Chambre d'Agriculture

La Chambre d'agriculture du Tarn préconise un aménagement au plus près de la RN 126.

Les milieux naturels

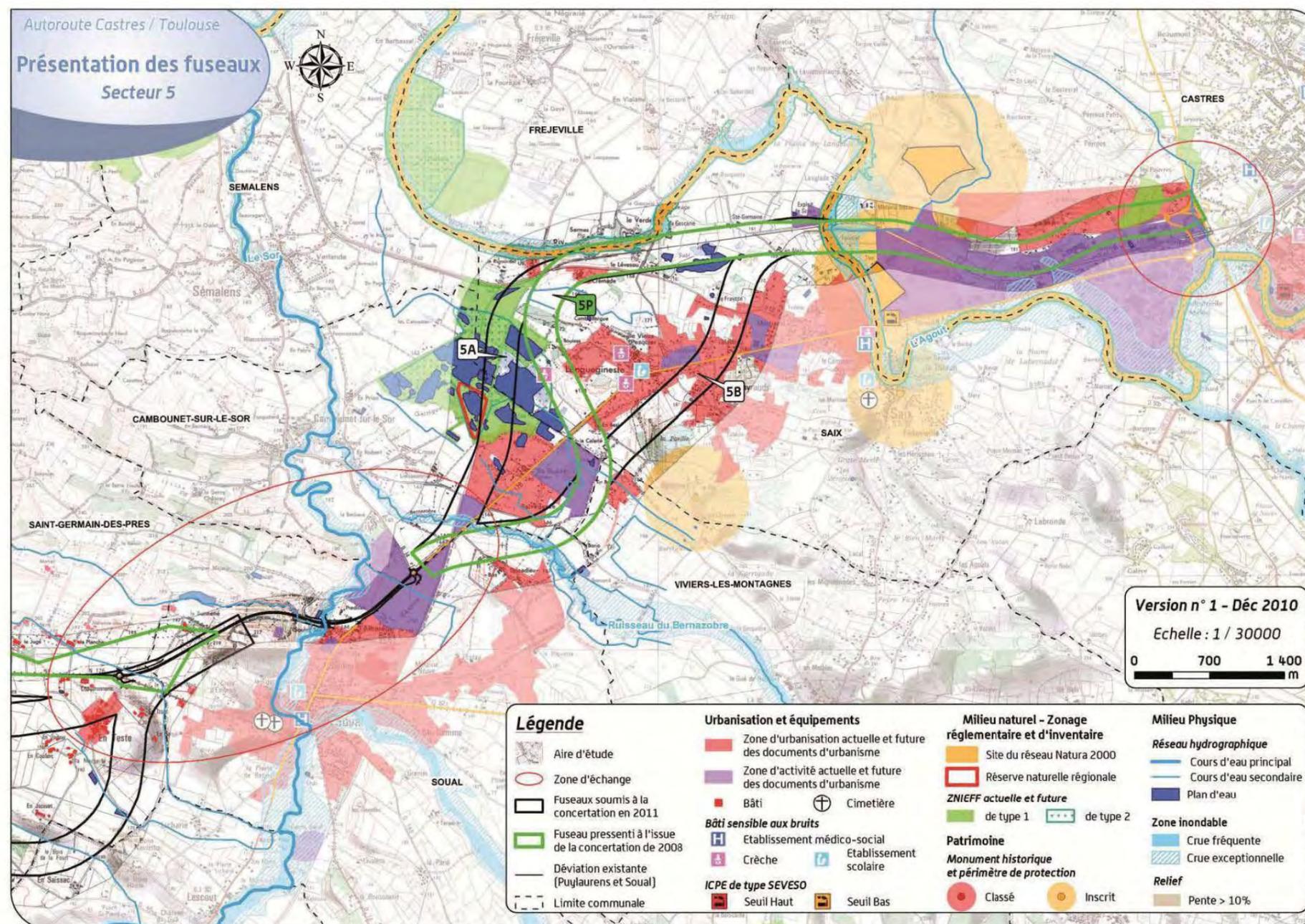
Aucun enjeu particulier n'est recensé au regard des études actuelles. En effet, le Sor constitue l'enjeu le plus fort, mais son rétablissement est déjà intégré à la déviation actuelle de Soual.

■ La synthèse

Un consensus se dégage sur un fuseau de passage correspondant à une adaptation du fuseau 4P. Cette solution permettrait un aménagement au plus près de la RN126 et un contournement du hameau d'En Serrat par le sud de la RN126.

L'échangeur à l'est de la déviation de Soual apparaît le plus pertinent.

L'étude de l'itinéraire de substitution intégrera la problématique du trafic local en particulier poids-lourds ainsi que la desserte des riverains, notamment en raison de la proximité de l'autoroute avec la RN 126 existante.



Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur les fuseaux - 62

Secteur 5

Ce secteur est particulier puisque la section comprise entre la voie communale n°50 et la rocade de Castres, dite « urbaine », a été déclarée d'utilité publique en 2004. D'autre part, la section comprise entre la déviation de Soual et la voie communale n°50, dite « rase campagne », a fait l'objet d'une enquête publique en 2007 et a reçu un avis favorable de la commission d'enquête.

■ Les élus

REUNION « SECTEUR 5 » DU 25 JANVIER 2011

Les fuseaux

Les élus confirment leur préférence pour le fuseau 5P. Cette position est confirmée par les délibérations de la commune de Castres et de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet.

Les échangeurs

La proposition de l'échangeur de Soual positionné à l'Est n'appelle pas de commentaires particuliers de la part des élus.

Par contre, La commune de Castres formule une demande de création d'un échangeur au droit de la VC 50 afin de desservir les zones d'activités du Mélou et de La Chartreuse. Cette position est confirmée par délibération et lors de la réunion du Comité de suivi du 14 février 2011.

L'itinéraire de substitution

Plusieurs inquiétudes sont exprimées, notamment vis-à-vis du trafic poids-lourds. L'arrêté d'interdiction de circulation pour les poids-lourds pris à Soual et l'intégration de la déviation existante

de Soual dans la future infrastructure posent la question de l'itinéraire poids-lourds et des éventuels allongements de parcours.

Comme solution, pour ne pas pénaliser l'activité économique locale, une proposition d'échangeur supplémentaire à l'ouest de Soual est présentée par le Maire, associée à une gratuité entre les deux échangeurs de Soual ainsi créés.

Les élus demandent que la problématique du péage soit étudiée avec la plus grande attention ; le soutien des collectivités locales au projet en dépend.

Le maître d'ouvrage s'est engagé à prendre en compte les préoccupations exprimées au sujet des circulations locales, en particulier des poids lourds. A sa demande, plusieurs échanges ont eu lieu (fin février-début mars 2011) entre le CETE du sud-ouest, les acteurs socio-économiques et les élus locaux.

■ Les particuliers

Les fuseaux

Le fuseau pressenti 5P, issu de l'enquête publique précédente, recueille la majorité des avis favorables exprimés. Cependant la participation des riverains est relativement faible, sans doute du fait de l'historique de ce projet.

Les échangeurs

Le souhait d'un échangeur supplémentaire au droit de la VC 50 est exprimé par les acteurs économiques présents à la permanence de Castres.

La gratuité du parcours entre ce nouvel échangeur et la rocade de Castres est demandée.

Outre les échangeurs, c'est la circulation dans les zones d'activités du Mélou et de la Chartreuse qui posent question au regard du trafic poids-lourds. La présence de nombreux employés et de clients de la zone commerciale engendre aussi des conflits d'usage.

Le foncier

Du fait de l'emprise du projet, des riverains et des exploitants agricoles ont souhaité des renseignements sur les conditions liées à l'expropriation (calendrier, distance par rapport à l'infrastructure, indemnités, etc).

Une réponse générale à cette thématique est accessible sur le site Internet.

Le cadre de vie

Lors des permanences, des questions ont été posées sur les mesures prises contre le bruit et sur l'insertion paysagère de l'infrastructure.

Concernant les mesures de réduction du bruit, une réponse générale à cette thématique est accessible sur le site Internet.

Les dessertes locales

La problématique des dessertes locales et notamment celle de la base de loisirs a été évoquée. Une réponse à cette question est accessible sur le site Internet.

■ Les acteurs institutionnels

Le patrimoine

Le SDAP du Tarn précise que La Chartreuse constitue un enjeu important et qu'une métairie située au nord de la VC 50 constitue un bâti remarquable mais non protégé.

Les milieux naturels

Le fuseau 5A impacte fortement une zone classée en ZNIEFF, avec des plans d'eau. Un plan d'eau abritant des hérons est classé en réserve naturelle régionale. Les problématiques de co-visibilité et de franchissement de l'infrastructure seront cruciales pour ces oiseaux.

Plusieurs zones humides sont recensées sur l'ensemble des fuseaux.

L'Agoût constitue un enjeu très fort car classée en zone Natura 2000, mais aussi du fait de la forte potentialité de la présence de la Bouvière ainsi que de la reconquête prévisible par la Loutrou d'Europe.

■ La synthèse

Le fuseau 5P et le positionnement de l'échangeur de SOUAL à l'est de la déviation font consensus.

Un échangeur supplémentaire est demandé au droit de la VC 50. De plus, l'intégration de la déviation de Soual dans le projet nécessitera d'étudier la question du trafic local notamment des poids-lourds au regard des enjeux économiques. Cette considération a en outre conduit la mairie de Soual à proposer un deuxième échangeur à l'ouest de la déviation.

Ces nouvelles demandes seront étudiées dans le cadre de l'étude globale des échangeurs que le préfet de région s'est engagé - lors du comité de suivi du 14 février 2011 - à faire réaliser dans le cadre des études à venir.

II. Bilan de la concertation sur les tracés (Janvier - Mars 2012)



Autoroute
Castres-Toulouse

Bilan de la concertation
sur les tracés
(Janvier-mars 2012)

Sommaire

Introduction-----5

- ▶ Les objectifs de la concertation sur les variantes de tracés -----6
- Rappel de la décision ministérielle du 25 juin 2010* -----7
- Le territoire concerné* -----9

1 Le dispositif et les modalités de la concertation----- 11

- ▶ L'organisation générale de la concertation -----12
- Les instances de pilotage et de concertation* -----12
- Les modalités de concertation* -----13
- ▶ Le déroulement de la concertation -----14
- Les réunions intercommunales d'élus* -----14
- La consultation du public* -----16
- Les réunions des instances* -----17
- Les réunions complémentaires* -----17
- ▶ Les outils d'information et d'expression -----18
- Le dossier de concertation* -----18
- Le site internet* -----19
- Annonces publicitaires des permanences en mairies* -----20
- Affiches-posters en mairie* -----21

2 Synthèse des avis et expressions lors de la 2^{ème} phase de concertation ----- 23

- La couverture médiatique de la concertation* -----24
- ▶ Expression des institutions et du public -----25
- Les institutions* -----25
- Le Comité de suivi* -----29
- Les pétitions* -----30
- Le public : participation et expression* -----31
- Le compte-rendu du garant de la concertation* -----38

3 Synthèse des avis et expressions par secteur----- 39

- ▶ Secteur 1 : de l'A68 à Verfeil -----40
- Spécificité de la zone étudiée* -----40
- Synthèse des échanges* -----40
- ▶ Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur -----41
- Variante étudiée par le maître d'ouvrage* -----41
- Demandes d'études complémentaires* -----42
- Synthèse des échanges* -----42
- ▶ Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens -----44
- Variante étudiée par le maître d'ouvrage* -----44
- Demandes d'études complémentaires* -----44
- Synthèse des échanges* -----45
- ▶ Secteur 4 : de Puylaurens à Soual -----46
- Variante étudiée par le maître d'ouvrage* -----46
- Demandes d'études complémentaires* -----46
- Synthèse des échanges* -----46
- ▶ Secteur 5 : de Soual à Castres -----47
- Variante étudiée par le maître d'ouvrage* -----47
- Demandes d'études complémentaires* -----47
- Synthèse des échanges* -----47

Introduction

► Les objectifs de la concertation sur les variantes de tracés

Après une première phase de concertation sur le fuseau d'études...

Une première phase de concertation sur les fuseaux s'est déroulée entre janvier et mai 2011. A la suite du comité de pilotage du 26 mai 2011, le préfet de région Midi-Pyrénées a arrêté le fuseau d'études au sein duquel devait s'effectuer la recherche de tracés pour l'autoroute.

... puis sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution ...

A la demande des élus locaux, le préfet a également engagé une étude globale sur les points d'échange (nombre et positionnement des échangeurs) et l'itinéraire de substitution. Une concertation a été consacrée à ces aspects en novembre et décembre 2011.

A la suite du comité de pilotage du 12 décembre 2011, le préfet de région a décidé des orientations relatives aux échanges et à l'itinéraire de substitution pour la suite des études et de la concertation.

... une autre phase de concertation sur les variantes de tracés de référence...

Sur la base des études réalisées, la DREAL Midi-Pyrénées a étudié plusieurs variantes de tracés avant de les soumettre aux élus, aux acteurs du territoire et au public. Ce bilan porte sur cette dernière phase de concertation qui conduira au choix d'un tracé de référence pour le projet d'autoroute entre Castres et Toulouse.

... avant d'engager l'enquête publique, autre moment fort de la concertation

Les études détaillées sur le tracé de référence permettront de définir une bande de 300 mètres de large qui sera soumise à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Rappel de la décision ministérielle du 25 juin 2010

Art. 1^{er}. – Le principe de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière est retenu ; les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens.

Art. 2. – Les études préciseront les caractéristiques propres à la concession, et notamment les modalités de tarification de l'usage de la voie (hypothèses tarifaires, types de péage ou localisation des barrières de péage).

Ces études intégreront les apports du projet à la cohérence des différentes politiques mises en œuvre localement que ce soit en termes de développement économique ou de maîtrise et de structuration de la croissance de l'aire métropolitaine toulousaine. Ces études seront conduites dans une perspective multimodale, en intégrant notamment les projets de développement du transport ferroviaire.

Art. 3. – Ces études devront aussi permettre de justifier et de préciser les caractéristiques du projet au regard de son intérêt pour les territoires concernés et de ses effets potentiels, et notamment :

- la localisation des échangeurs et diffuseurs, qui devra être cohérente avec les politiques de développement local et de maîtrise de l'urbanisation mises en œuvre sur les territoires concernés ;
- les modalités de traitement des parties du réseau destinées à servir d'itinéraires de substitution, en particulier en termes de sécurité ;

– les modalités de préservation des activités agricoles visant à minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes ;

– les modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet ;

– les modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;

– les modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique...) ;

– les modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;

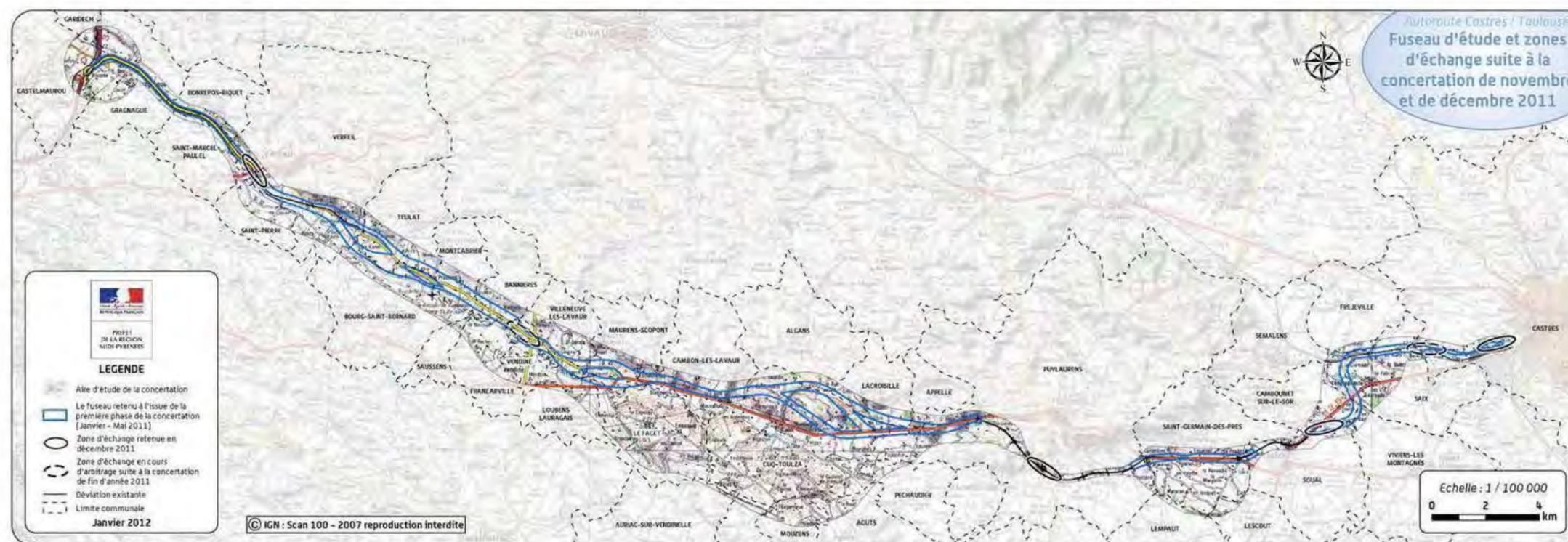
– l'évaluation du bilan du projet en termes de gaz à effet de serre.

Art. 4. – Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de région, associant les services de l'Etat, des représentants des collectivités territoriales concernées, des représentants du milieu économique, y compris les agriculteurs, des représentants syndicaux et des associations, notamment les associations de protection de l'environnement.

Art. 5. – La concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner.

Le territoire concerné

Le périmètre concerné par la concertation comprend les différentes communes traversées par le fuseau d'études issu de la décision du préfet de région Midi-Pyrénées en mai 2011. Elle recouvre 2 départements (le Tarn et la Haute-Garonne).



Autoute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur le tracé de référence (janvier - mars 2012)

1

Le dispositif et les modalités de la concertation

► L'organisation générale de la concertation

Les instances de pilotage et de concertation

Conformément à la décision ministérielle du 25 juin 2010 et dans l'esprit de la loi Grenelle, le dispositif de concertation, dont les principes sont fixés par **une charte**, est encadré par plusieurs instances mises en place par le maître d'ouvrage :

- **un comité de pilotage**, présidé par le préfet de région : ce comité est l'instance de validation des études, d'arbitrage et de préparation des décisions à prendre. Il est composé :
 - des représentants de l'Etat : préfet de région, préfet de la Haute-Garonne, du préfet du Tarn, directeur de la DREAL Midi-Pyrénées ;
 - du président du Conseil régional de Midi-Pyrénées ;
 - des présidents des Conseils généraux du Tarn et de la Haute-Garonne ;
 - du président de la Communauté d'agglomération de Castres – Mazamet.
- **un comité technique** réunissant des représentants des services techniques de chacun des organismes présents dans le comité de pilotage.
- **un comité de suivi, présidé par le préfet de région**, tel que prescrit par la décision ministérielle, dont la composition reflète l'esprit du Grenelle de l'environnement en matière de gouvernance (État, élus, associations, représentants du monde économique et des entreprises et représentants des salariés) est un lieu d'échange qui permet notamment de s'assurer du bon déroulement de la concertation.

- **un garant** de la concertation, Madame Nerte DAUTIER, nommée par la Commission nationale du débat public sur proposition du préfet de la région Midi-Pyrénées, veille au bon déroulement de la concertation.
Par ailleurs, les élus et acteurs du territoire sont associés à la recherche de synergies entre l'autoroute et les territoires concernés :
- **deux groupes de travail techniques** associent les représentants des collectivités et des services de l'État ainsi que des experts pour partager leurs connaissances et émettre des avis notamment sur les volets « aménagement du territoire & agriculture » et « environnement » ;
- **des ateliers du développement durable** ont permis de montrer comment et en quoi ce projet contribuerait au développement durable des territoires concernés.



Les ateliers du développement durable organisés à Castres le 23 janvier 2012

Les modalités de concertation

Les modalités de la concertation sur les variantes de tracés s'inspirent de celles mises en œuvre lors de la concertation sur les fuseaux.

- **5 réunions inter-communales**, du 30 janvier au 3 février 2012, ont été organisées, une par secteur de l'itinéraire. L'objectif de ces réunions était d'obtenir les avis des élus sur les variantes de tracés ;
- **6 permanences de proximité pour le public**, du 6 au 28 février 2012, pour un dialogue direct entre la DREAL Midi-Pyrénées et les particuliers concernés par le projet (une permanence supplémentaire ayant été organisée à Teulat)
- **Dans chaque mairie** étaient disposés :
 - **une affiche** présentant en grand format les variantes de tracés et invitant les habitants aux permanences ;
 - **un exemplaire du dossier de concertation** en libre consultation ;
 - **un registre** où le public pouvait inscrire avis, remarques, suggestions sur le projet ;
- **Des réunions supplémentaires** sur demande des élus ou de la DREAL ont permis d'échanger sur des points particuliers.
- **Des échanges approfondis** avec les acteurs du territoire lors de la réunion du comité de suivi du 5 mars 2012.

Parallèlement le **site Internet** www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr permettait de visualiser l'ensemble des tracés, de consulter et de télécharger le dossier de concertation tout en offrant la possibilité d'émettre un avis par mail.

L'ensemble de ce dispositif a été porté à la connaissance du public par des **communiqués de presse** et des **insertions publicitaires** dans la presse locale et régionale.

UNE CONCERTATION DANS L'ESPRIT DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Dès la charte de la concertation, l'Etat, maître d'ouvrage de l'autoroute Castres-Toulouse, avait indiqué son intention d'associer les différents acteurs du territoire pour prendre en compte les avis formulés par les différents collèges (élus, monde économique, syndicats, associations).

Outre le Comité de suivi, constitué sur la base de ces collèges, deux groupes de travail ont été créés : l'un sur l'environnement, l'autre sur l'agriculture et l'aménagement du territoire. Ils réunissent non seulement les représentants des collèges concernés mais aussi des experts scientifiques et permettent de renforcer la prise en compte des aspects écologiques et de développement local.

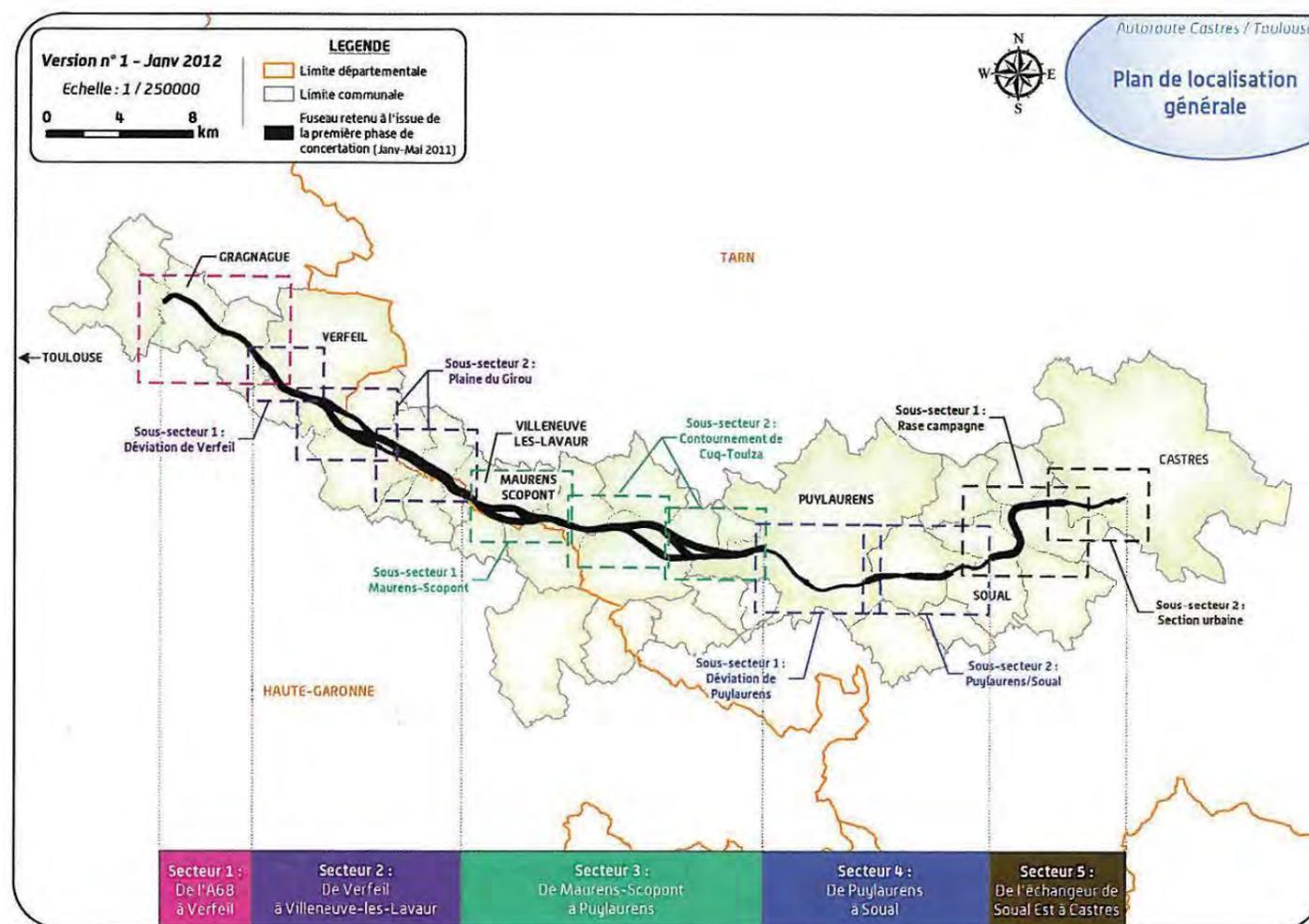
Afin de préparer l'arrivée du projet d'autoroute Castres-Toulouse, l'Etat a organisé le 23 janvier 2012 à Castres une rencontre de tous les acteurs du territoire. Cette journée d'échange sur les défis à relever pour bénéficier au mieux de cette nouvelle infrastructure avait pour ambition de permettre aux acteurs locaux de dégager les orientations permettant d'inscrire le projet dans une perspective d'aménagement durable des territoires concernés.

Madame Nerte DAUTIER, nommée par la Commission nationale du débat public, a poursuivi sa mission de garant pendant cette phase de concertation.

► Le déroulement de la concertation

Les réunions intercommunales d'élus

Les variantes de tracés ont été présentées aux élus locaux (liste page suivante) lors de 5 réunions intercommunales*. Chaque réunion a permis d'échanger sur les enjeux du territoire et l'analyse du maître d'ouvrage, par secteur, et à chacun d'indiquer sa préférence et ses contraintes en termes de tracés.



* Secteur 1 : le 30 janvier à Castelmauou / Secteur 2 : le 3 février à Verfeil / Secteur 3 : le 1^{er} février à Cuq Toulza / Secteur 4 : le 2 février à Soual / Secteur 5 : le 31 janvier à Cambounet-sur-le-Sor

Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur le tracé de référence (janvier - mars 2012)

LES ELUS INVITES AUX REUNIONS 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>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 • Saix • Sémalens • Soual • Viviers-lès-Montagnes

Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur le tracé de référence (janvier - mars 2012)

La consultation du public

Le maître d'ouvrage a fait en sorte que le public - et particulièrement les habitants des communes riveraines - soit à la fois informé et concerté sur la définition du tracé de référence.

Lors de cette deuxième phase de la concertation, le public a pu dialoguer avec les représentants du maître d'ouvrage lors de 6 permanences de proximité ; il pouvait également s'exprimer dans des registres mis à sa disposition dans chacune des 32 mairies et par le biais du site Internet.

■ Affichage et registres en mairies

Des registres étaient à disposition du public jusqu'au 29 février 2012, dans chacune des 32 communes de l'aire d'étude afin que chacun puisse y inscrire son avis, ses remarques et suggestions.

En accompagnement de ces registres, chaque mairie a reçu :

- une affiche avec une impression grand format de la carte des variantes de tracés sur le secteur concerné ;
- et un exemplaire du dossier de concertation à mettre à disposition du public.

■ Les permanences de proximité

Le maître d'ouvrage a proposé d'aller à la rencontre de tous ceux qui voudraient s'informer et/ou exposer leur situation à l'occasion de **permanences de proximité**.

5 permanences de proximité ont été organisées dans des lieux choisis de telle façon qu'un habitant ne soit jamais éloigné de plus de 10 km environ d'une permanence :

- Lundi 6 février, Saix
- Mardi 7 février, Villeneuve-Lès-Lavaur
- Mercredi 8 février, Cuq Toulza
- Jeudi 9 février, Saint-Germain-des-Près
- Vendredi 10 février, Verfeil

Le calendrier de ces permanences était porté à la connaissance du public (*voir en détails chapitre suivant « les outils d'information et d'expression »*) :

- par des insertions publicitaires dans la presse locale ;
- via une affiche (avec une carte grand format du projet) dans les mairies ;
- par un communiqué de presse.

Chaque entretien était tracé sur une fiche de suivi, permettant ensuite l'analyse des différentes remarques (voir chapitre 2).

Constatant la très faible part des habitants de cette commune ayant participé aux premières permanences, une permanence supplémentaire a été organisée à Teulat le 28 février. Un rappel a été fait la veille en fin de réunion publique à Maurens-Scopont pour inciter les personnes présentes à y participer. Des invitations ont été distribuées dans les boîtes aux lettres des habitants par la municipalité de Teulat.

Les réunions des instances

Les Ateliers du développement durable(*), organisés le 23 janvier 2012 à Castres, ont réuni 92 participants.

Cette journée de réflexion avait pour but de préparer le territoire à l'arrivée de l'infrastructure en donnant des retours d'expérience hors région et des témoignages locaux. Le **groupe de travail « Aménagement du territoire et agriculture »** devra tirer les enseignements de cette journée et les formaliser dans un livre blanc.

Le groupe de travail « Environnement (*)» a été réuni le 27 février 2012 et a pu examiner les différentes variantes de tracés. De nombreuses observations ont été formulées par les participants, dont certaines ont immédiatement pu être prises en compte.

Le comité de suivi(*) a été réuni le 5 mars 2012 pour faire le point sur le déroulement de la concertation et échanger sur les différentes variantes de tracés. Le garant de la concertation a fait part de son bilan pour cette réunion.

(*) *Comptes-rendus mis en ligne sur le site internet*
www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr

Les réunions complémentaires

Lors de la concertation, il est apparu nécessaire d'organiser des réunions complémentaires soit à la demande des élus (la DREAL a répondu à l'ensemble des sollicitations), soit à la demande de la DREAL :

Une réunion d'information et d'échanges à Maurens-Scopont le 27 février 2012

Une réunion supplémentaire a été organisée avec les habitants concernés pour présenter une adaptation de tracé demandée par le maire de Cambon-lès-Lavaur. Cette nouvelle option a été unanimement refusée par les habitants du hameau d'Esclauzolles.

Une réunion d'échanges à Vendine le 28 février 2012

Le maire de Vendine, Président de la Communauté de communes Cœur Lauragais, a sollicité cette réunion pour étudier l'opportunité et les localisations possibles d'un échangeur : soit à Villeneuve-lès-Lavaur (à l'est de la RD11 ou en raccordement à la RD 142), soit au nord de la commune de Vendine.

Une réunion d'échanges à Verfeil le 2 mars 2012

Sur demande du Maire de Verfeil, les représentants de la DREAL et d'EGIS ont présenté l'étude portant sur la reconstitution d'une déviation au niveau du terrain naturel, dans le cas de la variante de tracé sud (qui intègre la déviation actuelle à l'autoroute).

Une réunion d'échanges à Algans le 12 mars 2012

Les maires d'Algans et Lacroisille ont sollicité la DREAL pour qu'elle explique les raisons de la proposition du tracé nord. Cette réunion s'est tenue en présence d'exploitants agricoles et de particuliers informés par les municipalités. La DREAL a détaillé la comparaison multicritères des tracés étudiés.

Une réunion d'échanges à la préfecture du Tarn le 13 mars 2012

Une réunion d'échanges avec la Chambre d'agriculture et la FDSEA du Tarn s'est tenue sous la présidence du Préfet du Tarn. Elle a permis d'aborder les enjeux agricoles des variantes de tracés.

► Les outils d'information et d'expression

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation présentait les différentes variantes de tracés.

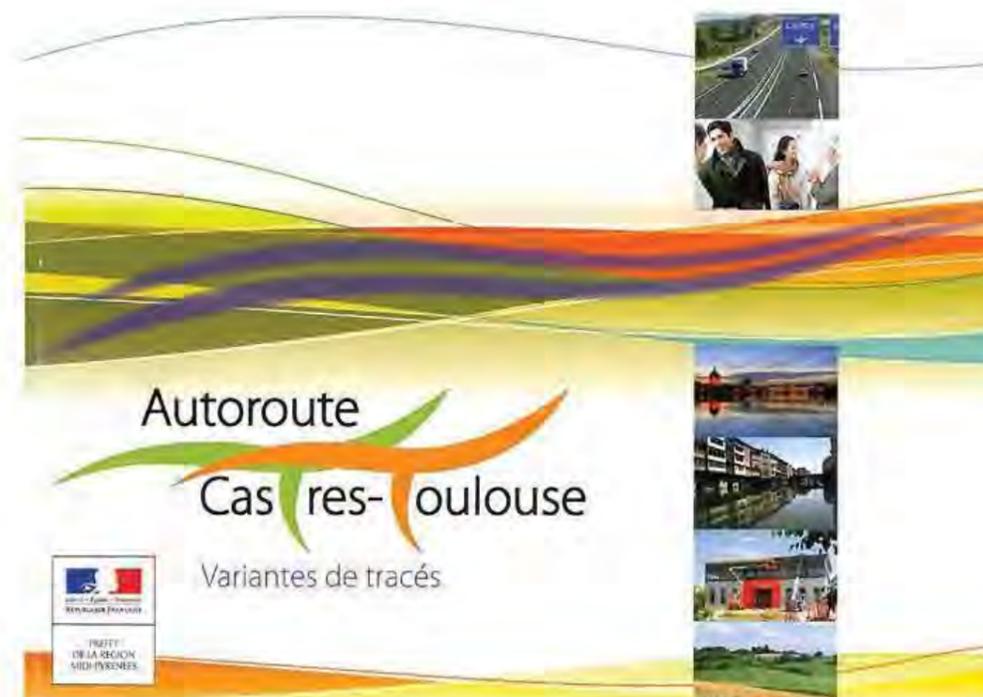
Ces tracés ont été recherchés au sein du fuseau d'études retenu suite au comité de pilotage du 26 mai 2011. Ils tiennent compte des enjeux présents sur le territoire qui étaient regroupés en cinq thématiques :

- l'urbanisation, le cadre de vie, les réseaux et servitudes,
- l'environnement physique,
- l'agriculture,
- la faune et la flore,
- le patrimoine, le paysage, le tourisme et les loisirs.

Les hypothèses de tracés étaient présentées par secteur, voire par sous-secteur pour une meilleure lisibilité lorsque le nombre de variantes était important.

Dans chaque secteur, on retrouvait pour chaque thématique une présentation cartographique des enjeux et des tracés puis un tableau permettant la comparaison des effets des différents tracés, avec, le cas échéant, une proposition de mesures de réduction et la présentation des effets potentiels résiduels. Enfin, un tableau de synthèse décrivait, par thématique, les effets potentiels de chaque tracé et leurs coûts.

Une dernière partie présentait la proposition du maître d'ouvrage à l'issue de l'analyse multicritères. Elle prenait en compte l'ensemble des coûts, effets résiduels et avantages du projet. Une synthèse globale du projet précisait notamment les effets du tracé proposé sur l'environnement, le coût de l'aménagement, les trafics, une estimation du montant de la subvention d'équilibre prévisible.



Le dossier de concertation était librement téléchargeable depuis le site internet mais aussi consultable en mairie.

Le site internet

Mis en place dès le début de la première phase de concertation, le site www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr est resté le vecteur privilégié d'information et de la concertation.

Il permettait à chaque internaute de consulter le dossier de concertation, de consulter/télécharger les comptes-rendus de réunion, etc.

Le site Internet permettait aussi d'accéder aux cartes présentant les variantes de tracés et de les afficher avec beaucoup de précision.

C'était enfin un moyen privilégié d'interactivité : chaque internaute pouvant s'y exprimer, poser une question...

Au cours de la concertation, le maître d'ouvrage a d'ailleurs mis en ligne plusieurs fiches spécifiques répondant aux préoccupations les plus souvent exprimées et aux demandes d'adaptation du tracé :

- fiche " Saint-Germain-des-Près, adaptation ponctuelle du tracé",
- fiche "Nouvelles mobilités, multimodalité, intermodalité",
- fiche " Acquisitions foncières ",
- fiche "Construire en zone inondable "
- fiche " Maurens-Scopont-Cambon-lès-Lavaur : adaptation ponctuelle du tracé "



Le site internet était périodiquement mis à jour (mise en ligne des comptes-rendus des différentes réunions, fiches thématiques en réponse aux questions les plus fréquemment posées, etc.)

La lisibilité de l'accès à l'information, la réactivité dans la mise à jour a progressé entre le début et la fin de la concertation, en particulier suite aux demandes de la garante de la concertation.

Annonces publicitaires des permanences en mairies

Pour annoncer les permanences et faire connaître le site internet, le maître d'ouvrage a acheté des espaces publicitaires dans la presse locale des deux départements.

12 publicités sont parues dans les journaux diffusés dans l'aire de la concertation :

- La Dépêche du Midi, Edition Tarn Castres : les 31 janvier, 2 et 6 février
- La Dépêche du Midi, Edition Sud-Est : les 31 janvier, 2 et 6 février
- La Dépêche du Midi, Edition Nord-Est : les 31 janvier, 2 et 6 février
- La Voix du Midi Lauragais : le 3 février
- Le Tarn Libre : le 3 février
- Le Journal d'Ici : le 2 février

Autoroute
Cas res- toulouse
Concertation sur les variantes de tracés

« Informez-vous, Exprimez-vous »

Vous souhaitez évoquer des sujets personnels ou faire partager votre connaissance du territoire concerné par les tracés ? Vous pourrez rencontrer près de chez vous des responsables du projet et des représentants du bureau d'études lors de permanences.

• SAIX Lundi 6 février 2012 de 16h à 19h (Ferme Laval)	• SAINT-GERMAIN-DES-PRES Jeudi 9 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)
• VILLENEUVE LES LAVAUR Mardi 7 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)	• VERFEIL Vendredi 10 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)
• CUQ TOULZA Mercredi 8 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)	

www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr


PRÉFET
DE LA RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES

Affiches-posters en mairie

Des affiches de grand format A0 (841 × 1189 mm) ont été mis en place avant le début de la concertation dans chacune des mairies concernées.

Cinq variantes étaient disponibles : 1 par secteur.

Chacune comportait :

- dans la moitié supérieure, la carte de présentation des fuseaux concernant la commune ;
- dans la moitié inférieure, un texte proposait de consulter le site Internet pour télécharger le dossier de concertation, et proposait le calendrier des permanences de proximité.

Autoroute
Castres-Toulouse

Concertation sur les tracés

de l'A 68 à Verfeil (Secteur 1)

Suite à la première phase de concertation qui s'est déroulée entre janvier et mai 2011, le préfet de région a retenu un fuseau d'études pour la recherche de tracés. La phase de concertation qui s'ouvre maintenant porte sur le choix d'un tracé de référence pour le projet d'autoroute entre Castres et Toulouse. Parallèlement à la consultation des élus, l'Etat, maître d'ouvrage du projet, souhaite informer le public et recueillir ses avis. Ces échanges enrichiront les connaissances déjà acquises et participeront à une meilleure conception du projet.

Consultez le site internet
www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr
Il rassemble toute la documentation nécessaire sur le projet et permet de télécharger le dossier de concertation.

Rendez-vous dans les permanences
Vous pourrez rencontrer près de chez vous des responsables du projet et des représentants du bureau d'études à :

- SAIX** - Lundi 6 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)
- VILLENEUVE LES LAVAUR** - Mardi 7 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)
- CUQ TOULZA** - Mercredi 8 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)
- SAINT-GERMAIN-DES-PRES** - Jeudi 9 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)
- VERFEIL** - Vendredi 10 février 2012 de 16h à 19h (Mairie)

Le dossier de concertation
En libre consultation dans les mairies. Vous trouverez aussi un registre à votre disposition en mairie pour toutes remarques ou questions.

PRÉFET DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

2

Synthèse des avis et expressions lors de la 2^{ème} phase de concertation

La couverture médiatique de la concertation

Deux communiqués de presse ont été envoyés, l'un pour les ateliers du développement durable (26 janvier) et le second pour le lancement de la concertation (30 janvier).

Du 23 janvier au 28 février, on a dénombré 17 articles répartis comme suit :

2 articles à l'occasion des ateliers du développement durable ;

- Le Journal d'Ici le 19 janvier : « Marier autoroute et développement durable ».
- La Dépêche du Midi Tarn Castres le 24 janvier : « Castres, ils préparent l'arrivée de l'autoroute ».

5 articles parus à l'occasion de la visite du ministre des Transports, dont l'un sur un site d'information locale. Ces articles ont aussi servi à marquer pour la presse le début de cette nouvelle phase de concertation :

- La Dépêche du Midi Tarn Castres le 26 janvier 2012 : « Mariani dans le Tarn »
- Toulouse 7 le 25 janvier 2012 : « Mariani dans le Tarn »
- Le Journal D'Ici le 2 février 2012 : « Routes, le ministre confirme un coup d'accélérateur »
- Le Journal D'Ici le 2 février 2012 : « Routes, ce que le ministre a apporté ».
- L'Echo du Tarn du 2 février 2012 : « L'autoroute sera mise en service fin 2015 ».

Les autres articles annoncent essentiellement la concertation et les réactions des riverains et municipalités à ce sujet. Plusieurs articles ont notamment été dédiés aux réactions de l'Upnet et du collectif RN 126.

- La Dépêche du Midi Tarn Castres le 25 janvier 2012 : « Lauragais Nature se réunit »
- La Voix du Midi Lauragais, le 2 février 2012 : « Castres-Toulouse, l'UPNET est en colère »
- La Dépêche du Midi, le 2 février 2012 : « Castres-Toulouse, dernière concertation sur le tracé »
- Le Journal d'Ici le 9 février 2012 : « Les enjeux de l'autoroute »
- Toulouse Info, le 9 février 2012 : « Toulouse-Castres, l'autoroute de la discorde »
- La Dépêche du Midi, le 14 février 2012 : « Verfeil, le tracé de l'autoroute bientôt dévoilé »
- La Dépêche du Midi Tarn Castres, le 15 février 2012 : « Tension sur le tracé autoroutier dans la Vallée du Girou »
- Toulouse Infos, le 17 février 2012 : « le Collectif RN 126 dit non à l'autoroute Castres Toulouse »
- Le Tarn Libre le 24 février 2012 : « Autoroute, le collectif RN 126 communique »
- Le Tarn Libre le 24 février 2012 : « UPNET, une voie efficace et respectueuse du territoire »

La plupart des articles traitant cette concertation d'un point de vue plus technique.

► Expression des institutions et du public

Les institutions

■ **Les réunions intercommunales avec les élus**

Chaque réunion commençait par un rappel des décisions antérieures et la présentation des modalités de concertation.

Puis, après un exposé de la méthodologie employée pour l'analyse des tracés, il était proposé une vue générale des différentes variantes sur l'ensemble de l'itinéraire, à la suite de laquelle on procédait à une analyse détaillée des enjeux du secteur concerné par la réunion et à la présentation cartographique des différentes propositions de tracés.

La discussion était ensuite engagée sur la base des propositions faites par le maître d'ouvrage.

Chaque réunion intercommunale a fait l'objet d'un compte-rendu complet qui a été mis en ligne sur le site internet.

La participation aux 5 réunions intercommunales a été importante.

■ Les avis et délibérations

Les tableaux ci-dessous récapitulent les différents avis et délibérations parvenus au maître d'ouvrage pendant la concertation du 30 janvier au 15 mars 2012.

On entend par « avis » les contributions écrites des élus des collectivités et des acteurs du territoire.

LES COMMUNES

Communes	Date		Délibération	Avis
Lacroisille	01/02/12	Rejette les tracés Nord et Centre du secteur 3. Refuse l'itinéraire de substitution proposé par la DREAL et demande, pour compenser la rétrocession des déviations de Puylaurens et Soual, un itinéraire qui permette des déplacements vers Castres ou en venant de Castres avec la même qualité de confort, de sécurité et de performance en temps que l'itinéraire actuel.	■	
Soual	13/02/12	Proposition d'un tracé pour l'itinéraire de substitution.		■
Le Faget	04/02/12	Demande le maintien de l'échangeur positionné au plus près du carrefour de la RD 11, RD 87, RD 20, RD 42 devenue RN 126.	■	
Bourg-Saint-Bernard	13/02/12	Rappelle son opposition à la mise en concession payante et son souhait d'aménagement de la RN 126. Favorable à la création d'un échangeur à proximité du village de Vendine.	■	
Blan	09/02/12	Courrier envoyé au Président du Conseil général du Tarn qui l'a transmis au Député du Tarn Bernard CARAYON. Demande le contournement de Blan.		■
Montcabrier	09/02/12	Alerte sur le fait que le terrain de sports à Prat Contrat est impacté par les tracés 2 et 4 et partiellement par le 5. Demande une indemnisation s'il y a impact pour l'achat d'un autre terrain pour un équipement équivalent.		■
Francarville	17/02/12	Demande de M. Rondeau Jean Claude, lieu-dit le Loung à Francarville, de conserver sa maison à proximité de l'autoroute et un chemin d'accès à sa maison.		■
Saint-Sernin-les-Lavaur	20/02/12	Favorable à l'implantation d'un échangeur à l'ouest du territoire de la future Communauté de communes issue du rattachement des CC Sor et Agout et CC du Pays de Cocagne ainsi que la commune de Maurens Scopont. Demande que les voies de circulation vers les échangeurs soient sécurisées.	■	
Algans Lastens	24/02/12	S'oppose au tracé qui impacterait le territoire de la commune d'Algans-Lastens. Demande de repositionner le tracé sur la commune de Cuq Toulza.	■	
Maurens-Scopont	01/03/12	Confirme son opposition aux tracés Nord ancien et nouveau, qui portent préjudice aux habitants sur le hameau des Esclauzolles. Réitère son avis favorable pour le tracé Sud qui n'impacte aucune habitation ou activité.	■	
Cuq Toulza	05/03/12	Pour le fuseau Nord moins pénalisant et moins onéreux pour le contournement de Cuq.	■	

Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur le tracé de référence (janvier - mars 2012)

AUTRES COLLECTIVITES

Collectivités	Date		Délibération	Avis
Communauté de communes Sor et Agout	31/01/12	Favorable à l'implantation d'un échangeur à l'extrémité ouest du territoire de la future communauté de communes. Demande expressément le rétablissement et la poursuite des études concernant la mise en place de voies de substitution comme prévues sur le tracé autoroutier.	■	
Communauté de communes Cœur Lauragais	07/02/12	Se prononce Pour le tracé le plus au nord et demande un échangeur situé à Vendine avec un raccordement entre les RN 126 – RD 826 et RD 11. Demande que l'on prenne en compte les nuisances des véhicules sur éventuelle solution de substitution.		■
Communauté de communes du Pays de Cocagne	13/02/12	Favorable à l'implantation d'un échangeur à l'ouest du territoire de la future CC issue du rattachement des CC Sor et Agout et CC du Pays de Cocagne ainsi que la commune de Maurens-Scopont. Demande que les voies de circulation vers les échangeurs soient sécurisées, la poursuite des études pour les voies de substitution.	■	
Communauté de communes du SESCOAL	16/02/12	Pour le tracé 6 secteur 2 Verfeil/Villeneuve Pour le tracé Sud secteur 3 Villeneuve/Puylaurens Demande le tracé le moins préjudiciable pour les habitants et pour l'agriculture. Demande un échange à hauteur du secteur de Vendine.	■	
Conseil général du Tarn	01/02/12	Pour le projet d'autoroute assurant une desserte harmonieuse du Tarn et dans le respect des coûts initiaux annoncés par l'Etat.		■

ASSOCIATIONS

	Date		Délibération	Avis
Avenir 81	08/02/11	Demande les études économiques détaillées des tracés 1 à 6 ainsi que le dossier de l'étude faune flore.		■
Avenir 81	15/02/12	Demande d'adaptation du tracé sud longeant le Girou au niveau du hameau de Sainte-Germaine (commune de Bourg-Saint-Bernard).		■
Terres et coteaux du Lauragais	24/02/12	Rappelle son opposition de principe au projet autoroutier. Contre le tracé en zone inondable.		■
Conseil de développement du Pays d'Autan	01/02/12	Dossier confortant les éléments de compatibilité entre l'autoroute Castres-Mazamet - Toulouse et la stratégie nationale de développement durable.		■

CHAMBRES CONSULAIRES

	Date		Délibération	Avis
Agricultures et Territoires du Tarn Chambre d'agriculture	24/02/12	Demande que l'option choisie par l'Etat soit celle qui minimise les impacts du projet tant en termes de prélèvements que d'effets de coupures. Favorable aux tracés sud près du Girou dans le secteur 2 (plaine du Girou) et dans le secteur 3 à Maurens-Scopont. Favorable au tracé sud proche de la RN126 à Cuq-Toulza. Demande une anticipation des réserves foncières.		■
Agricultures et Territoires Haute-Garonne Chambre d'agriculture	05/03/12	Pour un tracé le plus rapproché possible de l'actuelle liaison RD 20 RD 42 RN 126 et qui limite l'impact sur les activités agricoles présentes sur le secteur et l'emprise sur le foncier agricole. Favorable à Verfeil au tracé sud empruntant l'actuelle déviation. Favorable aux tracés nord proches de la RN 126 dans la plaine du Girou et à Maurens-Scopont. Demande une anticipation des réserves foncières.	■	

Le Comité de suivi

Le comité de suivi a été réuni le 5 mars 2012 sous la présidence de Monsieur le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne.

Après avoir fait le point sur les structures de la concertation (notamment la forte participation aux Ateliers du développement durable le 23 janvier 2012 à Castres), cette réunion a abordé successivement les variantes de tracés proposées dans chacun des

cinq secteurs en mentionnant à chaque fois les premiers enseignements de la concertation.

Pour chaque secteur, le maître d'ouvrage a présenté la proposition qui lui semblait la plus acceptable et les participants ont été invités à faire part de leurs avis.

Le compte-rendu intégral de cette réunion figure sur le site internet.

LA COMPOSITION DU COMITÉ DE SUIVI					
État	Collectivités	Parlementaires	Monde économique	Syndicats	Associations
Préfet de région	Conseil régional Midi-Pyrénées	P. Lemasle député de Haute-Garonne (7 ^e circonscription)	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie	FO régional	Comité de soutien à l'autoroute
DREAL	Conseil général du Tarn	P. Cohen député de Haute-Garonne (3 ^e circonscription maire de Toulouse)	Chambre de Commerce et d'Industrie Castres-Mazamet	CGT régional	ATLASE (Aude et Tarn liés pour Sud-Europe)
Préfecture de Haute-Garonne	Conseil général de Haute-Garonne	B. Carayon – député du Tarn (4 ^e circonscription maire de Lavaur)	Chambre d'agriculture de Haute-Garonne	CFDT régional	Cercle Cité solidaire
Directions Départementales des Territoires de Haute-Garonne	Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet	Ph. Foliot – député du Tarn (3 ^e circonscription Conseiller municipal de Castres)	Chambre d'agriculture du Tarn	CFE-CGC régional	Collectif RN 126 [†]
	Communauté Urbaine du Grand Toulouse		Chambre des métiers du Tarn	CFTC régional	Lauragais sans autoroute
Préfecture du Tarn	Association des maires de Haute-Garonne	J. Alquier sénatrice du Tarn	MEDEF	FDSEA 31	UPNET
Directions Départementales des Territoires du Tarn	Association des maires du Tarn	A. Chatillon sénateur de Haute-Garonne (maire de Revel)	CGPME	FDSEA 81	FNE
			CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional)		

**Nota : le collectif RN126 a refusé de faire partie du Comité de suivi.*

Les pétitions

Avertissement méthodologique :

Plusieurs registres contiennent des pétitions reproduites par photocopie, puis personnalisées avec le nom et le prénom de chaque signataire et enfin collées ou agrafées dans le registre. Il a semblé opportun de bien identifier et de faire ressortir leur contenu indépendamment des prises de position individuelles et manuscrites.

Deux pétitions sont parvenues à la DREAL Midi-Pyrénées :

■ **Terres et coteaux du Lauragais**

A l'occasion de la concertation sur les tracés, l'association a adressé un courrier à la DREAL Midi-Pyrénées confirmant son opposition au projet en général et refusant tout tracé dans les terres inondables du Girou. Elle rappelle à cet égard la pétition qu'elle avait lancée en juin 2011 et qui, selon l'association, aurait recueilli 548 signatures à fin février 2012.

Elle ajoute qu'un parcours en déblai au nord de la RN 126 limiterait les impacts tant sur le plan paysager qu'acoustique.

Il faut signaler qu'une partie de ce courrier a été reprise sous forme d'une feuille imprimée. Cette dernière a été signée et collée par 79 habitants du Faget et 9 habitants de Francarville dans les registres de concertation à disposition dans chacune des mairies.

■ **Mairie de Teulat**

Dans cette commune, comme lors de la première phase de concertation, le maire a mis à disposition de la population une feuille imprimée refusant les tracés 1 et 2 qui « couperaient une partie du village » et exprimant une préférence pour un tracé au plus près du Girou.

91 personnes ont signé cette pétition.

Le public : participation et expression

AVANT-PROPOS METHODOLOGIQUE

Les différentes participations à la concertation ont fait l'objet d'une codification et d'une saisie avant traitement par un logiciel statistique permettant une analyse plus fine.

Chaque contact lors d'une permanence donnait lieu à la création d'une fiche sur laquelle le représentant du maître d'ouvrage prenait des notes et remplissait à la fin de l'entretien une grille d'analyse.

Cette même grille a également servi pour analyser les courriers papier et électroniques parvenus au maître d'ouvrage pendant la durée de la concertation ainsi que les mentions reportées sur les différents registres mis à disposition dans chacune des communes de l'aire d'études.

Ces remarques, avis, etc, ont ainsi été lus et analysés selon la même grille afin de permettre d'évaluer la participation à la concertation selon différents critères.

Outre l'approche statistique, les contributions écrites et les entretiens ont été analysés dans leur contenu et font l'objet d'une analyse qualitative décrite dans le chapitre suivant.



Un registre était tenu à disposition dans chaque mairie.

■ Les modes de contact et la participation

Par rapport à la première phase de concertation sur les fuseaux en 2011, on observe une participation globale sensiblement inférieure (416 en 2012 contre 898 en 2011, soit une baisse de 53%).

Modes de contacts	Nombre	%
Permanences (contact personnel)	133	32%
Permanences (annotation sur registre)	27	6%
Registres en mairie	227	54%
Mails et courriers	29	7%
Total	416	100 %

La proportion d'expressions « à distance » (mails et courriers) a nettement baissé par rapport à la concertation sur les fuseaux et au débat public ; les personnes se sont déplacées aussi bien pour des contacts avec les représentants de la DREAL Midi-Pyrénées (32%) que pour annoter les registres en mairie (54 %).

133 CONTACTS LORS DES PERMANENCES

Les 6 permanences ont permis d'accueillir 133 personnes.

Permanences	Entretiens
SAIX le 6 février	19
Villeneuve-Lès-Lavaur le 7 février	31
CUQ-TOULZA le 8 février	16
SAINT-GERMAIN-DES-PRES le 9 février	18
VERFEIL le 10 février	24
TEULAT le 28 février	25
Total*	133

Plus de 9 entretiens sur 10 étaient essentiellement dédiés à exprimer une position sur un tracé particulier.

Ces personnes (97 % étaient propriétaires) habitaient majoritairement près du projet, pour 52% d'entre elles directement dans l'emprise d'une des variantes de tracés.

Les problématiques agricoles étaient abordées par 86 % d'entre elles.

FREQUENTATION IMPORTANTE DU SITE INTERNET :

Le site internet a enregistré une fréquentation importante pendant la période du 23 janvier au 15 mars 2012 :

- 4184 visites (2917 visiteurs uniques)
- 17 604 pages vues
- 4, 21 pages vues par visites
- 4 mn 27 de temps moyen passé sur le site.

Les pages les plus vues :

- Page d' « accueil » 5 020 pages vues (soit 28,52%)
- Page « Zoomer sur le territoire » 1 749 pages vues (soit 9,94%)
- « Le dossier de concertation » 1 281 pages vues (soit 7,28 %)
- « Les cartes » 1 249 pages vues (soit 7,09 %)
- « Le fuseau d'étude retenu » 1 183 pages vues (soit 6,72%)
- « Les fuseaux secteur par secteur » 1 017 pages vues (soit 5,8%)
- « La Concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution » 738 pages vues (soit 4,19 %)



Une majorité des consultations du site internet portait sur les cartes que chacun pouvait visualiser avec le niveau de zoom de son choix, puis télécharger et imprimer.

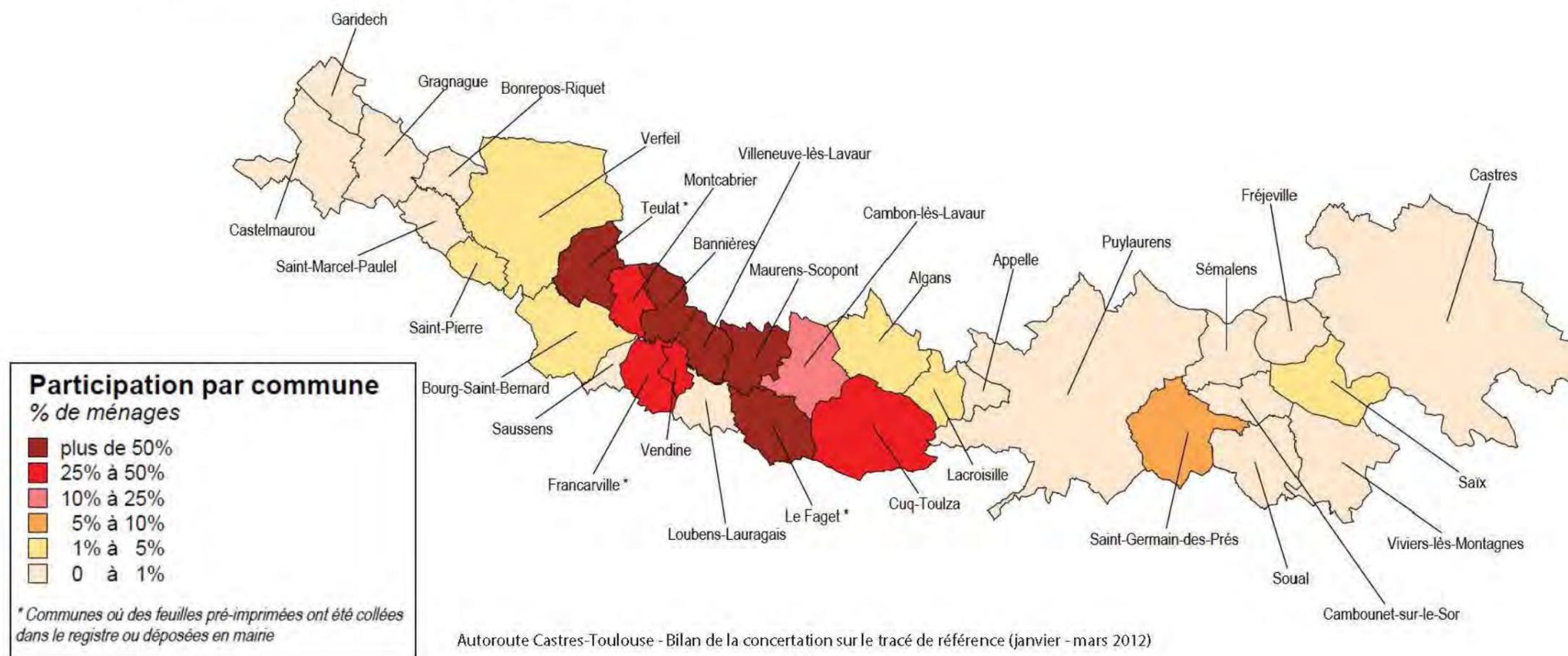
■ Le taux d'expression

La carte ci-dessous représente en quelque sorte le taux d'expression calculé pour chaque commune en faisant le rapport suivant :

Nombre total d'avis exprimés / nombre de ménages de la commune.

Comme lors de la première phase, très peu d'habitants de Castres ont exprimé un avis (0,1% de la population) alors que le taux d'expression « hors Castres » s'élève à 5,8 %. Il faut considérer ce pourcentage comme un ordre de grandeur dans la mesure où certains habitants se sont exprimés de plusieurs façons.

Le taux d'expression reste néanmoins très variable selon les communes : certaines d'entre elles affichent un taux particulièrement élevés (Bannières, Maurens-Scopont, Villeneuve-lès-Lavaur) tandis que d'autres (Teulat, Le Faget, Francarville) bénéficient d'un taux d'expression accru par la mise en place d'un système de feuille pré-imprimées collées dans le registre ou déposées en mairie. Les communes les moins concernées par les tracés affichent - en toute logique - un taux de participation très faible.

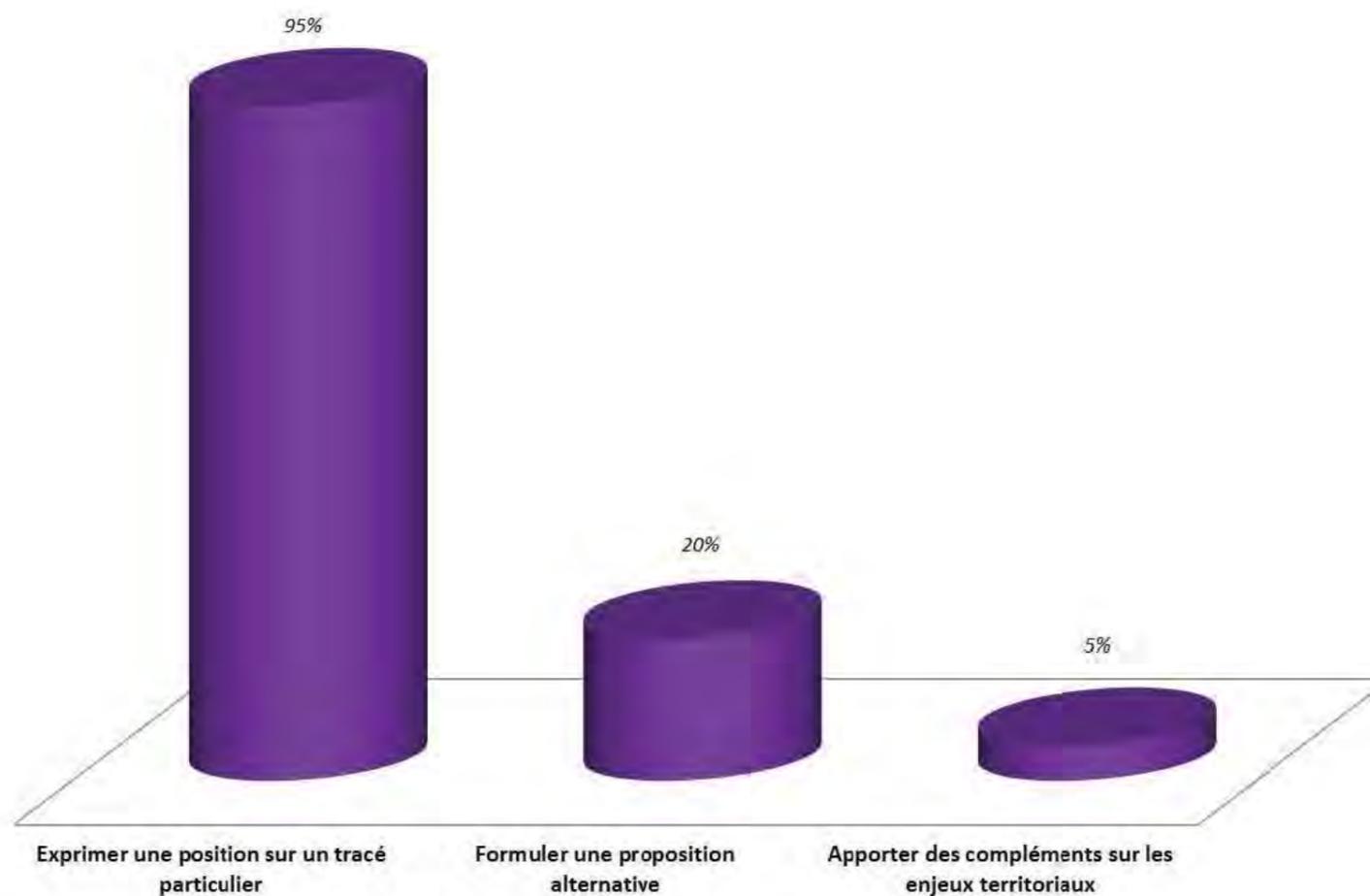


■ Les objectifs poursuivis par les participants évoquant plutôt un intérêt particulier

La grande majorité des participants venait évoquer des intérêts particuliers (69% des expressions). L'objectif de ces participants étant, pour la quasi-totalité d'entre eux, d'exprimer une position par rapport à un tracé.

Certains d'entre eux formulaient également une proposition alternative, notamment sur les communes de Maurens-Scopont, Vendine et Saint-Germain-des-Près.

De façon générale, l'apport d'informations complémentaires sur les enjeux du territoire a été relativement faible.

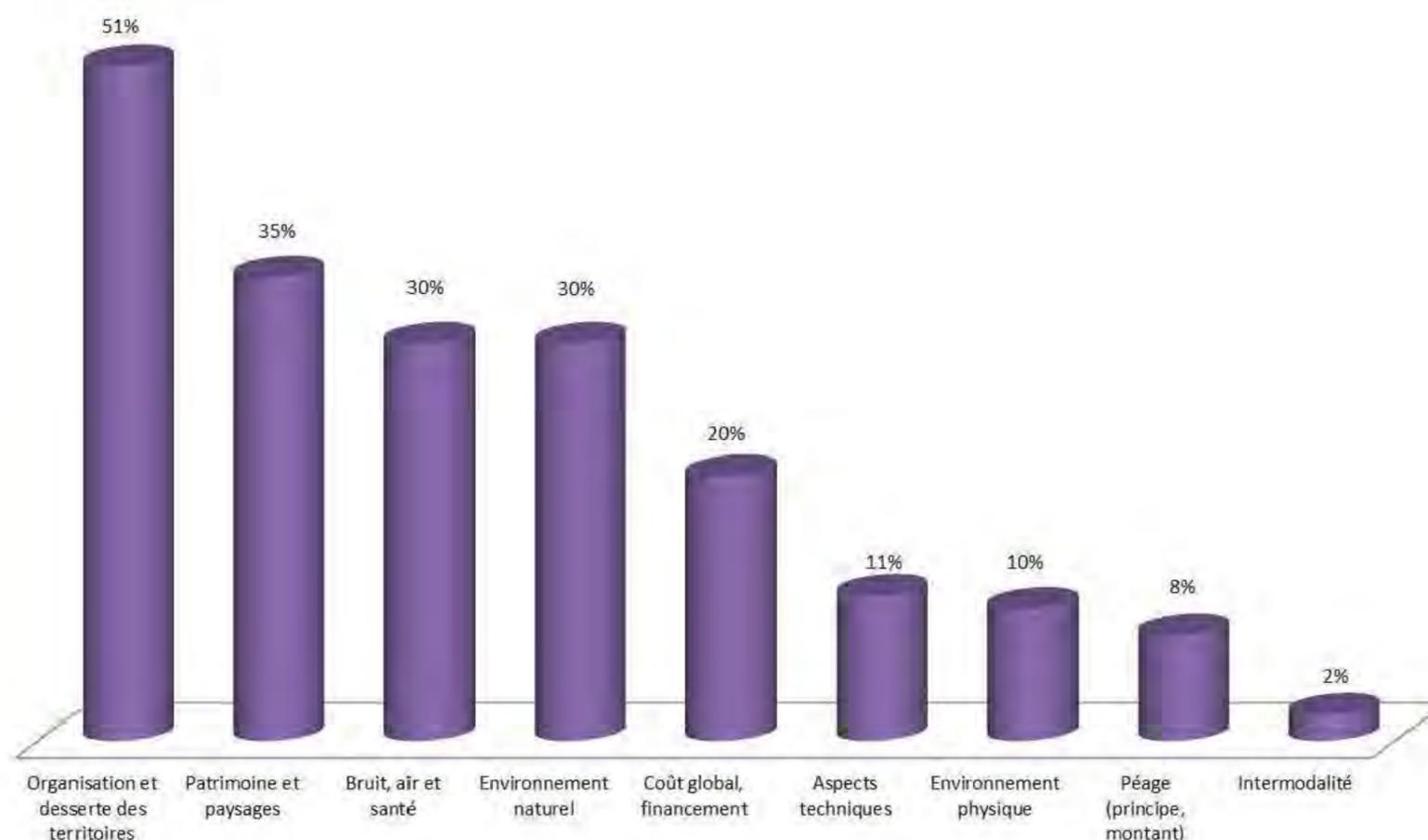


Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur le tracé de référence (janvier - mars 2012)

■ Thèmes d'intérêt général abordés par les participants

L'adéquation du projet par rapport à l'organisation et à la desserte des territoires est le thème principal évoqué. Viennent ensuite « le patrimoine », « le bruit et la pollution », puis « l'environnement naturel » dans une proportion équivalente.

La dispersion des thèmes évoqués par rapport à l'effectif total des contacts traités (moins de 500) et des personnes ayant abordé un ou plusieurs thèmes (272) ne permet pas de faire d'analyse significative et fiable en fonction de la commune de résidence par exemple.



Autoroute Castres-Toulouse - Bilan de la concertation sur le tracé de référence (janvier - mars 2012)

Le compte-rendu du garant de la concertation

La deuxième phase de concertation s'est déroulée sous le contrôle du garant. Son rapport a été remis lors du comité de suivi du 5 mars 2012 et retrace l'ensemble des échanges avec les élus, les institutionnels et le public depuis le mois de juin 2011, c'est-à-dire suite au choix du fuseau par Monsieur le Préfet de Région.

Le rapport du garant de la concertation est en ligne sur le site internet.



The screenshot shows the website 'Autoroute Castres-Toulouse' with a navigation menu including 'Le projet', 'La concertation', and 'Les cartes'. The main content area is titled 'LE GARANT DE LA CONCERTATION' and features a photo of Madame NERTE DAUTIER. The text explains that the Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Midi-Pyrénées has solicited the Commission nationale du débat public (CNDP) to ensure respect for the concertation charter. It also states that the guarantor's role is to ensure public participation and that the guarantor's report is available online. Contact information for the guarantor is provided at the bottom.

LE GARANT DE LA CONCERTATION

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Midi-Pyrénées a sollicité la Commission nationale du débat public (CNDP), instance indépendante, pour veiller au respect de la charte de la concertation. La CNDP a proposé que soit désigné un "garant" de la concertation.

Le rôle du garant

Son rôle est de veiller au respect de la participation du public ; il peut être saisi de toute question ou demande portant sur la conduite de la concertation et la participation du public.

Rapport et informations

A l'issue de chaque étape du projet, le garant rédige un compte-rendu de la concertation, qui est rendu public.

Le garant de la concertation territoriale est Madame NERTE DAUTIER, qui avait été membre de la Commission particulière du débat public.

>> Consulter la lettre de mission du garant

>> Consulter le rapport de la garante

>> Consulter le rapport de la garante sur la seconde phase de la concertation

Le garant vous répond.

Vous pouvez lui adresser directement vos observations ou recours. Le garant vous répondra dans les meilleurs délais.

Garant de la concertation Castres-Toulouse
DREAL Midi-Pyrénées Cité administrative
2 bd Armand Duportal
BP80002 - 31074 Toulouse cedex 9

3

Synthèse des avis et expressions par secteur

► Secteur 1 : de l'A68 à Verfeil

Réunion intercommunale le 30 janvier 2012 à Castelmaurou (5 élus)
Permanence auprès du public à Verfeil le 10 février 2012 (24 entretiens)

Spécificité de la zone étudiée

La bretelle autoroutière A680 est concédée aux Autoroutes du Sud de la France (ASF) et ne sera donc pas intégrée à l'appel d'offres de concession de l'autoroute Castres-Verfeil. Le doublement de l'A680 se fera dans le cadre du contrat de plan qui lie l'Etat et le concessionnaire sur les aménagements à réaliser. Ce doublement est bien sûr conditionné à la réalisation de l'autoroute Castres-Verfeil. Il n'y a pas d'autre variante de tracé sur ce secteur.

Synthèse des échanges

Les élus n'ont pas fait de remarques sur la proposition du maître d'ouvrage qui consiste à doubler la bretelle autoroutière existante. Ils ont rappelé leur demande de compléter l'échangeur autoroutier A68 / A680.

Les riverains ne se sont pas ou peu exprimés. Le tracé de l'autoroute étant connu sur ce secteur depuis la réalisation de l'A680, le projet a peu évolué sur ce secteur pour les riverains qui s'étaient exprimés lors de la concertation sur les fuseaux.

Lors de la réunion du comité de suivi, les participants n'ont pas fait de remarques sur le tracé de l'autoroute.

► Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur

Réunion intercommunale le 3 février 2012 à Verfeil (25 élus)

Réunion d'information et d'échanges le 28 février 2012 à Vendine

Permanence du 7 février 2012 à Villeneuve-Lès-Lavaur (31 entretiens)

Permanence supplémentaire à Teulat le 28 février (25 entretiens)

Réunion supplémentaire à Verfeil le 2 mars 2012

Variantes étudiées par le maître d'ouvrage

Le secteur a été divisé en deux sous-secteurs : la déviation de Verfeil et la plaine du Girou.

Au niveau de la déviation de Verfeil, trois options sont étudiées :

- une autoroute en tracé neuf à côté de la déviation avec l'utilisation de la déviation comme itinéraire de substitution (cette option correspond au tracé nord),
- le doublement sur place de la déviation de Verfeil (RD20), l'itinéraire de substitution étant la RD112 et la route de Puylaurens (cette option correspond au tracé sud),
- le doublement sur place de la déviation de Verfeil (RD20) et construction en parallèle d'une nouvelle déviation (cette option correspond au tracé sud + déviation).

Dans la plaine du Girou, 6 tracés sont étudiés :

- le tracé 1 qui longe la RN126 par le nord,
- le tracé 2 qui longe la RN126 par le nord au niveau de Teulat, puis par le sud sur les communes de Bannières et de Montcabrier,
- le tracé 3 qui passe au sud de Nagasse avant de longer la RN126 par le nord au niveau d'En Boulou,
- le tracé 4 qui passe au sud de Nagasse, contourne En Boulou par le nord avant de longer la RN126 par le sud,
- le tracé 5 qui passe au sud de Nagasse puis à proximité de l'aérodrome avant de longer la RN126 par le sud,
- le tracé 6 qui passe au sud de Nagasse puis longe le Girou par le nord.

Demands d'études complémentaires

Au niveau de la déviation de Verfeil, lors de la réunion intercommunale du 3 février, la DREAL a proposé au conseil général de la Haute-Garonne et au conseil municipal de Verfeil, d'étudier, dans le cas du tracé sud, la reconstitution d'une déviation avec les mêmes fonctionnalités que la déviation existante mais avec des caractéristiques différentes. Cette déviation pourrait être au niveau du terrain naturel avec des carrefours plans au niveau des intersections.

Dans la plaine du Girou, l'association Avenir 81 a proposé une adaptation du tracé 6 qui longerait le Girou par le nord au niveau du hameau de Sainte-Germaine (Bourg-Saint-Bernard). Suite à une étude technique réalisée par le maître d'ouvrage, un courrier de réponse a été adressé à l'association Avenir 81. L'étude a montré que cette adaptation augmentait les impacts du tracé 6 sur les plans humains, écologiques et patrimoniaux et avaient un impact similaire sur le milieu physique et l'activité agricole.

Le Groupe de Travail Environnement a demandé d'éviter, dans le cas des tracés 1 et 2, le domaine de Bazialgues (Verfeil) et les enjeux écologiques qui y sont liés. Cette demande sera prise en compte dans la poursuite des études.

Synthèse des échanges

■ Concernant la déviation de Verfeil

Les élus ont manifesté une vive opposition à la suppression de la déviation. Les élus de Verfeil ont exprimé une préférence pour le tracé sud avec la reconstitution d'une déviation, cette dernière ayant les mêmes fonctionnalités et, de préférence, des caractéristiques différentes de la déviation actuelle (route au niveau du terrain naturel). Ils ont aussi indiqué leur inquiétude concernant la préservation et le fonctionnement de la station d'épuration. Ils ont précisé qu'ils étaient prêts à étudier mais pas à financer le déplacement de cet équipement.

Les riverains se sont exprimés en faveur du tracé sud avec une déviation en parallèle. Certains ont exprimé leur inquiétude quant à l'impact de l'autoroute sur le champ d'expansion des crues et sur le cadre de vie. Au niveau de l'échangeur, les riverains souhaitent connaître l'emprise de l'autoroute et de cet échangeur ainsi que les dispositifs paysagers et anti-bruit qui seront mis en œuvre.

La chambre d'agriculture de la Haute-Garonne s'est exprimée par délibération en faveur de la proposition de la DREAL (tracé sud et itinéraire de substitution composé de la route de Puylaurens et de la RD112). Le conseil général de la Haute-Garonne a rappelé, lors du comité de suivi, son opposition au doublement de la déviation de Verfeil.

■ Concernant la plaine du Girou

Les élus de Teulat se sont prononcés contre les tracés 1 et 2, et ont manifesté une préférence pour le tracé 3. Les élus de Montcabrier se sont prononcés contre les tracés 1 et 2, et ont manifesté une préférence pour les tracés 5 et 6. Les élus de Bourg-Saint-Bernard se sont prononcés pour le tracé 2. Les élus de Bannières ont indiqué leur préférence pour les tracés 5 et 6.

Les riverains situés au nord de la RN126 se prononcent généralement en faveur du tracé 6, c'est le cas notamment des habitants du hameau La Grèze (Bannières). L'association Avenir 81 se prononce aussi en faveur du tracé 6 en demandant une adaptation de tracé au niveau de Sainte-Germaine (Bourg-Saint-Bernard) évitant deux franchissements du Girou mais avec un fort impact sur les habitations du hameau. Les riverains situés entre la RN126 et le Girou se sont majoritairement exprimés contre le tracé 6 arguant que ce tracé détruirait la seule orientation agréable (moins bruyante et paysage remarquable) de leur maison. Les riverains situés au sud du Girou se prononcent généralement en faveur des tracés 1 et 2.

La pétition de Teulat exprime principalement la position des habitants situés au nord de la RN126 ; elle ne reflète pas l'opinion des habitants du hameau de Nagasse.

Les riverains sont particulièrement préoccupés par le risque de dégradation du cadre de vie (bruit et paysage), la problématique des rétablissements routiers, la perte de terres agricoles, le risque d'aggravation des inondations. Ceux qui sont situés dans l'emprise

d'un tracé souhaitent une prise de décision rapide statuant l'emprise définitive.

La pétition de l'association Terres et coteaux du lauragais, tout en rappelant son opposition à l'autoroute exprime une position plutôt en faveur des tracés nord notamment pour réduire les impacts sur les terres les plus fertiles de la vallée du Girou. Elle est signée notamment par des habitants situés plutôt dans la vallée du Girou, au sud.

Lors de la réunion du groupe de travail Environnement a été évoquée la possibilité d'adapter les tracés 1 et 2 pour passer au nord du domaine de Bazialgues (Verfeil) qui concentre les enjeux écologiques avec la présence de la genette commune, du gobemouche gris et de la grenouille agile. Cette adaptation de tracé rapprocherait l'autoroute des bâtis situés sur les hauteurs en restant toutefois à plus de 300 mètres. A l'exception du domaine de Bazialgues, les participants, hormis l'association Avenir 81, n'ont pas fait de remarques sur la proposition du maître d'ouvrage.

Lors de la réunion d'information et d'échanges le 28 février 2012 à Vendine, les élus de Vendine ont rappelé leur opposition à l'implantation d'un échangeur à l'ouest de la RD11 et ont demandé que le tracé soit déplacé au plus proche de la RN126. L'inquiétude porte principalement sur l'augmentation relative de trafic sur la RD11 et donc sur les nuisances sonores.

Lors du comité de suivi, la chambre d'agriculture du Tarn s'est prononcée en faveur du tracé 6. La chambre d'agriculture de la Haute-Garonne approuve la proposition du maître d'ouvrage (tracé 2).

► Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens

Réunion intercommunale le 1^{er} février 2012 à Cuq-Toulza (25 élus)

Réunion d'information et d'échanges le 27 février 2012 à Maurens-Scopont

Réunion d'information et d'échanges le 12 mars 2012 à Algans

Permanence du 8 février 2012 à Cuq-Toulza (16 entretiens)

Variantes étudiées par le maître d'ouvrage

Le secteur a été divisé en deux sous-secteurs : le contournement du château de Scopont et le contournement de Cuq-Toulza.

Au niveau de la déviation du château de Scopont, deux tracés sont étudiés :

- le tracé nord qui longe la RN126,
- le tracé sud qui longe le Girou.

Au niveau de Cuq-Toulza, 3 tracés sont étudiés :

- le tracé nord qui longe la limite communale de Cuq-Toulza et passe au nord de La Bourdette,
- le tracé médian qui s'inscrit sur la commune de Cuq-Toulza et proche de la limite communale,
- le tracé sud qui passe entre Montauquier et le bourg de Cadix puis longe la RN126.

Demandes d'études complémentaires

Suite aux expressions lors de la réunion intercommunale, la DREAL a décidé d'étudier une adaptation du tracé nord qui longerait la RN126 depuis le château de Scopont jusqu'à En Valette. Deux adaptations ont été proposées l'une passant au nord et l'autre passant au sud d'En Valette.

→ fiche technique n°4 « Maurens-Scopont / Cambon-lès-Lavaur : adaptation ponctuelle du tracé »

Synthèse des échanges

■ Concernant le château de Scopont

Les élus du Faget et de Loubens-Lauragais sont favorables au tracé nord, proposé par la DREAL. Les élus de Cambon-lès-Lavaur sont favorables à un tracé nord adapté qui longerait la RN126 par le nord au niveau d'En Pradines afin de réduire l'impact agricole et d'exproprier les familles présentes dans ce hameau (considéré comme un moindre impact comparé aux nuisances d'une infrastructure longeant le hameau). Cette adaptation aurait un impact fort sur le hameau d'Esclauzolles (Maurens-Scopont) regroupant des entreprises et des habitations. Les élus de Maurens-Scopont sont opposés au tracé nord et à l'adaptation de ce tracé.

Les habitants d'Esclauzolles (commune de Maurens-Scopont) se sont majoritairement opposés au tracé nord adapté et ont rappelé leur opposition au tracé nord. L'entreprise Huck Occitania (environ 20 employés), implantée à Esclauzolles en bordure de la RN126, souhaite une décision rapide afin de poursuivre son développement, quitte à devoir se réimplanter sur un autre site. Les habitants du Faget se sont exprimés, au travers d'une pétition, pour le tracé nord.

Par délibération, la chambre d'agriculture du Tarn s'est prononcée en faveur du tracé sud alors que la chambre d'agriculture de la Haute-Garonne s'est prononcée en faveur du tracé nord. Lors du comité de suivi, les participants n'ont pas fait de remarques.

■ Concernant Cuq-Toulza

Les élus de Cuq-Toulza se sont prononcés en faveur de la proposition du maître d'ouvrage (tracé nord) et sont opposés au tracé sud. Les élus d'Algans et de Lacroisille sont favorables au tracé sud et opposés au tracé nord.

Les habitants d'Algans et de Lacroisille se sont très peu exprimés. Les habitants de Cuq-Toulza se sont exprimés de manière très forte en faveur du tracé nord, proposé par le maître d'ouvrage et contre le tracé sud.

En groupe de travail environnement, une association environnementale a souligné les pratiques agricoles raisonnées de la plus grande exploitation du tracé, qui sera impactée par le tracé nord. La FDSEA du Tarn a abondé dans ce sens.

Par délibération, la chambre d'agriculture du Tarn s'est prononcée en faveur du tracé sud. Lors du comité de suivi, les participants n'ont pas fait de remarques.

► Secteur 4 : de Puylaurens à Soual

Réunion intercommunale le 2 février 2012 à Saint-Germain-des-Prés (9 élus)

Permanence du 9 février 2012 à Saint-Germain-des-Prés (18 entretiens)

Variantes étudiées par le maître d'ouvrage

Le secteur comprend la déviation de Puylaurens, déjà existante. Un seul tracé est présenté entre la déviation de Puylaurens et la déviation de Soual.

Demandes d'études complémentaires

Lors de la réunion intercommunale, il est apparu que le tracé proposé par le maître d'ouvrage pouvait être adapté pour une meilleure prise en compte des habitations situées de part et d'autre du projet. L'adaptation de tracé proposée consiste, au lieu-dit La Trappe Haute, à franchir la RN126 au plus vite et à s'inscrire en déblai, c'est-à-dire que l'autoroute serait en-dessous du terrain naturel. Le tracé, toujours en déblai, longe ensuite la RN126 par le nord et au plus près de cette route au droit des lotissements de Plaisance et de En Sarrat.

→ fiche technique n°1 « Saint-Germain-des-Prés : adaptation ponctuelle du tracé »

La chambre d'agriculture du Tarn a demandé une adaptation du tracé au niveau du raccordement avec la déviation de Soual afin de se rapprocher au maximum de la RN 126.

Synthèse des échanges

Les élus se sont exprimés en faveur du tracé proposé par la DREAL. Ils ont exprimé leurs inquiétudes quant à la prise en compte des nuisances sonores et paysagères. Les élus de Soual ont rappelé leur demande d'étudier un itinéraire de substitution qui serait parallèle à la déviation existante, esquissant même un tracé.

Les riverains n'ont pas remis en question le tracé proposé. L'adaptation de tracé côté ouest réduit l'impact agricole du projet autoroutier. Les riverains demandent des précisions sur les mesures anti-bruit, les aménagements paysagers et les rétablissements routiers.

Lors du comité de suivi, la chambre d'agriculture du Tarn a approuvé le projet d'adaptation côté ouest et demande un tracé similaire côté est pour réduire l'impact agricole du projet.

► Secteur 5 : de Soual à Castres

Réunion intercommunale le 31 janvier 2012 à Cambounet-sur-le-Sor (9 élus)

Permanence du 6 février 2012 à Saïx (19 entretiens)

Variantes étudiées par le maître d'ouvrage

Un seul tracé est présenté entre la déviation de Soual et la rocade de Castres.

Demandes d'études complémentaires

L'établissement BIGARD (environ 500 employés) a demandé une adaptation du tracé au niveau de son entreprise afin de supprimer l'impact sur ses parcelles.

Synthèse des échanges

Les élus se sont exprimés en faveur du tracé proposé par la DREAL. Les élus de Soual ont demandé d'étudier un itinéraire de substitution qui serait parallèle à la déviation existante, esquissant même un tracé.

L'établissement BIGARD a demandé une adaptation du tracé qui s'affranchirait des parcelles qu'il détient. Les riverains demandent des précisions sur les mesures anti-bruit, les aménagements paysagers, notamment aux abords de la base de loisirs et les rétablissements routiers. Ils souhaitent une décision rapide statuant l'emprise définitive et garantissant la réalisation de l'infrastructure.

Lors du comité de suivi, les participants n'ont pas fait de remarques.

III. Bilan de la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution (Novembre 2011)



Bilan de la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution (Novembre 2011)

Sommaire

► **Le dispositif et les modalités de la concertation -- 3**

Information et mise à disposition des documents-----3

Les réunions de concertation-----4

Les élus invités aux réunions intercommunales-----5

► **Synthèse des avis et expressions**-----6

Zone d'échange de Gragnague-----6

Zone d'échange de Verfeil-----7

Zone d'échange de Maurens-Scopont / Vendine -----7

Zone d'échange de Puylaurens -----8

Zone d'échange de Soual -----8

Zone d'échange de Castres -----9

Itinéraire de substitution ----- 10

► Le dispositif et les modalités de la concertation

Information et mise à disposition des documents

Lors de la concertation sur les fuseaux, de nombreuses interrogations ont porté sur le nombre et le positionnement des échangeurs avec notamment l'émergence de demandes d'échangeurs supplémentaires. Les itinéraires des poids-lourds ont aussi suscité des inquiétudes du fait de l'intégration des déviations existantes dans le projet d'autoroute et la suppression de points d'échange.

En conséquence, lors de la réunion du comité de suivi du 12 mai 2011, le Préfet de région a décidé que la réflexion sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution ferait l'objet d'une phase de concertation spécifique à la fin de l'année 2011.

La phase de concertation a été annoncée par communiqué de presse transmis le 24 novembre 2011 et largement relayé dans la presse locale.

Le dossier support de cette phase de la concertation a été mis en ligne sur le site Internet en amont des réunions avec les élus locaux.

Ce document a aussi été remis aux maires des communes concernées pour le tenir à la disposition des concitoyens ne disposant pas d'un accès suffisant à Internet.



Les réunions de concertation

■ Réunion des exploitants routiers

Lors d'une réunion le 27 octobre 2011, la DREAL a pu échanger avec les services techniques des conseils généraux du Tarn et de la Haute-Garonne, sur la consistance et les caractéristiques de l'itinéraire de substitution.

■ Réunions des élus locaux

Sur le même système que lors de la concertation sur les fuseaux, les maires, présidents d'intercommunalité et conseillers généraux territorialement concernés, ont été réunis par secteur afin d'évoquer les scénarios d'échange et l'itinéraire de substitution. Certaines communes, présentes lors de la concertation sur les fuseaux, ont été écartées suite au choix du fuseau d'études, notamment pour les communes concernées par les fuseaux sud. Les réunions se sont déroulées du 25 au 30 novembre 2011 avec une forte participation :

- Vendredi 25 novembre : Verfeil
- Lundi 28 novembre : Castelmaurou
- Mardi 29 novembre : Soual
- Mardi 29 novembre : Cambounet-sur-le-Sor
- Mercredi 30 novembre : Cuq-Toulza.

■ Réunion du comité de suivi

Le comité de suivi s'est réuni le 2 décembre 2011 afin d'évoquer l'avancement des études et de la concertation, les premiers enseignements de la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution, et les prochaines échéances.

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 • Aguts • Algans • Appelle • Cambon-lès-Lavour • Cuq-Toulza • Lacroisille • Maurens-Scopont • Mouzens • Péchaudier • 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 • CC Lauragais Revel Sorezois <p>MM. les maires de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambounet-sur-le-Sor • Lempaut • Lescout • Puylaurens • Saint-Germain-des-Prés • Sémalens • Soual 	<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 • Saix • Sémalens • Soual • Viviers-lès-Montagnes

► Synthèse des avis et expressions

Zone d'échange de Gragnague

Réunion le 28 novembre à Castelmaurou (4 élus)

■ Scénarios étudiés par le maître d'ouvrage :

Scénario de base : demi-échangeurs RD20/A680 et A68/A680 maintenus ;

Variante 1 : complément du demi-échangeur RD20/A680 ;

Variante 2 : complément du demi-échangeur A68/A680, déplacement et complément de l'échangeur RD20/A680.

■ Spécificité de la zone d'échange

Cette zone concerne le réseau concédé aux Autoroutes du Sud de la France (ASF) et ne sera donc pas intégrée à l'appel d'offres de concession de l'autoroute Castres-Verfeil. S'il s'avérait pertinent, le complément du demi-échangeur autoroutier A68/A680 serait financé dans le cadre d'une révision du Contrat de plan Etat – ASF. Le maître d'ouvrage a présenté le fait que les niveaux de trafic envisageables à l'horizon de mise en service entre 300 et 400 véhicules par jour sur les bretelles des compléments d'échange ne paraissent pas justifier la variante 2 qui représente un coût élevé d'environ 30 M€.

Par contre, le complément du demi-échangeur RD20/A680, s'il était souhaité par les collectivités locales, serait financé par celles-ci aussi bien pour les coûts de construction que pour les coûts d'exploitation.

La configuration de l'échangeur non adaptée à la concession et sa situation en zone inondable conduisent à un coût élevé pour le compléter (13 à 15 M€) avec des résultats très faibles en terme de trafic (environ 300 véhicules/jour sur les bretelles).

■ Synthèse des échanges

Les élus affirment de nouveau leur demande de compléter des deux échangeurs en arguant du rôle de ces échangeurs en terme d'aménagement du territoire et de source de développement économique. Ils indiquent notamment le projet de zone économique « les Portes du Tarn » et la perspective d'une liaison vers l'ouest en direction d'Eurocentre et de la future gare LGV de Montauban.

Ils demandent que le financement de ces échangeurs soit intégré à l'appel d'offre de mise en concession de la section Verfeil-Castres, ce qui est impossible car l'A680 est déjà concédée aux Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Lors du comité de suivi, le complément du demi-échangeur A68/A680 est indiqué par certains comme étant prioritaire par rapport au demi-échangeur RD20/A680. Cependant, la proximité des deux échangeurs nécessite, pour compléter le demi-échangeur A68/A680, de déplacer l'échangeur RD20/A680, afin de respecter les règles de sécurité. Dans ces conditions, et considérant que les élus souhaitent le maintien des échanges entre la RD20 et l'A680, le complément du demi-échangeur A68/A680 conduit au scénario 2.

Zone d'échange de Verfeil

Réunion le 25 novembre à Verfeil (22 élus)

Réunion le 28 novembre à Castemaurou (4 élus)

Positionnements étudiés par le maître d'ouvrage :

- à l'ouest de l'actuel carrefour giratoire reliant l'A680, la RD112 et la déviation de Verfeil ;
- autour de l'actuel carrefour giratoire reliant l'A680, la RD112 et la déviation de Verfeil ;
- à l'est de l'actuel carrefour giratoire reliant l'A680, la RD112 et la déviation de Verfeil.

Synthèse des échanges :

Les élus conviennent que les positionnements proposés sont très proches. Ils confirment la nécessité d'un raccordement sur la RD112 qui relie Lavour à Toulouse et s'accordent sur un positionnement « centre » au regard des coûts de construction.

Zone d'échange de Maurens-Scopont / Vendine

Réunion le 25 novembre à Verfeil (22 élus)

Réunion le 30 novembre à Cuq-Toulza (17 élus)

Positionnements étudiés par le maître d'ouvrage :

- au niveau du carrefour existant entre les RN126, RD87 et RD11 ;
- au niveau du carrefour existant entre les RN126 et RD826 ;
- au droit du lieu-dit « Maziès » à l'est du carrefour existant entre les RN126 et RD826.

Synthèse des échanges :

Les élus de Maurens-Scopont et de Cambon-lès-Lavour refusent d'avoir un échangeur sur le territoire de leur commune. Ils soulignent que l'échangeur entraînerait une dégradation du cadre de vie des habitants au lieu-dit Esclauzolles. Ils ajoutent que l'emprise de l'échangeur accentuerait l'impact de l'autoroute sur les terres agricoles de ces communes.

Les élus de Vendine et des communautés de communes SESCOAL et Coeur Lauragais s'expriment en faveur d'un échangeur sur la RD11 en soulignant toutefois son impact sur les terres agricoles et sur les habitations situées au carrefour de la RD11 et de la RN126.

La communauté de communes du Pays de Cocagne souhaiterait que l'échangeur soit plus proche de Cuq-Toulza, mais prend acte du refus des communes concernées et de l'intérêt financier que représente un échangeur à Vendine.

Suite à ces échanges le préfet de région a interrogé à nouveau par courrier du 20 décembre 2011, les communes de Vendine, Maurens-Scopont, Cambon Les Lavour sur le maintien ou non d'un échangeur sur leur territoire notamment eu regard des enjeux d'aménagement du territoire. Les trois communes concernées Vendine, ont délibéré contre l'implantation de l'échangeur sur leur commune.

Zone d'échange de Puylaurens

Réunion le 29 novembre à Soual (18 élus)

Réunion le 30 novembre à Cuq-Toulza (17 élus)

Spécificité de l'échangeur :

La déviation de Puylaurens est mise en service depuis juillet 2008. Un échangeur dénivelé a été réalisé pour desservir la commune par la RD84. Cet échangeur nécessitera l'adaptation de ses bretelles afin d'intégrer les gares de péage.

Synthèse des échanges :

L'échangeur étant existant, il ne suscite pas de remarque particulière.

Les élus de Puylaurens s'inquiètent d'une augmentation du trafic dans la traverse de la commune (cf. itinéraire de substitution) et demandent, pour cette raison, l'intégration au projet d'un barreau supplémentaire déviant le trafic en dehors du centre-ville.

Zone d'échange de Soual

Réunion le 29 novembre à Soual (18 élus)

Réunion le 29 novembre à Cambounet-sur-le-Sor (16 élus)

Scénarios étudiés par le maître d'ouvrage :

Scénario de base : un échangeur à l'est de la déviation de Soual ;

Variante : deux échangeurs, l'un à l'est et l'autre à l'ouest de la déviation de Soual.

Synthèse des échanges :

Les élus de Soual confirment la nécessité d'un échangeur à l'Est de la déviation de Soual pour desservir les zones d'activités d'Albarède et de En Toulze ainsi que la base de loisirs de la Communauté de communes Sor et Agoût.

Ils demandent un échangeur à l'Ouest de la déviation de Soual afin de permettre une circulation des poids lourds analogue à celle d'aujourd'hui. Cette demande relaye principalement la préoccupation des carriers situés à Dourgne et Saint-Amancet pour les convois à destination de Castres et de ses environs (cf. itinéraire de substitution).

Zone d'échange de Castres

Réunion le 29 novembre à Cambounet-sur-le-Sor (16 élus)

Scénarios étudiés par le maître d'ouvrage :

- Scénario de base : un raccordement à la rocade de Castres et un échangeur au lieu-dit Saint-Palais à Castres ;
- Variante : un raccordement à la rocade de Castres, un échangeur au lieu-dit Saint-Palais et un échangeur au droit de la voie communale n°50 à Castres.

Synthèse des échanges :

Les élus de Castres confirment la nécessité d'un échangeur au lieu-dit Saint-Palais afin de desservir les zones économiques du Mélou et de la Chartreuse qui représentent 2500 emplois.

Ils demandent un échangeur au droit de la voie communale n°50 afin de desservir l'ouest de ces zones économiques.

Certains élus s'inquiètent des répercussions financières de la création d'un échangeur supplémentaire.

Itinéraire de substitution

L'autoroute étant située majoritairement en tracé neuf, l'itinéraire de substitution est constitué principalement de la route existante, la RN126. L'intégration de déviations existantes pour le projet d'autoroute nécessite d'y porter une attention particulière.

■ La déviation de Verfeil

Options étudiées par le maître d'ouvrage :

1) doublement sur place de la déviation de Verfeil
→ l'itinéraire de substitution serait constitué de la RD112 et de la route de Puylaurens

2) doublement sur place de la déviation de Verfeil avec construction d'une nouvelle déviation à 2 voies en parallèle de l'autoroute

→ l'itinéraire de substitution serait la nouvelle déviation

3) réalisation de l'autoroute en site propre, en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil

→ l'itinéraire de substitution serait la déviation actuelle

Synthèse des échanges :

Les élus refusent de dégrader le niveau de service de la déviation existante. Ils soulignent que la route de Puylaurens et la RD112 ne sauraient constituer l'itinéraire de substitution. Ils demandent le maintien de la déviation actuelle de Verfeil.

Certains élus s'inquiètent toutefois des répercussions sur le foncier agricole d'une autoroute située en parallèle de la déviation existante.

Suite à ces échanges, le maître d'ouvrage a présenté au cours de la concertation sur les tracés (janvier à mars 2012) une nouvelle proposition au conseil général de la Haute-Garonne et au conseil municipal de Verfeil d'étudier dans le cas du doublement sur place de la déviation de Verfeil, la reconstitution d'une déviation avec les mêmes fonctionnalités que la déviation existante mais avec des caractéristiques différentes. Cette déviation pourrait être au niveau du terrain naturel avec des carrefours plans au niveau des intersections (cf. bilan de concertation sur les tracés).

■ La déviation de Puylaurens

Les élus de Puylaurens prennent acte de l'utilisation de la RN2126, qui traverse le centre-bourg, comme itinéraire de substitution.

Un projet communal, en cours d'étude, vise à apaiser le centre-bourg en réduisant les voies de circulation et en donnant une place plus importante aux piétons.

Les élus de Puylaurens s'inquiètent de l'augmentation du trafic car les usagers venant de l'ouest et du nord de la commune et souhaitant rejoindre l'échangeur de la RD84, devront traverser le centre-bourg. Ils demandent la réalisation d'un barreau routier reliant la voirie de la zone d'activité, en cours de développement sur la RD84, à la RN2126 à l'ouest de la commune.

■ La déviation de Soual

Scénarios étudiés par le maître d'ouvrage :

- Scénario de base : un échangeur à l'est de la déviation de Soual
- Variante : deux échangeurs, l'un à l'est et l'autre à l'ouest de la déviation de Soual

En l'absence d'un échangeur à l'ouest de la déviation de Soual et du fait de l'interdiction de circulation des poids-lourds dans le centre de Soual, les circulations des camions seront modifiées.

Pour aller de Revel à Castres, les camions emprunteraient la RD84 pour rejoindre l'échangeur de Puylaurens et l'autoroute. Les élus de Soual considèrent que cet allongement de temps de parcours se traduirait par une dégradation des conditions de travail et une perte de compétitivité pour les carriers situés à Dourgne et Saint-Amancet.

Pour cette raison, ils demandent un échangeur à l'ouest de la déviation de Soual.

IV. Bilan de la concertation sur les adaptations de tracé et les aménagements annexes (2012 - 2015)



Autoroute
Castres-Toulouse

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 23 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

7

► 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 le 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 ELUS INVITES AUX REUNIONS 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><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 • Saix • 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 entraînerait 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, CFDT 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 Saix 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 Saix.

■ 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 «Lavaur-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 Saix 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 Midi-Pyrénées 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 Midi-Pyrénées 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 Midi-Pyrénées 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 Midi-Pyrénées 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 Midi-Pyrénées 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 Midi-Pyrénées 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'État, 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'État 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

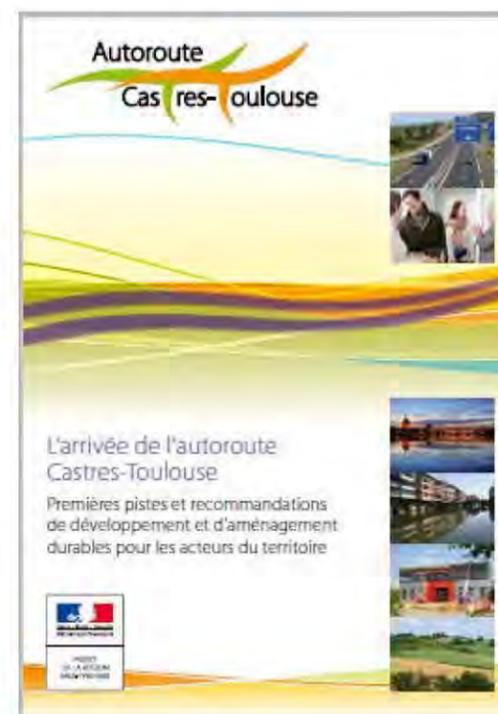
Fruit de ce groupe de travail, le Cahier des recommandations est destiné aux acteurs locaux. Il formule les dynamiques et opportunités à saisir dans le cadre de l'arrivée de l'autoroute.

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 Midi-Pyrénées 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.

V. Décision de la Commission Nationale de Débat Public - 2015



SEANCE DU 2 JUILLET 2015

DÉCISION N° 2015 / 35 / ACV / 8

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE CONCEDEE CASTRES-TOULOUSE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le L. 121-12,
- vu la lettre de saisine du secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 16 juin 2015, et le dossier annexé,
- vu la décision n°2010/65/ACV/7 du 6 octobre 2010 désignant Madame Nerte DAUTIER en qualité de garante de la concertation pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique ;

considérant que:

- le projet a déjà fait l'objet d'un débat public qui s'est déroulé du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010 ;
- lorsque la Commission est ressaisie en application de l'article L121-12 du code de l'environnement (l'enquête publique n'ayant pas été ouverte dans le délai de cinq ans suivant la publication du bilan du débat), elle ne peut organiser un nouveau débat public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles depuis la publication du bilan ;
- la Commission doit se prononcer sur la base des seuls documents transmis par le maître d'ouvrage ;
- le dossier du maître d'ouvrage indique que le projet s'inscrit dans le fuseau retenu à l'issue du débat public ;
- les tracés de références ont été validés à l'issue d'une période de concertation post-débat public sous l'égide d'une garante désignée par la CNDP ;
- l'économie du projet n'a pas été sensiblement modifiée et l'évolution des coûts se justifie par la prise en compte de demandes exprimées dans le cadre de la concertation post-débat public ;

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du Code de l'Environnement, sur le projet de liaison autoroutière concédée Castres-Toulouse.

Article 2 :

Il est recommandé au maître d'ouvrage de poursuivre jusqu'au lancement de l'enquête publique, le processus de concertation mis en place depuis 2010, sous l'égide de la garante, Madame Nerte DAUTIER.

Le Président

Christian LEYRIT

VI. Bilans de la garante de la concertation entre 2011 et 2016

Autoroute Castres-Toulouse

Bilan de la première phase de la concertation sur les fuseaux

décembre 2010-mai 2011

Rapport établi par
Nerte Dautier
garant

1

Sommaire

Le contexte de la concertation territoriale	3
Avant le débat public Après le débat public : la décision	
La préparation de la concertation territoriale	3
L'architecture de la concertation <i>Le dossier de la concertation</i> <i>Le comité de suivi</i> <i>La nomination du garant, son rôle</i> <i>La charte de la concertation</i>	
Méthodologie mise en place par le MO	5
Organisation de la concertation	
L'information et la participation des acteurs et du public <i>Les réunions et les documents</i> <i>Le site Internet</i> <i>La presse régionale</i> <i>Information diffusée par les canaux associatifs</i>	
La concertation territoriale <i>Les premières réunions de concertation dans les communes</i> <i>La deuxième série de réunions</i> <i>La transparence de la démarche</i> <i>Les comités de suivi</i> <i>Les permanences en mairie</i>	
Le recours au garant	
Le garant dans la concertation territoriale	9
Perception de la participation des acteurs par le garant La posture du garant	
Les conclusions du garant sur la concertation	9
Suggestions	10
Annexes	11

2

Le contexte de la concertation territoriale

La concertation qui nous occupe actuellement découle de la décision ministérielle du 25 juin 2010, consécutive au débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière.

Un certain nombre d'étapes doivent être rappelées pour la bonne compréhension de cette nouvelle phase.

Avant le débat public

Dès le début des années 90, l'État, responsable des grandes liaisons d'aménagement du territoire, étudia la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse via la RN 126 et sa connexion à l'autoroute A 68.

L'aménagement de l'itinéraire entre le sud du Tam et l'agglomération toulousaine en route à 2x2 voies, avec échangeurs dénivelés, fit ainsi l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 publiée au Journal Officiel du 17 août 1996.

Cette décision fut confirmée à plusieurs reprises, notamment lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, qui classa la liaison Castres-Toulouse via l'A 68 parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire, puis lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) d'octobre 2005.

De plus, l'autoroute Castres-Toulouse est actuellement inscrite à l'avant-projet consolidé du schéma national des infrastructures de transport. La mise à 2x2 voies s'est engagée progressivement depuis la décision ministérielle de 1994. En 1996, les Autoroutes du Sud de la France ont construit la bretelle autoroutière A 680, ainsi que la bifurcation autoroutière entre l'A 68 et l'A 680 et le demi-échangeur de Gragnague. Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées ou font l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Après consultation et accord des collectivités concernées, le ministre en charge des transports a décidé en janvier 2007 d'accélérer la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession. Une première concertation avec les élus et le public a été conduite en 2007 et 2008.

Le 4 février 2009, la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) a décidé que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive devait faire l'objet d'un débat public.

Après le débat public : la décision

A la suite du débat public qui s'est déroulé d'octobre 2009 à janvier 2010, le ministre en charge des transports a décidé le 25 juin 2010 du principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière; « les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens » (Article 1).

Les articles 2 et 3 de cette décision déclinent les sujets sur lesquels devront porter les études, l'article 4 porte sur la mise en place par le préfet de Région d'un comité de suivi, l'article 5 porte sur la nomination d'un garant.

L'article 6 décline les organismes d'Etat chargés de l'exécution de cette décision.

[annexe 1]

La préparation de la concertation territoriale

Une nouvelle étape s'engage donc, celle de la concertation pour la phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Cette concertation, qui doit être continue, fait partie intégrante du processus d'études; elle doit permettre la compréhension et l'intégration des enjeux territoriaux dans le projet, ainsi que la participation des différents acteurs à l'élaboration du projet.

L'architecture de la concertation

Le préfet de la Région Midi-Pyrénées est chargé du pilotage et de la coordination des études nécessaires. Il s'appuie pour cela sur la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Midi-Pyrénées.

Articulées en trois étapes, ces études visent à une définition progressive d'un tracé autoroutier entre Castres et Toulouse :

- Première étape : choix du fuseau d'études
- Deuxième étape : études détaillées du tracé de référence
- Troisième étape : finalisation du tracé et constitution du dossier d'enquête publique.

La DREAL a produit un **document** intitulé *Autoroute Castres-Toulouse Dossier de concertation*.

Le préfet de Région, à la demande du ministre, a installé un **comité de suivi** et sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin de nommer un **garant** de la concertation, neutre et indépendant.

S'appuyant sur la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 qui incite à une concertation large et continue pour les grands projets d'aménagement entre autres, permettant la prise en compte de la pluralité des points de vue, il a proposé une **charte de la concertation** et arrêté les **modalités** de celle-ci.

Le dossier de la concertation

Le dossier établi par la DREAL est la *pierre angulaire* et le socle d'une information partagée entre le maître d'ouvrage (MO), les acteurs de la concertation et le grand public. Il se compose de deux parties :

- la première partie est une présentation générale du projet dans sa globalité,
- la seconde partie présente une analyse précise des cinq secteurs géographiques dans lesquels sont inscrits les fuseaux d'étude.

La concertation permettra d'enrichir ces informations par l'apport des élus et de la population concernée.

Largement illustré, avec une cartographie claire et lisible, **ce dossier complet et approfondi a été validé par le garant préalablement à sa sortie.**

Il est consultable sur Internet et dans chaque mairie de l'aire d'études concernée.

Le comité de suivi

Sa composition reflète l'esprit du Grenelle de l'Environnement en matière de gouvernance (Etat, élus, associations, représentants du monde économique et des entreprises, représentants des salariés). Interrogé par le MO sur les différents collèges, **le garant a considéré qu'il reflétait bien le panel des acteurs fortement impliqués lors du débat public.**

[annexe 2]

La nomination du garant, son rôle

C'est la première fois, semble-t-il, que pour un tel projet, une autoroute (l'expérience a déjà eu lieu pour les LGV), le MO est appelé à désigner un garant de la concertation territoriale après un débat public.

Ce garant, en la personne de Nerte DAUTIER, a été désigné par la CNDP dans sa séance du 6 octobre 2010, sur sollicitation du Préfet de Région.

Il était préalablement membre de la commission particulière du débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière.

Le garant représente la CNDP et accompagne le MO dans sa démarche de concertation. Neutre et indépendant, il n'émet pas d'avis sur le fond du dossier, il ne prend pas part aux débats et en aucune façon ne peut les diriger.

Il n'est pas là pour résoudre les problèmes, mais pour écouter, informer et faciliter les échanges.

Sa mission a été définie dans la lettre de mission du 27 janvier 2011 signée par le Préfet de Région.

Son rôle est décrit dans la charte de la concertation et sur le site Internet.

Il agit selon les règles de la CNDP : observation, recours, facilitation.

Observateur, il rencontre les participants, assiste aux réunions, veille à la mise à disposition des documents et des informations produites par le MO aux acteurs du territoire. Il valide les comptes-rendus des réunions, en particulier ceux du comité de suivi.

Le garant participe à toute la durée de la concertation territoriale jusqu'à l'enquête publique.

A chacune de ces étapes, il dresse un bilan de la concertation, donne son point de vue sur le déroulement du dispositif et peut faire des propositions.

Le garant doit s'assurer de la transparence de l'organisation de cette concertation territoriale après débat public, de la prise en compte par le MO des observations des acteurs de la concertation territoriale, des réponses faites par le MO aux questions posées par les différents acteurs, habitants des territoires concernés, élus, associations.

[annexe 3]

La charte de la concertation

La charte de la concertation territoriale constitue une démarche novatrice dans le cadre d'un projet co-construit

Cette concertation s'appuie en effet sur une charte qui décrit le cadre, les instances et les règles que la DREAL Midi-Pyrénées, sous l'autorité du Préfet de Région, s'engage à mettre en place et à respecter. Celle-ci s'adresse aux partenaires du MO et aux acteurs de la société civile désireux de contribuer aux réflexions conduites pour l'élaboration du projet. Chaque acteur participant en a connaissance et doit en respecter les termes.

Cette charte a été approuvée lors du premier comité de suivi, le 19 novembre 2010, par la majorité des acteurs présents. Trois associations (UPET, FNE, Collectif Lauragais sans autoroute) s'y sont opposées en raison de la composition du comité de suivi.

[annexe 4]

Lors du premier comité de suivi, le collectif RN 126 a distribué à l'entrée de la salle une lettre ouverte développant ses arguments, indiquant qu'il ne participerait pas au comité de suivi, ni à aucune commission.

Méthodologie mise en place par le MO

Organisation de la concertation

Le Préfet de Région a fixé les modalités de la concertation dans une décision consultable sur le site Internet. Son liminaire en indique clairement les enjeux : partie intégrante du processus d'études, elle est donc continue et permet d'associer à l'élaboration du projet, outre les services de l'État concernés, les organismes socioprofessionnels, les élus et les collectivités locales, les associations et plus largement le public.

La concertation porte en particulier sur les fuseaux, la localisation des échangeurs, les modalités du péage, le tracé de référence.

L'organisation générale est, elle aussi, fixée. Le dispositif de concertation, dans l'esprit de la loi Grenelle 2, est encadré par plusieurs instances ou dispositifs mis en place par le MO, comité de suivi, plus particulièrement.

Elle définit et encadre enfin les deux moments forts du processus, la concertation sur le choix du fuseau, la concertation pour la définition du tracé (information du public, réunions, rencontres, permanences, ateliers thématiques...).

[annexe 5]

L'information et la participation du public

L'information sur le projet demeure une préoccupation constante du MO. Elle s'effectue à plusieurs niveaux.

Les documents papier :

- dossier de concertation distribué à chaque participant aux réunions et déposé en mairie
- 4 pages grand public invitant les habitants à participer aux permanences et à s'exprimer sur les fuseaux.

Ces documents remis aux participants ont été reconnus sincères et d'une très bonne qualité par la majorité, opposants au projet compris, à l'exception du collectif RN 126 qui remet en cause la bonne foi du MO.

Le site Internet

L'ouverture du site Internet www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr fournit rapidement toute l'information sur le projet.

Pour les personnes ne possédant pas d'ordinateur, un dossier complet, dont la présentation en classeur permet l'enrichissement, est à la disposition de chacun dans les mairies.

L'expression individuelle peut se faire de deux manières :

- sur le site Internet,
- sur un registre mis à la disposition du public dans chaque mairie.

Instrument d'information, de dialogue et de participation du public, le site Internet est très visité, ce qui montre, s'il était nécessaire, son importance dans le processus de concertation territoriale.

Les questions posées par les habitants ont été regroupées par thématique et ont reçu des réponses sous forme de fiches techniques rédigées par le MO.

A ce jour plus de 13 fiches sont consultables sur le site.

La rubrique *concertation* s'est enrichie, sur proposition du garant, d'une sous-rubrique *réunions complémentaires avec les acteurs locaux*.

Cette volonté de transparence de la part du MO se doit d'être saluée, même si on peut regretter un délai beaucoup trop long pour la mise à jour du site. L'exemple du compte-rendu du comité de suivi du 14 février – plus de 2 mois pour sa mise en ligne – est à ce titre significatif. Cette lenteur pourrait nuire à la « transparence de la concertation ». Plusieurs remarques par téléphone ou par courriel m'ont été adressées à ce sujet.

Il en est de même pour les notes techniques complémentaires issues des réunions et faisant état de nouvelles propositions, qui gagneraient à être mises à disposition du public rapidement, afin d'éclairer tous les acteurs sur la prise en compte de leurs remarques et arguments.

Pour les personnes n'ayant pas accès à Internet, un dépôt en mairie des nouveaux documents devrait intervenir rapidement.

Malgré cette réserve, l'information, très complète, met à égalité tous les acteurs.

Il y a bien volonté d'informer en toute transparence tous les acteurs et les habitants dans toutes les étapes de cette première phase de concertation.

La presse régionale

L'information relative à la concertation a bien fonctionné; les articles de presse ont rendu compte de l'avancement de la concertation.

Information diffusée par les canaux associatifs

De nombreuses associations, préexistantes ou créées pour la circonstance, relaient et diffusent des informations relatives au projet d'une manière plus ou moins subjective, partielle et parfois partielle.

Le foisonnement d'associations autour du secteur 3 et leur dynamisme souvent en phase avec celui des maires montrent une extrême sensibilité au projet.

La concertation territoriale

Les premières réunions de concertation dans les communes

Ces réunions se sont déroulées sur un fond de positions tranchées, dans la continuité de l'ambiance du débat public. Les pro-autoroute considèrent qu'une décision a été prise et que le processus de concertation doit se dérouler de la meilleure façon et dans les meilleurs délais.

Les anti-autoroute continuent d'affirmer leur refus d'une telle infrastructure, argumentant sur son coût social et environnemental. Tout en prenant acte de la décision, ils regrettent que des solutions alternatives n'aient pas été recherchées.

Cinq réunions de concertation ont été programmées avec les élus sur la première phase, concernant le choix du fuseau de 300m. Ces réunions, échelonnées du 17 au 25 janvier – une période de temps assez courte – ont eu lieu sur les secteurs prédéfinis correspondant à ceux décrits dans le dossier.

Un prestataire extérieur assurait un aménagement adéquat et très complet de la salle.

Une telle préparation, indispensable, a permis que les réunions se déroulent à l'heure, dans d'excellentes conditions matérielles et dans les temps impartis (3 heures environ).

Une seule fois, à Cuq-Toulza, la salle de la mairie s'est avérée trop exiguë alors que des salles plus grandes existaient à proximité. Cette difficulté, soulignée avec irritation par certains participants, n'a cependant pas obéré une discussion vive et ouverte.

A l'entrée de chaque réunion, le collectif d'associations *Contre l'autoroute Castres-Toulouse Tarn Haute-Garonne* a distribué une lettre ouverte aux élus.

Le déroulement de chacune des cinq séances s'est effectué de manière identique.

Around d'une table en fer à cheval, prenaient place le MO, le garant et les élus invités ; tous avaient un chevalet indiquant leur qualité et leur nom.

Le MO, en la personne du directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées introduisait la réunion en présentant son équipe.

Il évoquait les études et l'organisation de la concertation et demandait au garant de présenter son rôle. Il mettait ensuite l'accent sur les objectifs de la concertation : « enrichir le débat pour un meilleur projet possible dans l'esprit du Grenelle 2 ».

Durant 30 minutes, une information complète à l'aide d'un Power Point était fournie aux participants.

Puis le MO faisait intervenir le bureau d'étude EGIS, dont on peut saluer la connaissance parfaite du terrain, qui présentait les différents fuseaux reportés sur photos aériennes récentes (décembre 2010). Le MO répondait à toutes les questions, sans en omettre aucune, et prenait note des demandes complémentaires sur l'étude de nouveaux tracés.

En fin de séance, le MO dégageait les consensus éventuels et les problèmes posés par les fuseaux et émettait des hypothèses à développer et à approfondir.

La séance terminée, la discussion se poursuivait pendant environ une demi-heure sur certains aspects particuliers.

Les réponses, très argumentées et fournies, accompagnées d'une information consistante, la prise en compte des demandes exprimées ont paru satisfaire les interlocuteurs.

Ces échanges se sont toujours déroulés de façon courtoise et constructive.

La deuxième série de réunions

A la demande d'élus, suite aux premières réunions, le MO a dû programmer des réunions complémentaires en vue d'approfondir les options techniques de fuseaux ainsi que le positionnement des échangeurs, plus particulièrement sur le secteur 3 Maurens-Scopont-Puy-laurens.

De février à avril, sept réunions complémentaires, en particulier sur Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Le Faget et Loubens-Lauragais, ont été organisées à un rythme soutenu. Ce délai de programmation très serré a empêché le garant d'en suivre le déroulement.

Tous les comptes-rendus de ces réunions lui ont été soumis préalablement à leur diffusion, et lui ont permis de mesurer la prise de conscience de la part des élus, des associations et des habitants de la complexité des enjeux.

Cependant la dernière, en date du 3 mai en mairie de Cuq-Toulza, a été programmée suffisamment à l'avance pour qu'il puisse y assister.

Lors de cette dernière réunion, le garant est intervenu afin de préciser que cette concertation constituait bien une phase nouvelle dans la procédure.

En effet, le dossier actuel, bien que faisant référence aux fuseaux présentés lors de la concertation précédente (2008) et distinguant graphiquement le fuseau préférentiel issu de cette dernière, a été constitué afin de permettre à tous un même niveau de connaissance. Ce dossier constitue la base de cette nouvelle concertation et les avis à formuler ou les délibérations à prendre portent bien sur ce nouveau dossier.

On peut noter que le calendrier initialement prévu fixant le comité de suivi fin avril n'aurait pas permis ces échanges approfondis avec les acteurs et qu'il est difficile de contraindre la concertation dans un temps trop restreint par un calendrier préétabli.

La transparence de la démarche

Cette procédure de déroulement des réunions, bien que remise en cause par certains participants car jugée trop « rigide », a cependant permis une mise à niveau égal d'information pour tous.

En résumé, les réunions ont montré que la démarche du MO n'était pas arrêtée d'avance, ni dans le choix du fuseau, ni dans le positionnement des échangeurs. Les demandes exprimées ont fait l'objet d'une analyse retranscrite dans les notes techniques mises sur Internet. Les comptes-rendus de ces réunions reflètent parfaitement les débats et les échanges. Ils sont consultables sur le site Internet dans la rubrique concertation.

Les comités de suivi

Trois comités de suivi se sont réunis le 19 novembre 2010, le 14 février et le 12 mai 2011, présidés par le Préfet de Région, assisté du DREAL. Ces réunions ont permis aux représentants des collèges d'exprimer librement leurs arguments, d'échanger positivement sur cette première phase où d'autres problèmes ont émergé. Leurs comptes-rendus sont sur le site Internet à la rubrique *concertation comité de suivi*.

Au problème du choix du fuseau, se sont ajoutés ceux du foncier agricole, de l'itinéraire de substitution, du coût du péage et de la zone inondable du Girou.

Les permanences en mairie

Le garant n'a pas assisté à ces permanences, considérant qu'il fallait conserver à ces entretiens leur caractère privé. Quelques appels téléphoniques ou mails l'ont cependant alerté sur quelques difficultés liées à un défaut d'information ou à une information trop tardive.

Il semble cependant que, très vite tout est rentré dans l'ordre.

Le recours au garant

Soixante-dix courriels lui ont été adressés.

Une vingtaine portaient sur des demandes d'information ayant trait aux tracés et ont été dirigés vers le MO.

Une trentaine reprenaient une lettre « circulaire » contre le projet.

Sept s'interrogeaient sur les modalités de la concertation, en particulier l'information du public pour les permanences.

Douze s'inquiétaient du temps passé à la prise de décision sur le choix du fuseau émanant de personnes ayant des transactions foncières à effectuer rapidement.

Une vingtaine d'entretiens téléphoniques, souvent longs mais toujours courtois, ont été le fait de personnes résidant souvent hors du périmètre voire même de la région et

s'inquiétaient des conséquences de ce projet sur leur bien. Elles ont été dirigées vers le MO.

Le garant a été destinataire de délibérations, avis, et pétitions. La plupart émanaient de parlementaires, d'élus locaux, d'habitants et d'associations concernant, sur le secteur 3, le refus en bloc du fuseau pressenti et émettant d'autres propositions de tracé.

Tous ces échanges montrent une forte inquiétude des élus et des habitants sur la prise en considération de leurs attentes, en même temps que l'espoir qu'un fuseau soit rapidement arrêté.

Le garant dans la concertation territoriale

Le garant a assisté à un maximum de réunions, aux trois comités de suivi. Il a validé le dossier de concertation, les comptes-rendus de réunions ainsi que les comités de suivi. Il a répondu régulièrement aux demandes qui lui étaient faites par les particuliers ou les élus. Il a veillé à la mise en place de l'information et à la dynamique du site Internet. (cf supra).

Perception de la participation des acteurs par le garant

Des premières réunions, il ressort que les acteurs sont très impliqués et que « leurs expressions » ont permis d'affiner et de réorienter le projet sur certains secteurs. Certaines dissensions entre élus ont été mises en lumière, sans altérer leur volonté de trouver une solution ou, à tout le moins, une issue aux blocages qui se sont fait jour.

Le MO s'est impliqué très fortement dans cette première phase en étant représenté à chaque réunion par le directeur adjoint et un ou deux de ses collaborateurs, accompagnés par le bureau d'études. Cette présence et son écoute attentive et ouverte ont été appréciées et sont à souligner.

Cependant, en dépit du nombre de réunions, on se rend compte, à travers la mobilisation forte des élus, des associations et des habitants, que le choix d'un fuseau ou la position d'un échangeur dans certaines parties – secteur 3 en particulier – ne sont pas sans poser de grandes interrogations à la fois communales et intercommunales.

Les attentes sont fortes pour « aller vite » sur le choix du fuseau qui provoque de nombreuses inquiétudes.

Il est aussi nécessaire, et c'est une demande récurrente de nombreux acteurs du territoire, de faire avancer la réflexion sur le foncier agricole, l'itinéraire de substitution et les péages.

Si les élus sont fort légitimement placés au centre du processus de concertation, il n'en est pas moins normal que les habitants de l'aire d'étude soient informés rapidement de l'évolution du dossier. À cet égard, l'actualisation rapide du site Internet est fondamentale.

La posture du garant

Il n'a en aucun cas pris part au débat. Une écoute attentive est nécessaire et s'il n'est jamais intervenu sur le plan technique, il a pu prendre la parole éventuellement sur un sujet concernant le bon déroulement de la concertation en s'appuyant sur la charte et sur sa connaissance historique du dossier.

Il a été accueilli courtoisement et n'a rencontré aucune difficulté majeure.

Les conclusions du garant sur la concertation

Y a-t-il concertation ou seulement information ?

Quelques élus ont effectivement considéré que les premières réunions procédaient non pas de la concertation mais de l'information, qu'il leur était donc, de ce fait, impossible de se prononcer sur quoi que ce soit en séance. Les réunions complémentaires ont permis de réviser ce jugement.

Pour le garant, ces réunions ont permis de véritables échanges et la concertation a bien eu lieu au cours de cette première phase. Les acteurs ont pu s'exprimer, argumenter leurs positions, poser leurs questions, dire leurs inquiétudes et faire de nouvelles propositions. Le MO a fait preuve d'une très bonne écoute et d'une grande pédagogie. Les échanges ont été riches sur le fond et les demandes de prise en compte de tel ou tel point ont reçu un écho positif.

Des réunions complémentaires, à la demande de certains élus souhaitant une approche encore plus approfondie sur leur commune, ont pu être programmées.

Le dispositif de concertation mis en place a montré ainsi une certaine souplesse.

À la lumière de cette première phase, on se rend compte du besoin fort de concertation sur le choix du fuseau de la part des élus, des associations et du public qui se sont fortement mobilisés.

Les objectifs de la concertation concernant cette première phase semblent avoir été atteints. L'objectif de l'étape 1 était de faire passer l'information relative au choix du fuseau et de recueillir les opinions et arguments de tous les acteurs et habitants sur ce sujet. Du point de vue du garant, cet objectif est atteint : entre Castres et Toulouse, tout le monde est aujourd'hui au courant du projet et des enjeux de cette première phase.

Un dialogue constructif, reconnu et salué par de nombreux participants, s'est engagé entre les différents acteurs et le MO sur cette première phase ; celui-ci a établi de nouvelles propositions techniques afin d'éclairer les choix futurs attendus avec impatience par tous.

Suggestions

Il serait souhaitable globalement de raccourcir au maximum le temps d'information du public sur l'évolution du dossier. La mise à jour rapide du site Internet est à ce titre très importante.

La deuxième étape porte sur la mise en place des groupes de travail *environnement*, et *aménagement du territoire-agriculture*. On se rend compte que plus on avance dans la définition d'un fuseau plus les enjeux d'environnement prennent de l'importance.

Il convient de veiller :

- à bien définir la vocation de chaque groupe de travail,
- à ouvrir ces groupes à un maximum de responsables, comme les associations de proximité qui connaissent bien le terrain, quitte à envisager des sous-commissions où un maximum de personnes pourraient s'exprimer,
- à prévoir un laps de temps suffisant entre l'envoi des convocations, assorties des documents, et la date des réunions.

Nerte Dautier
Le 27 mai 2011



Annexe 1

décision ministérielle

1^{er} juillet 2010

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 8 sur 111

Décide :

Art. 1^{er}. – Le principe de l'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 136 par mise en concession autoroutière est retenu : les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens.

Art. 2. – Les études préciseront les caractéristiques propres à la concession, et notamment les modalités de tarification de l'usage de la voie (hypothèses tarifaires, types de péage ou localisation des barrières de péage). Ces études intégreront les apports du projet à la cohérence des différentes politiques mises en œuvre localement que ce soit en termes de développement économique ou de maîtrise et de structuration de la croissance de l'aire métropolitaine toulousaine. Ces études seront conduites dans une perspective multimodale, en intégrant notamment les projets de développement du transport ferroviaire.

Art. 3. – Ces études devront aussi permettre de justifier et de préciser les caractéristiques du projet au regard de son intérêt pour les territoires concernés et de ses effets potentiels, et notamment :

- la localisation des échangeurs et diffuseurs, qui devra être cohérente avec les politiques de développement local et de maîtrise de l'urbanisation mises en œuvre sur les territoires concernés ;
- les modalités de traitement des parties du réseau destinées à servir d'itinéraires de substitution, en particulier en termes de sécurité ;
- les modalités de préservation des activités agricoles visant à minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes ;
- les modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet ;
- les modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;
- les modalités de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique...) ;
- les modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;
- l'évaluation du bilan du projet en termes de gaz à effet de serre.

Art. 4. – Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de région, associant les services de l'État, des représentants des collectivités territoriales concernées, des représentants du milieu économique, y compris les agriculteurs, des représentants syndicaux et des associations, notamment les associations de protection de l'environnement.

Art. 5. – La concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner.

Art. 6. – Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le préfet de la région Midi-Pyrénées, les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 2010.

JEAN-LOUIS BORLOO

Annexe 2 le comité de suivi

LA COMPOSITION DU COMITÉ DE SUIVI

État	Collectivités	Parlementaires	Monde économique	Syndicats	Associations
Préfet de région	Conseil régional Midi-Pyrénées	P. Lemasle député de Haute-Garonne (7 ^e circonscription)	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie	FO régional	Comité de soutien à l'autoroute
DREAL	Conseil général du Tarn	P. Cohen député de Haute-Garonne (3 ^e circonscription maire de Toulouse)	Chambre de Commerce et d'Industrie Castres-Mazamet	CGT régional	ATLASE (Aude et Tarn liés pour Sud-Europe)
Préfecture de Haute-Garonne	Conseil général de Haute-Garonne	B. Carayon - député du Tarn (4 ^e circonscription maire de Lavaur)	Chambre d'agriculture de Haute-Garonne	CFDT régional	Cercle Cité solidaire
Directions Départementales des Territoires de Haute-Garonne	Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet	Ph. Foliot - député du Tarn (3 ^e circonscription Conseiller municipal de Castres)	Chambre d'agriculture du Tarn	CFE-CGC régional	Collectif RN 126*
	Communauté Urbaine du Grand Toulouse		Chambre des métiers du Tarn	CFTC régional	Lauragais sans autoroute
Préfecture du Tarn	Association des maires de Haute-Garonne	J. Alquier sénatrice du Tarn	MEDEF	FDSEA 31	UPNET
Directions Départementales des Territoires du Tarn	Association des maires du Tarn	A. Chatillon sénateur de Haute-Garonne (maire de Revel)	CGPME	FDSEA 81	FNE
CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional)					

* Le collectif RN 126 a refusé de participer au comité de suivi.

Annexe 3

désignation et lettre de mission du garant

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2010

DÉCISION N° 2010/ 65 / ACV / 7

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2X2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-
TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
- vu la décision du 25 juin 2010 du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer consécutive au débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière et notamment son article 5 qui dispose que la concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner,
- vu la lettre du préfet de la région Midi-Pyrénées en date du 20 septembre 2010 sollicitant la désignation d'un garant,

- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De désigner Madame Nerte DAUTIER en qualité de garante de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière.

Le Président

Reulandes
Philippe DESLANDES



COPIE

PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Toulouse, le 27 JAN. 2011

Affaire suivie par : Philippe GRAMMONT

Téléphone : 05.62.30.26.21
Télécopie : 05.62.30.27.49
Courriel : philippe.grammont
@developpement-durable.gouv.fr

Madame,

A l'issue du débat public, le ministre en charge des transports a décidé le 25 juin 2010 l'achèvement de l'Autoroute Castres-Toulouse, par mise en concession autoroutière.

Conformément à cette décision, les études préalables à la déclaration d'utilité publique sont lancées sous mon autorité. La concertation et l'information du public s'inscrivent dans le processus d'étude. Elles prendront différentes formes (réunions, permanences, diffusions ou mise à disposition de documents, de plaquettes, site interne, etc.) en fonction des publics concernés et de l'avancement du projet. Après consultation des communes et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, j'ai fixé les modalités de la concertation.

Une charte de la concertation décrit les instances et les règles de la concertation que la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées, sous mon autorité, s'engage à mettre en place et à respecter.

Suite à ma sollicitation, la Commission nationale du débat public vous a désignée comme garant de la concertation.

J'ai l'honneur, dans ce cadre, de vous confier les missions qui suivent.

Vous veillerez au bon déroulement de la concertation territoriale dans le respect des modalités que j'ai fixées, au respect de l'information du public ainsi qu'au respect de la charte de la concertation.

Vous exercerez un rôle de recours sur les questions liées à la concertation et à l'information sur le projet.

Vous participerez au comité de suivi dont vous validerez les comptes-rendus, et à votre convenance aux différentes instances de la concertation.

Cité administrative - 2, bd Armand Duportal - BP 80002 - 31074 TOULOUSE CEDEX 9 - Tél. 05 61 58 50 00
<http://www.midi-pyrenees.pref.gouv.fr>

Vous m'adresserez un bilan de votre action à chaque fin d'étape des études, accompagné le cas échéant de recommandations pour la suite. Votre mission s'achèvera avec le lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Le Préfet de Région

Dominique BUR

Madame Nerte DAUTIER,
Garante de la concertation du
Projet d'autoroute Castres-Toulouse
22 rue de la Pépinière
84000 AVIGNON

Annexe 4

charte de concertation

CHARTE DE LA CONCERTATION

Cette charte présente le cadre de la démarche de la concertation qui sera menée avant l'enquête publique pour les études de l'autoroute Castres-Toulouse. Le préfet de la région Midi-Pyrénées est chargé du pilotage et de la coordination des études nécessaires. Il s'appuie, pour cela, sur la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Midi-Pyrénées.

Cette charte décrit les instances et règles de concertation que la DREAL Midi-Pyrénées sous l'autorité du Préfet, s'engage à mettre en place et à respecter. Elle s'adresse aux partenaires de la DREAL Midi-Pyrénées et aux acteurs de la société civile désireux de contribuer aux réflexions conduites pour l'élaboration de ce projet.

Chaque acteur participant à cette concertation aura connaissance de la présente charte pour en respecter les termes.

1. Les objectifs de la concertation

A la suite du débat public, la concertation doit favoriser la définition progressive des projets en y associant, outre les différents services de l'Etat concernés, les organismes socioprofessionnels, les collectivités locales, les associations représentatives agréées et le public. Elle s'entend comme un dialogue constructif destiné à faire émerger une vision partagée des projets et des territoires dans lesquels ils s'inscrivent. Ce dialogue constructif doit permettre :

- de recueillir tout au long du processus d'études des propositions permettant d'enrichir l'élaboration des projets ;
- d'assurer la cohérence entre les projets et les enjeux de développements territoriaux ;
- de réaliser des projets qui respectent au mieux les milieux humain et naturel ;
- d'organiser le partage d'informations, l'écoute des attentes exprimées et les échanges d'avis ;
- d'informer régulièrement de l'avancée des études et des décisions prises sur les projets et ainsi favoriser la participation active des acteurs et du public
- d'éclairer le comité de pilotage pour les choix qu'il doit faire.

La concertation doit dans ce contexte, à la lumière de la décision ministérielle du 25 juin 2010, poursuivre les réflexions engagées lors du débat public pour les prendre en considération dans la conception du projet. Un certain nombre de thèmes de travail peuvent être identifiés sur lesquels les acteurs concernés auront à se prononcer ou à se projeter. Il s'agit notamment :

- des fonctionnalités de l'infrastructure ; ses zones d'échange et son fuscau de passage ;
- des projets des territoires concernés en lien avec l'infrastructure nouvelle ; aménagement et structuration des territoires, projets et enjeux économiques et urbains reliés aux dessertes, interface avec les autres modes de transport. ... ;

- des modalités de tarification de l'usage de l'infrastructure, du périmètre de la concession envisagée, et plus généralement de son financement ;
- de l'insertion territoriale de l'infrastructure au regard des enjeux environnementaux : inventaire et hiérarchisation partagée des sensibilités territoriales (bâti, écologie, agriculture, paysage, patrimoine...), prise en compte des enjeux environnementaux, mesures d'accompagnement, mesures compensatoires, rétablissements des infrastructures linéaires et des réseaux ;
- des problématiques foncières au regard des enjeux agricoles.

Sachant que ces thématiques interagissent, il convient d'avoir à l'esprit de maintenir une cohérence entre les services attendus par une nouvelle infrastructure et les projets de territoire qui s'articulent à son passage.

2. Les modalités de concertation

La concertation est continue et partie intégrante du processus d'études. Cette démarche permet la compréhension et l'intégration des enjeux territoriaux dans le projet. Elle permet la participation des différents acteurs à l'élaboration du projet.

La concertation sur le territoire sera animée par la DREAL Midi-Pyrénées, maître d'ouvrage de l'opération, sous l'autorité du préfet de région. Des rencontres seront organisées avec les élus des communes et des établissements publics de coopération intercommunale ainsi que des conseillers généraux, concernés par l'aire d'étude. Des réunions spécifiques seront réalisées avec le public.

La mise en œuvre de la concertation repose sur différentes instances :

Le comité de suivi est constitué selon le principe de la gouvernance à cinq prônée lors du Grenelle de l'environnement (cf. composition en annexe). Cette instance :

- a été consultée pour la validation du projet de la présente charte ;
- est informée de tous les éléments relatifs à l'organisation et au déroulement de la concertation et sera notamment destinataire des comptes-rendus correspondants ;
- peut soumettre au Préfet et à la DREAL Midi-Pyrénées (maître d'ouvrage), et proposer au comité de pilotage, des points nécessitant une évolution de la charte ou des actions complémentaires pour contribuer à la cohérence de la démarche de concertation ;
- est un lieu d'échanges sur les études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Le garant, neutre et indépendant, nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur proposition du préfet de la région Midi-Pyrénées, veille à l'application de la charte de la concertation territoriale, au bon déroulement de la concertation territoriale, facilite les échanges entre participants et veille au respect de la participation et de l'information du public. Il s'assure notamment de la transparence des informations du maître d'ouvrage envers le comité de suivi et veille à l'expression libre et argumentée de tout un chacun. Il assiste aux réunions du comité de suivi et en valide les comptes-rendus. Le garant est invité aux réunions des instances de concertation, aux réunions de proximité et y participe s'il le souhaite. Il est destinataire des comptes-rendus des réunions de toutes les instances. Il dresse un bilan de son action à chaque fin d'étape des études accompagné de ses éventuelles remarques ou suggestions qu'il adresse au préfet, à la DREAL Midi-Pyrénées et au président de la CNDP.

Des groupes de travail techniques, constitués des représentants des collectivités locales, des services de l'Etat, des organismes directement concernés par les projets, et d'experts, veillent à l'intégration des projets de territoire dans l'élaboration du projet d'infrastructure et au partage des connaissances et avis sur ces derniers. Ces groupes de travail doivent être évolutifs en fonction de l'avancée des études. Les participants y expriment les avis des organismes ou institutions qu'ils représentent sans attendre la fin d'une étape d'étude afin de pouvoir prendre en considération en temps réel, dans les études, les points de vues exprimés.

Des **ateliers thématiques** du développement durable permettront de décliner les défis à relever par l'autoroute en la matière et de montrer en quoi et comment ce projet contribue au développement durable des territoires concernés.

3. L'articulation de la concertation avec le processus de pilotage et de validation des études

La concertation s'inscrit dans le dispositif de conduite des études pilotées par la DREAL Midi-Pyrénées et de décisions placées sous l'égide du préfet de région et du ministre. Elle doit s'articuler avec les instances de gouvernance du projet (comité de pilotage, comité de suivi) et avec l'organisation et le déroulement des études menées sous la conduite du maître d'ouvrage. L'organisation des conditions de pilotage et de validation des études doit contribuer à un processus de décision cohérent et partagé entre le maître d'ouvrage et les différents partenaires qui seront appelés à participer financièrement au projet. Dans ce cadre,

- le préfet préside le comité de pilotage et le comité de suivi ;
- le comité de pilotage constitue l'instance de validation des études, d'arbitrage et de préparation des décisions à prendre. Il est composé du préfet de région, préfet de la Haute-Garonne, du préfet du Tarn, de la DREAL Midi-Pyrénées, du Conseil régional, des Conseils généraux du Tarn et de la Haute-Garonne et de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. Il définit les grandes orientations à retenir, arrête les choix et valide les propositions en vue de solliciter leur approbation par le ministre. Le maître d'ouvrage met à disposition du comité de pilotage les résultats de la démarche de concertation pour qu'il puisse prendre ses décisions ;
- la DREAL Midi-Pyrénées, maître d'ouvrage de l'opération, sous l'autorité du préfet de région, est responsable de la conduite des études, de l'organisation et de l'animation de la concertation en lien avec le comité de pilotage et le comité de suivi.

4. Les modalités d'information et de consultation du public

La DREAL Midi-Pyrénées met à la disposition des différentes instances de concertation territoriale et du public des outils d'information, de dialogue et de participation du public qui sont :

- un site Internet dédié au projet ;
- un dossier de concertation (en consultation en mairie ou sur le site Internet) ; les observations du public pourront être formulées sur des registres en mairie ou par mail à partir du site Internet ;
- des documents d'information largement diffusés pouvant faire l'objet de présentations spécifiques lors de réunions : dépliants, dossiers et communiqués de presse, fiches thématiques et pédagogiques, panneaux, posters-plans, affichettes, etc. ;
- une présence sur le terrain par la tenue de permanences de proximité réparties de telle façon qu'un habitant ne soit pas éloigné de plus de 5 km de l'une de ces permanences.

5. Les règles de la concertation

Le maître d'ouvrage doit :

- fournir les informations et éléments techniques issus des études au fur et à mesure de leur avancement ;
- communiquer, dans toute la mesure du possible, au moins 8 jours préalablement à la tenue de chaque réunion des instances de concertation, les documents de travail qui facilitent une compréhension partagée des études ;
- veiller à ce que les avis, informations et propositions recueillis dans chacune des réunions des instances de concertation soient consignés dans des comptes rendus retraçant avec la plus grande fidélité possible les échanges tenus en réunion ;
- rendre explicites et publics les résultats de la concertation. Par exemple, les comptes-rendus des réunions des comités de suivis ou des groupes de travail techniques seront transmis au comité de pilotage et au garant.

Les organismes ou institutions participant à la concertation doivent de leur côté :

- désigner un représentant permanent et un suppléant disponibles, disposant d'un mandat effectif pour parler en leur nom au sein des instances de concertation auxquelles ils participent ;
- veiller à ce que leurs représentants s'impliquent dans la concertation pour toute la durée du processus d'études, jusqu'à la mise à l'enquête d'utilité publique du projet ;
- respecter les autres participants, en évitant de diffuser des informations partielles ou déformées auprès de tiers extérieur à son organisme.

Annexe 5

modalités de la concertation



PREFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Autoroute Castres-Toulouse

Les modalités de la concertation

La concertation fait partie intégrante du processus d'études. Elle est donc continue et permet d'associer à l'élaboration du projet les différents acteurs, c'est-à-dire outre les différents services de l'État concernés, les organismes socioprofessionnels, les élus et les collectivités locales, les associations et plus largement le public.

La concertation porte en particulier sur les fuseaux, la localisation des échangeurs, les modalités du péage, le tracé de référence.

L'organisation générale de la concertation

Le dispositif de concertation, dans l'esprit de la loi Grenelle, est encadré par plusieurs instances ou dispositifs mis en place par le maître d'ouvrage.

- ◆ une charte de la concertation en fixe les principes ;
- ◆ un garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public sur proposition du préfet de la région Midi-Pyrénées, veille à l'application de la charte et au bon déroulement de la concertation territoriale ;
- ◆ un comité de suivi, tel que prescrit par la décision ministérielle, dont la composition reflète l'esprit du Grenelle de l'environnement en matière de gouvernance (État, élus, associations, représentants du monde économique et des entreprises et représentants des salariés) est un lieu d'échange qui permet de s'assurer du bon déroulement de la concertation ;

Par ailleurs, les élus et acteurs du territoire seront associés à la recherche de synergies entre l'autoroute et les territoires concernés :

- ◆ Des groupes de travail techniques associeront les représentants des collectivités et des services de l'État ainsi que des experts pour partager leurs connaissances et émettre des avis notamment sur les volets « aménagement du territoire & agriculture » et « environnement » ;
- ◆ Des ateliers thématiques du développement durable permettront de décliner les défis à relever par l'autoroute en la matière et de montrer en quoi et comment ce projet contribue au développement durable des territoires concernés.

Un site internet www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr dédié au projet sera mis en ligne le 17 janvier 2011. Il sera un vecteur important d'information sur le projet et sur le déroulement de la concertation. Il contiendra bien sûr toute la documentation nécessaire sur le projet avec des possibilités étendues de téléchargement. Il permettra par ailleurs de consulter et même d'imprimer les cartes avec le niveau de détail que chacun souhaitera. Enfin, le site sera le moyen le plus simple à destination du grand public pour participer en continue à la concertation et donner son avis.

Deux temps forts pour la concertation

La concertation sera marquée par deux temps forts : le choix du fuseau d'études (bande de 300m) puis la définition du tracé (bande de 40 à 50m) au sein du fuseau retenu et des mesures d'insertion.

La concertation en vue du choix du fuseau (janvier – avril 2011)

L'objectif de cette première phase de concertation est de proposer au comité de pilotage un fuseau de 300 mètres de large dans lequel s'inscrira ultérieurement le tracé de l'autoroute.

La concertation s'adressera aux élus et aux riverains, sur la base d'un dossier de concertation qui constituera la pierre angulaire de la concertation. Il permettra au maître d'ouvrage d'expliquer les différents choix possibles au regard des contraintes techniques du projet et des enjeux environnementaux et humains du territoire. Il présentera notamment :

- le périmètre et les enjeux de l'aire d'études,
- les fuseaux présentés lors de la concertation précédente en distinguant graphiquement le fuseau préférentiel issu de cette concertation,
- la comparaison des fuseaux.

La concertation sur les fuseaux se traduira, au niveau local, par :

- ◆ Des rencontres avec les élus (maires, présidents d'EPCI, conseillers généraux) dans un esprit intercommunal afin de pouvoir travailler sur des secteurs cohérents. L'objectif de ces réunions est d'obtenir les avis sur les fuseaux, mais aussi de compléter la collecte des informations sur les contraintes des territoires concernés :
 - ➔ un secteur est l'intervalle entre deux zones identifiées pour le positionnement des échangeurs autoroutiers (cf ci-joint la liste des élus concernés par secteur)

Secteur concerné	Lieu des rencontres	Date
Secteur 1 : de A68 à Verfeil	Castelmaurou	24 janvier 2011
Secteur 2 : de Verfeil à Maurens-Scopont	Verfeil	19 janvier 2011
Secteur 3 : de Maurens-Scopont à Puylaurens	Cuq-Toulza	18 janvier 2011
Secteur 4 : de Puylaurens à Soual	Soual	17 janvier 2011
Secteur 5 : de Soual à Castres	Cambounet-sur-le Sor	25 janvier 2011

- ◆ Plusieurs permanences de proximité avec le public afin d'instaurer un dialogue direct avec les particuliers sur le projet. Les lieux de ces permanences ont été choisis de telle façon qu'un habitant ne soit jamais éloigné de plus de 5 km environ d'une permanence.
 - ➔ des moyens d'expression seront disponibles dans chaque mairie de l'aire d'études, à partir du 24 janvier et tout au long du mois de février 2011, avec : une affiche montrant, en grand format, la carte des hypothèses de fuseaux dans le secteur concerné, et un registre où chacun pourra librement faire part de ses observations.

Lieu des permanences	Date	Horaires
CASTRES (81100) – Pavillon de la Ville au Parc des Expositions	31 janvier 2011	16h - 19h
TEULAT (81500) – Salle du Conseil Municipal à la Mairie	1er février 2011	16h - 19h
LE FAGET (31460) – Salle des Associations	2 février 2011	16h - 19h
SAINT-GERMAIN-DES-PRES (81700) – Salle du Conseil Municipal à la Mairie	3 février 2011	16h - 19h
CUQ-TOULZA (81470) – Salle du Conseil Municipal à la Mairie	4 février 2011	16h - 19h
SAÏX (81710) – La Ferme Laval	7 février 2011	16h - 19h
PUYLAURENS (81700) – Salle du Conseil Municipal à la Mairie	8 février 2011	16h - 19h
VERFEIL (31590) – Salle du Conseil Municipal à la Mairie	9 février 2011	16h - 19h
GRAGNAGUE (81500) – Salle du Conseil Municipal à la Mairie	10 février 2011	16h - 19h

- ◆ Des échanges approfondis avec les acteurs du territoire lors d'une réunion du comité de suivi le 14 février 2011.

Le calendrier des permanences sera porté à la connaissance du public par un communiqué dans la presse locale, mais aussi sous forme d'un **dépliant d'information** faisant office d'invitation, distribué, **par les services de La Poste, dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées.**

La concertation pour la définition du tracé

L'objectif de cette phase de concertation est de proposer au comité de pilotage un tracé de référence qui constituera l'axe de la bande de 300m soumise à l'enquête publique, puis dans un deuxième temps, les mesures d'accompagnement de l'infrastructure.

Cette phase de concertation se déroulera du printemps 2011 à l'été 2012 et se traduira *a minima* par :

- ◆ Des réunions du comité de suivi sur l'évolution des études et de la concertation
- ◆ Des rencontres avec les élus (maires, présidents d'EPCI, conseillers généraux) concernés par le fuseau d'études retenu
- ◆ La poursuite des groupes de travail techniques associant les représentants des collectivités et des services de l'État ainsi que des experts pour partager leurs connaissances et émettre des avis notamment sur les volets « aménagement du territoire & agriculture » et « environnement »

Le site Internet constituera un vecteur d'information privilégié dans cette phase de la concertation.

Pour cette phase de la concertation, les modalités pourront être adaptées en fonction des enseignements de la concertation sur les fuseaux. Elles seront alors précisées en accord avec le garant et au regard des avis du comité de suivi.

Liste des élus concernés par secteur

Secteur 1

Monsieur	le Maire	Jean-Paul	MAROSENE	BONREPOS-RIQUET
Madame	le Maire	Mégali	SCHARDT	CASTELMAUROU
Monsieur	le Maire	Christian	CIERCOLES	GARIDECH
Monsieur	le Maire	Daniel	CALAS	GRAGNAGUE
Monsieur	le Maire	Claude	ROUDIERE	ST MARCEL PAULEL
Monsieur	le Maire	Joël	BOUCHE	ST PIERRE
Monsieur	le Maire	Hervé	DUTKO	VERFEIL
Monsieur	le Conseiller Général	André	LAUR	Canton de MONTASTRUC-LA-CONSEILLERE
Monsieur	le Conseiller Général	Claude	CALESTROUPAT	Canton de TOULOUSE – 15
Monsieur	le Conseiller Général	Claude	ROUDIERE	Canton de VERFEIL
Monsieur	le Président	Daniel	CALAS	CC COTEAUX DU GIROU
Madame	le Président	Sabine	GEIL GOMEZ	CC COTEAUX BELLEVUE

Secteur 2

Monsieur	le Maire	Claude	ROUDIERE	ST MARCEL PAULEL
Monsieur	le Maire	Joël	BOUCHE	ST PIERRE
Madame	le Maire	Andrée	ORJOL	BOURG ST BERNARD
Monsieur	le Maire	Francis	CALMETTES	LE FAGET
Monsieur	le Maire	Jean-Claude	FIGNES	FRANCARVILLE
Monsieur	le Maire	Yvon	NOYES	LOUBENS LAURAGAIS
Madame	le Maire	Maryse	MOUYSSSET	SAUSSENS
Monsieur	le Maire	Gilbert	HEBRARD	VENDINE
Monsieur	le Maire	Hervé	DUTKO	VERFEIL
Monsieur	le Maire	Paul	BERNARDI	BANNIERES
Monsieur	le Maire	Pierre	VIRVES	CAMBON LES LAVAUR
Monsieur	le Maire	Claude	REILHES	MAURENS-SCOPONT
Monsieur	le Maire	Patrick	CERVANTES	MONTCABRIER
Monsieur	le Maire	Patrice	CHOUZY	TEULAT
Monsieur	le Maire	Michel	BOUYSSOU	VILLENEUVE LES LAVAUR
Monsieur	le Conseiller Général	Claude	ROUDIERE	Canton de VERFEIL
Monsieur	le Conseiller Général	Daniel	RUFFAT	Canton de LANTA
Monsieur	le Conseiller Général	Gilbert	HEBRARD	Canton de CARAMAN
Monsieur	le Conseiller Général	Joseph	DALLA RIVA	Canton de LAVAUR
Monsieur	le Conseiller Général	Bernard	VIALA	Canton de CUQ-TOULZA
Monsieur	le Président	Daniel	CALAS	CC COTEAUX DU GIROU
Monsieur	le Président	Jacques	ESPARBIE	CC TARN ET AGOUT
Monsieur	le Président	Jean-Paul	ROCACHE	CC du SESCOAL
Monsieur	le Président	Christian	MAS	CC PAYS DE COCAGNE
Monsieur	le Président	Gilbert	HEBRARD	CC COEUR LAURAGAIS

Secteur 3

Monsieur	le Maire	Francis	CALMETTES	LE FAGET
Monsieur	le Maire	Yvon	NOYES	LOUBENS LAURAGAIS
Monsieur	le Maire	Michel	BOUYSSOU	VILLENEUVE LES LAVAUR
Monsieur	le Maire	Michel	TESTE	AURIAC SUR VENDINELLE
Monsieur	le Maire	Bernard	VALETTE	LE CABANIAL
Monsieur	le Maire	Alain	POU	AGUTS
Monsieur	le Maire	Christian	MAS	ALGANS
Monsieur	le Maire	Gabriel	OROMBEL	APPELLE
Madame	le Maire	Eliane	PICOUET	CUQ TOULZA
Monsieur	le Maire	Claude	REILHES	MAURENS-SCOPONT
Monsieur	le Maire	Yves	HURAND	LACROISILLE
Monsieur	le Maire	Frédéric	FARKAS	MOUZENS
Monsieur	le Maire	Alain	GIRONIS	PECHAUDIER
Monsieur	le Maire	Pierre	VIRVES	CAMBON LES LAVAUR
Madame	le Maire	Anne	LAPERROUZE	PUYLAURENS
Monsieur	le Conseiller Général	Gilbert	HEBRARD	Canton de CARAMAN
Monsieur	le Conseiller Général	Joseph	DALLA RIVA	Canton de LAVAUR
Monsieur	le Conseiller Général	Bernard	VIALA	Canton de CUQ-TOULZA
Madame	la Conseillère Générale	Anne	LAPERROUZE	Canton de PUYLAURENS
Monsieur	le Président	Jean-Paul	ROCACHE	CC du SESCOAL
Monsieur	le Président	Christian	MAS	CC PAYS DE COCAGNE
Monsieur	le Président	Gilbert	HEBRARD	CC COEUR LAURAGAIS

Secteur 4

Madame	le Maire	Anne	LAPERROUZE	PUYLAURENS
Monsieur	le Maire	Sylvain	FERNANDEZ	CAMBOUNET SUR LE SOR
Monsieur	le Maire	Jean-Claude	SALVIGNOL	LEMPAUT
Monsieur	le Maire	Serge	GAVALDA	LESCOUT
Monsieur	le Maire	Raymond	FREDE	SAINT GERMAIN DES PRES
Monsieur	le Maire	Alex	BOUSQUET	SEMALENS
Monsieur	le Maire	Michel	AURIOL	SOUAL
Madame	la Conseillère Générale	Anne	LAPERROUZE	Canton de PUYLAURENS
Madame	la Conseillère Générale	Claudie	BONNET	Canton de DOURGNE
Monsieur	le Président	Christian	MAS	CC PAYS DE COCAGNE
Monsieur	le Président	Alain	CHATILLON	CC LAURAGAIS REVEL SOREZOIS
Monsieur	le Président	Sylvain	FERNANDEZ	CC SOR ET AGOUT

Secteur 5

Monsieur	le Maire	Sylvain	FERNANDEZ	CAMBOUNET SUR LE SOR
Monsieur	le Maire	Alex	BOUSQUET	SEMALENS
Monsieur	le Maire	Raymond	FREDE	SAINT GERMAIN DES PRES
Monsieur	le Maire	Michel	AURIOL	SOUAL
Monsieur	le Maire	Pascal	BUGIS	CASTRES
Monsieur	le Maire	Michel	MAUREL	FREJEVILLE
Monsieur	le Maire	Henri	BLANC	SAIX
Monsieur	le Maire	René	SAISSI	VIVIERS LES MONTAGNES
Madame	la Conseillère Générale	Anne	LAPERROUZE	Canton de PUYLAURENS
Monsieur	le Conseiller Général	Robert	CLARENC	Canton de VIELMUR-SUR-AGOUT
Monsieur	le Conseiller Général	Louis	CAZALS	Canton de CASTRES-OUEST
Madame	la Conseillère Générale	Régine	MASSOUTIE	Canton de CASTRES-EST
Monsieur	le Conseiller Général	Michel	BENOIT	Canton de LABRUGUIERE
Madame	la Conseillère Générale	Claudie	BONNET	Canton de DOURGNE
Monsieur	le Président	Raymond	GARDELLE	CC PAYS D'AGOUT
Monsieur	le Président	Christian	MAS	CC PAYS DE COCAGNE
Monsieur	le Président	Sylvain	FERNANDEZ	CC SOR ET AGOUT
Monsieur	le Président	Pascal	BUGIS	CA CASTRES-MAZAMET

La concertation avec les élus (1ère phase)



Autoroute Castres-Toulouse Compte –rendu du garant de la concertation : janvier 2011-février 2012

Autoroute Castres-Toulouse Bilan de la deuxième phase de la concertation

Compte-rendu du garant de la concertation, juin 2011-février 2012

La première phase de concertation sur l'autoroute Castres-Toulouse s'est déroulée de janvier 2011 à mai 2011.

Elle portait sur le choix d'un fuseau d'études de 300 m dans lequel s'inscrira le tracé de la future autoroute.

A l'issue du comité de pilotage du 26 mai 2011, ont été prises les décisions suivantes par le Préfet :

- Le fuseau d'étude de 300 m, élargi sur certains secteurs, a été arrêté ainsi que le positionnement de principe des échangeurs.
- Poursuite des études et de la concertation sur les points d'échanges et l'itinéraire de substitution d'ici fin décembre 2011.
- Poursuite des études et concertation sur les variantes de tracés et ses mesures d'atténuation, début 2012.

Une deuxième étape de la première phase de concertation a eu lieu de juin 2011-décembre 2011.

Plusieurs moments ont marqué cette nouvelle phase de concertation :

- La constitution de deux groupes de travail : Environnement et Aménagement du territoire-Agriculture.
- L'organisation des ateliers du développement durable.
- Les réunions intercommunales sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution, 25-30 novembre 2011.
- Le comité de suivi du 2 décembre 2011.

La deuxième phase de la concertation s'est déroulée de janvier 2011 à février, mars 2012.

Elle porte sur les variantes de tracé et les mesures d'atténuation.

Le rapport ci-après analyse les différentes phases de cette concertation

Les groupes de travail :

Le groupe de travail Environnement s'est réuni deux fois le 30 juin 2011 en présence du garant et le 14 octobre 2011 où le garant était empêché.

Le groupe de travail technique Aménagement-Agriculture s'est réuni le 23 septembre 2011 ; le garant s'était excusé.

Ces groupes de travail se réuniront à nouveau après le choix du tracé.

Plusieurs thématiques à approfondir lors des prochains ateliers du développement durable ont été au final identifiées collectivement :

- gouvernance et territoires de SCoT
- maîtrise des espaces stratégiques agricoles et naturels
- dynamiques de l'emploi (des jeunes)
- cohérence des stratégies économiques locales
- élargissement du cercle de vision des impacts au-delà du périmètre Toulouse-Castres
- qualité des paysages : préservation + développement économique (tourisme)
- emplois dans les espaces interstitiels
- coordination de l'économie productive
- appui à l'économie agricole
- emploi local du chantier.

Tous les comptes rendus sont sur le site Internet.

Autoroute Castres-Toulouse Compte –rendu du garant de la concertation : janvier 2011-février 2012

Fin de la première phase de la concertation : échangeurs et itinéraire de substitution

Préalablement à la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution, le 9 novembre 2011 a été envoyé aux participants aux réunions de concertation par secteur un dossier de 11 pages faisant état des modalités de la deuxième phase de concertation. Le fuseau d'étude retenu à l'issue de la concertation sur les fuseaux y est présenté ainsi que le tableau des études détaillées engagées et leurs objectifs pour la seconde phase. Enfin trois pages sont consacrées aux modalités de la concertation. En page 11, le calendrier indique les grandes périodes de mise en place du dossier jusqu'à l'enquête publique.

Ce dossier a pour vocation, au dire du MO, d'être intégré au dossier de concertation disponible depuis la première phase de concertation. Il est consultable sur le site Internet.

Echangeurs et itinéraire de substitution

La concertation sur les échangeurs et les itinéraires de substitution s'est déroulée du 25 novembre au 30 novembre sur le même schéma que pour la première phase : 5 réunions intercommunales avec les élus, une par secteur. Information par la presse, le site Internet, le dossier à disposition du public dans les mairies et le site Internet.

Le dossier

Il traduit les études menées par la DREAL sur les deux thématiques. Les 6 zones d'échanges identifiées sont présentées en regard des différents enjeux afin d'éclairer les choix définitifs. L'itinéraire de substitution est présenté en fin de dossier.

Les échangeurs

« L'autoroute Castres-Toulouse ne doit pas être un tunnel autoroutier mais profiter au développement local, le nombre d'échangeurs et leur positionnement sont donc fondamentaux ».

Pour le maire de Soual, le positionnement des échangeurs, leur présence ou leur absence, induit un vrai problème de desserte pour l'économie locale. « qu'en sera-t-il des camions de trafic de desserte de proximité qui vont devoir faire plus de kilomètres ? par exemple camions venant de la Montagne Noire, allongement du temps et du trajet ».

☛ Une étude qui fasse le point sur ce sujet a été évoquée et demandée à plusieurs reprises.

Les discussions sur les échangeurs ont montré la difficulté de faire émerger un consensus sur leur positionnement cependant fondamental pour l'économie locale.

L'itinéraire de substitution

« L'itinéraire de substitution n'apparaît plus du tout, peut-on faire une autoroute sans itinéraire de substitution ? », c'est le sentiment des élus. Pour le MO, cet itinéraire est la RN 126 doublée sur la majorité du parcours par l'autoroute. « Les communes de Puylaurens et Soual sont considérablement impactées par l'intégration de leur déviation dans le futur tracé de l'autoroute » ; pour les élus, il est « parfaitement impensable de ne pas étudier et proposer un itinéraire de substitution qui ne passe pas par le centre du village ».

Des propositions sont faites dans ce sens par le maire de Puylaurens de faire un barreau qui minimisera les impacts.

Pour ces élus, « tous les efforts d'amélioration de la qualité de vie dans leurs villages sont niés par le tracé qui ne propose pas d'itinéraire de substitution ».

L'itinéraire de substitution proposé « donne la sensation d'un retour en arrière, pour les villages qui vont perdre leur déviation et récupérer le trafic sur leur village ».

Les arguments, essentiellement financiers, techniques ou juridiques, que ce soit pour les échangeurs ou pour l'itinéraire de substitution, avancés par le MO ne parviennent pas à convaincre les élus très soucieux d'une « qualité de vie qui risque de se dégrader ».

La concertation semble avoir à ce stade atteint ses limites.

Autoroute Castres-Toulouse Compte –rendu du garant de la concertation : janvier 2011-février 2012

Le problème du temps et de la cohérence de traitement du dossier

Pour de nombreux élus, « la priorité est de réaliser dans les délais cette voie rapide Castres-Toulouse ». Mais cela ne peut se faire « sans qu'il y ait une prise en compte par le MO des demandes des élus sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution ».

Certains élus, encore peu habitués à travailler en transversalité, regrettent le manque de temps pour mieux préparer les réunions avec les autres élus afin de trouver des consensus.

Pour certains maires, même si de nombreuses études sont faites depuis plusieurs mois, elles ne servent qu'à démontrer la validité de la proposition du MO.

Pour de nombreux élus, « il faut donc mener une étude approfondie sur les enjeux économiques locaux », sinon le consensus, déjà difficile sur l'autoroute, risque d'éclater s'il n'y a pas de réponse dynamique pour l'économie locale existante.

Pour d'autres élus, il est dommage que tous les acteurs ne se mettent pas autour d'une table et qu'il n'y ait pas une cohérence entre les différentes collectivités.

Ce qui induit une mise à niveau dans les enjeux d'aménagement du territoire par les acteurs locaux et suffisamment de temps pour arriver à des solutions consensuelles.

A ce propos, les ateliers du développement durable ont parfaitement montré que pour la construction d'une vision partagée du territoire, la notion de temps était fondamentale. Pour les spécialistes cependant, dans ce projet, la réflexion semble avoir lieu bien en amont.

La multimodalité

Ce thème a été à nouveau évoqué et le MO considère que des réponses ont été apportées : sur le site Internet, une fiche technique *Nouvelles mobilités, multimodalité et intermodalité* fait le point sur tous ces aspects.

Décisions du préfet de région à l'issue du comité de suivi et du comité de pilotage clôturant cette phase

À l'issue du comité de suivi du 2 décembre, puis du comité de pilotage du 12 décembre, le préfet de région a acté les décisions sur les échangeurs qui faisaient consensus ; la concertation se poursuit sur les autres. Pour l'itinéraire de substitution, le barreau de Puylaurens doit être étudié.

Les ateliers du développement durable

Ils se sont tenus à Castres le 23 janvier 2012.

Ils ont permis aux nombreux élus présents un échange approfondi sur des enjeux plus globaux d'aménagement du territoire dans le cadre de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure sur un territoire. La parfaite organisation, la qualité des intervenants, la maîtrise des débats, la pertinence des exemples présentés ont été salués par tous. Cette journée riche en enseignement a été vue comme une démarche assez innovante et porteuse d'une dynamique et d'un optimisme nouveau chez les élus.

« Un schéma de cohérence sur tout le tracé » a même été proposé par certains.

Deuxième phase de la concertation : concertation sur le tracé

Le dossier de la concertation sur les variantes de tracés et les mesures d'atténuation

Ce document traduit les études de recherches de tracés, menées par la DREAL, au sein du fuseau arrêté à l'issue de la première phase de concertation. (voir la liste des études dans le dossier intitulé « autoroute Castre Toulouse les modalités de la deuxième phase de concertation »).

Il présente dans une première partie les modalités de concertation mise en place.

Les différentes thématiques analysées dans le choix d'une telle infrastructure : Urbanisation, environnement physique, agriculture, faune, flore, patrimoine, paysage, tourisme et loisirs, coût...

La hiérarchisation des enjeux

Les principes de prise en compte des enjeux environnementaux : éviter, réduire, compenser.

Dans une deuxième partie, le dossier présente par secteur au nombre de 5, les différentes variantes de tracés et leur comparaison à l'aune des enjeux identifiés.

Autoroute Castres-Toulouse Compte –rendu du garant de la concertation : janvier 2011-février 2012

Une dernière partie présente le tracé proposé par le MO à l'issue de cette analyse multicritères, évoque les hypothèses techniques et financières du système de péage et précise son coût et le montant de la subvention d'équilibre prévisible.

Ce dossier est consultable sur le site Internet où l'on peut grâce aux ortho photos zoomer sur les tracés au plus près du terrain. Il est aussi consultable dans chaque mairie.

☛ *Je préconise que toutes les études puissent être consultables sur le site Internet à l'instar des études effectuées entre 2006 et 2010.*

Les modalités de la concertation

Les modalités de la concertation se sont calquées sur la phase précédente concernant le choix du fuseau, elles sont inscrites dans la charte de la concertation.

• Concertation avec les élus avec 5 réunions intercommunales.

• Concertation avec le public avec 5 permanences, une par secteur.

La presse, le site Internet, les mairies, les annonces dans la presse relaient l'information.

La presse

Elle a bien relayé les informations pour ce que j'ai eu à en connaître et toutes les personnes rencontrées avaient eu connaissance des réunions par divers canaux dont les journaux locaux.

Les mairies

Un registre a d'autre part été déposé en mairie pendant tout le mois de février, afin de recueillir les remarques du public.

Le site Internet

Ce site qui se veut être l'outil principal et « le vecteur privilégié » de l'information du public semble avoir de la difficulté à se caler sur les contraintes de calendrier. Certes les dossiers concernant chaque phase de concertation sont en ligne dans les temps, mais les comptes-rendus des réunions, ceux du comité de suivi tardent trop souvent à être rapidement à la disposition du public.

De plus, les liens internes pour accéder à telle ou telle partie des dossiers ne sont pas clairs. En bref l'architecture du site n'est pas à la hauteur d'une concertation qui se veut ouverte et transparente. Le manque de rigueur de l'information, certes sur des points secondaires, tels que l'oubli de l'année pour les dates de permanence du public ou, plus grave, les dates de permanences pour la deuxième phase concernant les tracés qui n'ont pu être mises en ligne dénotent un certain « amateurisme » dommageable pour la crédibilité du projet. On ne peut que saluer par ailleurs la qualité des dossiers, forts lisibles et documentés, celle des fiches thématiques qui apportent un éclairage très utile et font preuve d'une volonté de transparence auprès des élus et du public.

☛ *Il est indispensable d'avoir plus de rigueur sur la mise à jour du site à la fois en raccourcissant le temps d'attente et en améliorant la lecture des liens.*

La concertation territoriale

Les réunions avec les élus

La présence importante des élus à toutes les réunions, qu'ils soient convaincus de la nécessité de l'infrastructure ou qu'ils y soient opposés, a montré leur forte implication dans ce projet.

La DREAL était représentée par Philippe Grammont, directeur adjoint, accompagné de Matthieu Athanase, chef d'opération et d'Aurélié Bousquet, adjointe à la Division Maîtrise d'ouvrage nationale.

Le dossier a été remis en séance et présenté toujours de même manière à chaque réunion.

La cartographie, complexe mais claire, permettait de se repérer facilement.

La grande innovation de ces réunions a été la présentation d'une maquette virtuelle des tracés proposés.

Cet outil n'intègre pas à ce stade les aménagements (ex : murs anti-bruit, buttes de terre) ni les déblais et remblais. Cet outil pédagogique sera en effet enrichi tout au long de l'approfondissement du futur tracé lorsque celui-ci sera retenu.

Autoroute Castres-Toulouse Compte –rendu du garant de la concertation : janvier 2011-février 2012

Cette maquette a été très bien accueillie en séance, elle offre une image intéressante des différents tracés dans le grand paysage en zoomant sur les enjeux de proximité évoqués par les élus sur chaque commune, ce qui permet des échanges et une discussion très approfondis grâce à la très bonne connaissance du MO de tous les enjeux de proximité.

S'appuyant sur un Power Point, la présentation technique a été faite par secteur.

La discussion a d'abord porté sur des thèmes généraux pour ensuite se focaliser sur des enjeux de proximité.

Ont été abordés les problèmes de financements, d'environnement en particulier par rapport aux nouveaux décrets sur l'enquête publique.

Parmi les problèmes techniques, ceux des rétablissements routiers à étudier ne pourront l'être que lorsqu'on connaîtra le tracé.

Le MO n'a pas obtenu de consensus sur les secteurs 2 et 3 :

Les zones inondables font partie de la contrainte très forte pour le MO, (exemple du secteur 2 : la mairie de Teulat fait le choix du tracé 3 dans le lit du Girou, l'association *Avenir 81* propose le tracé 6 lui aussi dans la zone inondable).

Les zones agricoles sont un enjeu prioritaire pour les agriculteurs et les chambres d'agriculture,

Les impacts humains et agricoles sont prioritaires pour les élus. (exemple secteur 3 sous secteur 1, tracé sud évitant le hameau d'Esclauzoles pour le maire de Maurens-Scopont, ou le secteur 2, tracé 3 pour la mairie de Teulat ce qui évite de couper le village en deux).

Le maire du Faget a exprimé ce que certains pensent tous bas, « dans la salle personne n'est satisfait, si tout le monde avait été contre ce serait résolu ».

Thèmes récurrents

Plusieurs élus demandent instamment de mener une étude approfondie sur les enjeux économiques locaux, afin que la future infrastructure à la fois désenclave et irrigue le territoire.

Les maires de Puylaurens et de Soual réitérent leur demande d'une étude sur l'itinéraire de substitution afin de ne pas pénaliser le territoire. « Il ne faut pas que l'autoroute désenclave Castres et pénalise tout ce qui est intra-zone ».

La déviation de Verfeil est non négociable pour le Conseil Général, il faut trouver une alternative satisfaisante pour tous.

L'échangeur de Gragnague, ainsi que celui de Vendine-Maurens-Scopont et le VC 50 à Castres constituent des enjeux importants pour l'aménagement du territoire.

Tous ces éléments peuvent trouver une solution dans une concertation continue d'étude des propositions alternatives et des enjeux économiques.

☛ *Certaines propositions sont déjà à l'étude par le MO ; je préconise que toutes les propositions fassent l'objet d'un même traitement.*

Les permanences avec le public

Comme pour la première phase, plusieurs permanences de proximité avec le public afin d'instaurer un dialogue direct avec les particuliers sur le projet ont été programmées. Les lieux de ces permanences ont été choisis de telle façon qu'un habitant ne soit jamais éloigné de plus de 5 km environ d'une permanence.

Entre le 31 janvier et le 10 février, plusieurs permanences de proximité ont été organisées. Elles ont été l'occasion d'entretiens individuels avec les représentants du maître d'ouvrage, la DREAL et de répondre à des questions précises sur le projet.

Ces permanences se sont déroulées dans plusieurs communes le long de l'aire d'études.

L'information s'est déroulée de manière un peu différente que pour la première phase. Les dates et lieux ont été relayés par les affiches en mairie, les annonces dans la presse régionale et peut-on dire « le bouche à oreille ».

Deux bémols doivent être soulignés : aucun dépliant invitation n'a été mis dans les boîtes aux lettres des périmètres concernés et les dates ne sont apparues que très tardivement sur le site Internet. Malgré cela, il semble qu'il y ait eu une bonne participation des habitants de l'ensemble des communes concernées, à l'exception de la commune de Teulat. Le maître d'ouvrage a décidé d'organiser une permanence supplémentaire le 28 février 2012 à la mairie de Teulat (16h-19h).

Autoroute Castres-Toulouse Compte –rendu du garant de la concertation : janvier 2011-février 2012

Le recours au garant

Au contraire de la phase précédente, le recours au garant a été moindre. Seulement trois appels téléphoniques de particuliers habitant hors de la zone concernée et redirigés sur le MO. Une nouvelle association *Avenir 81* « association pour la vallée du Girou, son environnement et l'intérêt de ses riverains » s'est mise en place sur le secteur 2 dans le courant de l'été. Elle produit un travail d'analyse et de cartographie approfondi sur ces espaces et m'a plusieurs fois interpellée pour que j'intervienne auprès du MO. Celui-ci a reçu ses membres et a fait état de ses productions dans les réunions concernant ce secteur. Enfin cette association a été conviée aux réunions futures du groupe de travail Environnement.

J'ai enfin été destinataire des copies des courriers envoyés par les maires au préfet de région ainsi qu'à la DREAL.

Les conclusions du garant sur cette nouvelle phase

Il faut saluer l'écoute des participants aux réunions dans le respect des convictions de chacun, même si les points de vue ne se rejoignent pas.

La qualité des dossiers, l'effort de pédagogie (la maquette virtuelle), la parfaite connaissance des enjeux sur le territoire, de la part du MO sont reconnus et salués par tous les participants aux réunions.

Dans la pertinence des réponses, le fait que le MO ait non seulement les compétences "routes", mais aussi celles d'aménagement du territoire et d'environnement (DREAL) a été ressenti très positivement. Cette vision transversale reconnue donne une audience véritable au MO.

Globalement les échanges ont été satisfaisants, les réponses précises, « mais quant à savoir si les desiderata de chacun seront pris en compte, il faut voir », ont conclu certains maires.

Les positions des élus et du MO sur la concertation se sont clarifiées :

• *Pour les maires*, alors qu'on pouvait penser qu'il s'agissait d'une co-élaboration du dossier, ce ne semble pas être le cas car toutes les demandes ne sont prises en compte.

• *Pour le MO*, la concertation ne peut être la somme de toutes les demandes exprimées, mais il s'agit, dans le croisement des multiples contraintes, de trouver un tracé qui soit acceptable financièrement, socialement et environnementalement.

Il y a bien eu concertation pour le garant. Le MO est à l'écoute des élus et des acteurs du territoire, certaines propositions sont étudiées.

De nouvelles réunions et permanences sont prévues dans certaines communes. La charte de la concertation indique que cette concertation se déroule en continu jusqu'à l'enquête publique et que donc études et réunions complémentaires se poursuivent dans la contrainte du calendrier prévu.

Préconisations du garant

• *Sur l'itinéraire de substitution*, certaines propositions sont déjà à l'étude par le MO ; je préconise que toutes les propositions (tracé, études circulation et économie locale) faites par les maires fassent l'objet d'un même traitement.

• *Sur le site internet*, il est indispensable d'avoir plus de rigueur sur la mise à jour du site à la fois en raccourcissant le temps d'attente et en améliorant la lecture des liens.

• *Sur les études*. Les études détaillées engagées en vue de la comparaison des tracés et portant sur les inventaires faune/flore, les études techniques, et les études détaillées sur l'environnement devraient être mise à la disposition du public dès leur achèvement.

Nerte Dautier
garant de la concertation

le 28 février 2012

Nerte DAUTIER
22 rue de la Pépinière
84 000 Avignon
nerte.dautier@wanadoo.fr

2 décembre 2015

Rapport de Nerte DAUTIER Garante de la concertation

L'année 2015 a été mise à profit pour approfondir de nombreux points techniques afin que le dossier d'enquête publique réponde clairement à tous les enjeux sociaux, agricoles, environnementaux et économiques ainsi que cela a été évoqué dans le relevé de décisions en date du 29 janvier 2015 du comité de pilotage.

J'ai déjà évoqué dans mes précédents compte-rendu l'excellente qualité des rapports avec les élus, même si ceux-ci n'adhèrent pas au projet. Il faut souligner le respect mutuel des compétences qui induit un dialogue constructif.

Des interventions avaient porté en fin d'année 2014 sur le manque de concertation de façon globale et sur le manque de clarté sur la procédure à venir. J'ai demandé par lettre en date du 15 décembre 2014 (ci-jointe) à la DREAL d'établir deux fiches portant sur ces sujets. Ces fiches ont été mises sur le site fin février 2015, elles apportent une réponse satisfaisante aux interrogations légitimes des citoyens et des élus. Je constate cependant que ces fiches ne sont pas tenues à jour ce qui en minimise l'intérêt. Il serait donc souhaitable de porter à la connaissance du public les réunions effectuées depuis le début de l'année 2015 ainsi que la décision de la CNDP après sa saisine.

Les multiples réunions avec les mairies sur les enjeux très techniques n'ont pas été suivies par la garante, par contre j'ai assisté à celles concernant les groupes de travail « Aménagement du territoire -Agriculture », « Environnement » les 22 et 23 avril 2015.

Ces deux réunions ont permis d'approfondir les enjeux environnementaux et agricoles en vue de la mise en oeuvre du dossier d'enquête publique de la future autoroute Castres Toulouse.

A la suite de celles-ci j'ai rédigé un mail en date du 24 avril 2015 où j'émettais quelques propositions qui permettraient de mieux comprendre les enjeux environnementaux et agricoles pour les élus et le public. Je les réitère ci-dessous :

Pour la première réunion sur l'environnement on a pu se rendre compte que les **zones humides** semblaient au coeur du débat et ce pour deux raisons : d'une part par manque d'une définition claire et partagée du terme même de "zone humide", d'autre part par les enjeux multiples et à mon sens non suffisamment hiérarchisés de ces espaces. Afin de clarifier le sujet je propose qu'il soit établi **une fiche** à mettre sur le site. Elle abordera les points évoqués: définition, prise en compte de l'existant et traitement aux différents niveaux de qualité, stratégie à plus long terme et création éventuelle de nouvelles zones...

La seconde réunion a porté d'une part sur les enjeux agricoles et d'autre part sur

le cahier de recommandations d'aménagement du territoire dans

le cadre de l'arrivée de l'autoroute (titre à trouver qui soit porteur et clair)

Cette seconde partie si elle s'est avérée passionnante à mon sens pâti d'une présentation dense et riche mais peu compréhensible pour un public non averti. Je suggère donc que ce cahier de recommandations devienne un document grand public lisible et compréhensible par tous dont l'élu non spécialiste.

Une introduction qui ne soit pas un historique, celui-ci peut être reporté en fin de document et rappelé en deux phrases dans cette partie, mais qui développe la philosophie de ce document. A ce propos en page 5 la deuxième partie du dernier paragraphe pourrait prendre sa place dans l'intro.

Pour la présentation générale une cartographie d'accompagnement remise à jour (cartes de 2005- 2006).

Dans chaque thème des items en gras qui permettent d'accrocher le regard.

Les recommandations

bien mettre en lumière les deux axes : le projet de territoire, le développement des stratégies pas uniquement économiques, mais aussi agricoles, touristiques..

Pour chaque paragraphe pour donner envie de lire: séparer les enjeux des exemples.

Des termes en vrac dits oralement tels que identité territoriale plus forte, source d'attractivité, source d'innovation, complémentarité Castres Toulouse, paysage, patrimoine culture facteurs d'attractivité etc...Il serait intéressant de compléter par un travail d'étude paysagère mettant en lumière les éléments structurant du grand paysage ainsi qu'un travail sur les essences

Une demande a été faite par l'UPNET d'une clarification des financements du projet subvention d'équilibre, participation des collectivités territoriales. Une fiche financière sera la bienvenue dès que possible.

J'ai eu à relire et corriger le dossier à envoyer pour examen à la CNDP au mois de Mai. Ce dossier clair, très complet et bien illustré a permis après échange entre moi-même et un membre de la CNDP d'obtenir un avis favorable sur celui-ci en mettant l'accent sur le processus de concertation à poursuivre jusqu'à l'enquête publique.

Enfin je m'interroge sur la pertinence d'envisager des réunions d'information préalables sur le dossier finalisé avant enquête publique. Cette information aurait l'avantage de mettre tous les élus au même niveau d'information à la fois sur le contenu du dossier et sur la procédure même si j'en suis consciente on peut trouver les informations sur le site Internet. D'autre part cela préparerait beaucoup mieux l'enquête publique. Je me propose si cette question reste en suspens de la poser lors du prochain comité de suivi.

Je suis parfaitement consciente du travail considérable que ce projet implique de la part des services, et je regrette les difficultés inhérentes aux mutations et diminution de personnel qui induisent une surcharge importante des techniciens en place dont je salue la compétence et le dévouement. il serait aussi souhaitable que la DREAL se coordonne mieux en interne afin de ne parler que d'une seule voix lors des réunions (voix discordantes des services lors de la réunion environnement).

Nerte DAUTIER Garante de la concertation.

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE CASTRES-TOULOUSE RAPPORT FINAL SUR LA CONCERTATION

Le présent rapport a pour objet de rendre compte du rôle de la garante tout au long de la concertation sur le projet de l'autoroute Castres-Toulouse depuis sa nomination en janvier 2011 jusqu'à la mise en place de l'enquête publique en 2016, au regard des objectifs qui lui ont été confiés dans sa lettre de mission : veiller au bon déroulement de la concertation territoriale, au respect de l'information du public ainsi qu'au respect de la charte de la concertation (voir site Internet).

Rappel des décisions de référence

Débat public d'octobre 2009 à janvier 2010

Décision ministérielle du 25/06/10 retenant le principe de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse selon d'itinéraire RN 126 par mise en concession.

Le préfet de Région a fixé le cadre de la concertation le 11/01 2011 :

- création des instances de concertation :
- comité de pilotage,
- comité technique,
- comité de suivi,
- garant de la concertation,
- groupe de travail technique,
- ateliers thématiques du développement durable,
- création du **site Internet** qui doit relater toutes les étapes de la concertation : décisions prises sur le projet, dossiers présentés par le maître d'ouvrage, notes techniques, comptes-rendus de réunion, bilans de la concertation, rapports de la garante...

Nomination de la garante par la commission nationale du débat public par lettre du préfet de Région 27 janvier 2011.

Rappel des phases de la concertation

janvier à mai 2011 : concertation sur les fuseaux d'étude.

mai à décembre 2011 : concertation sur les échangeurs et itinéraires de substitution.

janvier à mars 2012 : concertation sur les variantes de tracés.

Ces phases de concertation ont chacune fait l'objet d'un bilan de la concertation par le maître d'ouvrage et de ma part d'un rapport d'étape accompagné de recommandations pour la suite.

Un nombre important de réunions et de permanences dans les mairies, tout au long des différentes phases, a permis de prendre en compte et de clarifier les points difficiles du dossier.

Tous les dossiers, les comptes-rendus de réunion, les comités de suivi, les comités de pilotage, les groupes de travail Environnement-Agriculture, Aménagement du territoire, ainsi que les rapports de la garante établis après chaque phase sont consultables sur le site Internet, rubrique : Concertation.

La concertation s'est interrompue en avril 2012 jusqu'à la décision ministérielle du 22 avril 2014 sur la poursuite des études sous forme d'une autoroute concédée et la décision préfectorale du choix du tracé de référence.

Reprise de la concertation

L'année 2015 a été mise à profit pour approfondir de nombreux points techniques afin que le dossier d'enquête publique réponde clairement à tous les enjeux sociaux, agricoles,

environnementaux et économiques ainsi que cela a été évoqué dans le relevé de décisions en date du 29 janvier 2015 du comité de pilotage. Un rapport d'étape de la garante a été produit pour l'année 2015 (site Internet).

En 2016, je n'ai pu assister aux différentes réunions, mais j'ai été présente lors des derniers groupes de travail le 16 septembre sur l'Aménagement du territoire-Agriculture et Environnement.

Des thèmes récurrents

sont revenus dans les discussions : le coût du projet et les enjeux d'aménagement du territoire, agricoles et environnementaux :

Le coût du projet

Le 30 mars 2016 un comité de suivi a été réuni pour la présentation du dossier qui sera soumis à enquête publique fin 2016. Au cours de la discussion a été de nouveau abordé le coût du projet. Il a été demandé à plusieurs reprises qu'une fiche soit établie permettant de comparer les coûts au fil des évolutions du projet depuis le débat public, en utilisant une seule date de valeur. Il est important que cela puisse être inscrit dans le dossier d'enquête publique afin de bien éclairer les acteurs du territoire sur ce point même si cela ne doit pas occulter les autres enjeux tels que l'environnement et l'agriculture, l'économie et l'aménagement du territoire.

Cette fiche a été produite et peut être consultée sur le site internet.

Aménagement du territoire

Le cahier de recommandation pour un aménagement durable du territoire a été présenté par le service Aménagement de la DREAL et j'ai pu constater que les demandes récurrentes pour une présentation plus accessible au grand public n'ont pas été prises en compte. Sans les développer à nouveau, je ne peux que regretter qu'un tel document si important pour l'avenir des territoires n'ait pas été finalisé pour sensibiliser et informer un large public aux enjeux d'aménagement.

L'agriculture et l'environnement

De nombreuses interrogations sur les aménagements fonciers ont vu leur réponse reportée par le maître d'ouvrage qui a bien évoqué que les études et des aménagements au projet continueraient dans le cadre de la concession et de la réalisation. Ces réponses n'ont pas toujours satisfait les interlocuteurs mais ont été entendues.

Le représentant de la Chambre d'Agriculture s'est inquiété des enjeux de compensation agricole et a évoqué la Loi de 2014 sur l'agriculture, l'alimentation et la forêt qui devrait être prise en compte dans le cadre du projet.

Le maître d'ouvrage a proposé, bien qu'à son sens, le projet ne soit pas soumis à ce texte, une étude préalable sur l'économie agricole dès le début 2017.

Cette position du maître d'ouvrage devrait apparaître clairement dans le dossier de l'Enquête publique.

Les zones humides ont fait l'objet d'une fiche spécifique plus claire à consulter sur le site Internet.

Cependant le principe des compensations, importantes pour ces zones par rapport à l'agriculture, a du mal à être accepté. On note à ce sujet la volonté de la DREAL d'intégrer au budget global un pourcentage concernant les compensations agricoles.

Pour résumer, le maître mot du maître d'ouvrage c'est la progressivité des études au fur et à mesure de l'avancement du dossier après l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique.

Je souhaite mettre l'accent sur deux aspects essentiels de la concertation qui vient de s'achever : l'appréciation de la qualité de celle-ci et la capacité du maître d'ouvrage à répondre aux

différents points du projet sources d'interrogations, voire de préoccupations de la part des élus, des habitants, des professionnels et plus particulièrement de la profession agricole.

Le maître d'ouvrage a toujours privilégié le dialogue et s'est efforcé de donner des réponses approfondies et pertinentes sur tous les sujets.

Au-delà des multiples réunions de travail et d'information avec les élus et les professionnels, le site Internet a été et est toujours l'outil principal de l'information du grand public et sa consultation est importante. La mise à jour régulière et rapide de cet outil a été pour moi l'objet d'une demande forte auprès du maître d'ouvrage.

En conclusion

Tout au long de cette concertation qui s'est étirée sur presque cinq années le maître d'ouvrage a eu à cœur d'associer les forces vives du territoire à la fois au niveau des études (voir les études menées par les deux Chambres d'Agriculture qui ont fondé le chapitre agriculture du dossier d'enquête publique ou les études menées par les chasseurs qui ont abouti à l'inscription de nombreux passages de faunes) et par l'intermédiaire de groupes de travail afin d'aboutir à des diagnostics et des orientations partagées.

Le contenu du dossier a évolué grâce à une concertation soutenue et dynamique et les décisions inscrites ont toujours privilégié l'intérêt général.

Je me dois d'évoquer à nouveau l'excellente qualité des rapports du maître d'ouvrage avec les élus, même si ceux-ci n'adhèrent pas au projet. Il faut souligner le respect mutuel des compétences qui a induit un dialogue constructif.

Une dernière recommandation

Le maître d'ouvrage a bien conscience de la nécessité de poursuivre le dialogue pour nourrir le projet en phase ultérieure.

Je préconise la rédaction par la DREAL d'un cahier des charge très précis avec notes de cadrage de l'administration pour le concessionnaire afin de pérenniser la prise en compte des enjeux environnementaux (agriculture, environnement, bruit etc..) et d'envisager un suivi régulier pendant et après la mise en œuvre de l'ouvrage.

Il faut enfin noter la volonté, la compétence et le dévouement des agents la DREAL et de leurs collaborateurs extérieurs qui, face aux mutations et diminution de personnel induisant une surcharge importante de travail, ont à cœur de mener leur mission dans un esprit de dialogue et d'écoute.

Je considère que la concertation a bien eu lieu dans le respect des positions de chacun et dans l'intérêt général de la mise en œuvre du projet.

Le 18 octobre 2016

Nerte DAUTIER
Garante de la concertation

