



Comité de suivi du 29 juin 2018

Compte-rendu

Participants (par ordre alphabétique) :

- Nathalie AYZAC, représentation de la députée Corinne VIGNON
- Didier BELAVAL, commune de Montcabrier
- Michel BOUYSSOU, commune de Villeneuve-les-Lavaur
- Alain BROUSSE, Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne
- Pascal BUGIS, commune de Castres
- Régis CHANTEAU, Conseil régional d'Occitanie
- Alain FAFEREK, Conseil départemental du Tarn
- Jean-Claude FIGNES, commune de Francarville
- Philippe FOLLIOU, député du Tarn
- Marie LACAN-VIDAL, représentation du député Jean TERLIER
- Pierre LAPELERIE, commune de Castres
- Janick MOREAU, commune de Soual
- Sabine MOUSSON, commune de Teulat
- Geneviève PARMENTIER, représentation du sénateur Philippe BONNECARRERE
- Jean-Claude PINEL, commune de Cuq-Toulza
- Patrick PLICQUE, commune de Verfeil
- Gérard PORTES, commune de Bannières
- Claude REILHES, commune de Maurens-Scopont
- Valérie RIET, Conseil régional d'Occitanie
- Alain VEUILLET, commune de Viviers-les-Montagnes
- Daniel VIAELLE, Conseil départemental du Tarn

- Michel BERTHOMIEUX, CFDT Occitanie
- Jacqueline BESSETTES, Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne
- Martine BESSIERE, MEDEF du Tarn
- Didier CATALA, CFE/CGC
- Emmanuel FILLONNEAU, CCI du Tarn
- Philippe GRIFOLL, association VIA 81
- Claire HERMET, Chambre d'agriculture du Tarn
- Hervé HOURCADE, France Nature Environnement Midi-Pyrénées
- Olivier LAMARQUE, MEDEF du Tarn

- Pierre LUESMA, association VIA 81
- Alain MARCOM, Lauragais Nature
- Michel MAUREL, Comité de soutien à l'autoroute

Pour les services de l'Etat

- François PROISY, sous-préfet de Castres
- Cyril PORTALEZ, DREAL Occitanie
- Christian GODILLON, DREAL Occitanie
- Cyril GUIGNARD, Direction départementale des territoires du Tarn
- Isabelle SAINT-PIERRE, DREAL Occitanie
- Nadine RICHARD, DREAL Occitanie

Introduction

François PROISY, qui a récemment pris ses fonctions de sous-préfet de Castres, se présente et remercie les participants de leur présence. Il rappelle les récentes étapes du projet : à la suite de l'avis favorable de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a conduit des études et formulé des réponses aux 3 réserves émises par la commission d'enquête ; le 12 décembre 2017, le COPIL a validé les réponses apportées aux réserves. L'arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique concernant la section A680 a été pris le 22 décembre 2017. La prochaine étape majeure est désormais l'avis du Conseil d'État avant la décision du Gouvernement concernant la déclaration d'utilité publique de la section Verfeil-Castres.

L'ordre du jour de la réunion permettra d'approfondir l'état d'avancement du projet depuis le dernier comité de suivi, et de détailler les réponses aux réserves de la commission d'enquête, l'étude sur l'économie agricole et la saisine du Conseil d'État.

Cyril PORTALEZ rappelle ensuite les objectifs du projet en particulier le désenclavement du bassin de Castres-Mazamet, le développement et le renforcement de l'attractivité économique de ce territoire en tant que pôle d'équilibre régional au sein de l'aire métropolitaine toulousaine. Pour ce faire, il est nécessaire de concrétiser rapidement le projet.

Présentation des réponses à la commission d'enquête

Le détail des éléments présentés figure dans le diaporama joint à ce compte-rendu.

Christian GODILLON rappelle que la commission d'enquête a rendu son rapport, son avis et ses conclusions en mars 2017 à la suite de l'enquête publique qui s'est achevée le 23 janvier 2017. 3 réserves ont émises par la commission d'enquête dans son rapport du 2 mars 2017 :

- La première réserve concerne l'échangeur et la traversée de la commune de Verfeil, dont la commission demande à ce que l'aménagement soit revu afin d'en limiter l'impact sur la commune. Cette réserve impacte l'opération portée par ASF et celle portée par l'Etat
- La deuxième réserve porte sur la réalisation d'un échangeur au niveau de Maurens-Scopons
- La troisième réserve traite des itinéraires de substitution que la commission considère devoir garantir des conditions de confort et de sécurité au moins égales à

celles offertes actuellement par la RN 126, en particulier à hauteur de Puylaurens et Soual.

Parmi les 3 options étudiées par l'État et la société ASF afin de répondre à la **réserve n°1**, les maîtres d'ouvrage ont retenu celle qui consiste à décaler l'échangeur et intégrer la RD 20 à l'autoroute en reprenant au mieux son tracé sans construire d'itinéraire de substitution en parallèle, grâce à un décalage du péage vers l'Est et à l'ajout d'un demi-échangeur à l'Est de Verfeil. L'itinéraire de substitution est rétabli via la section d'autoroute libre de péage au droit de Verfeil.

Cette option présente le moindre impact sur le bâti et moins d'impact sonore. Elle limite la consommation et la fragmentation des espaces agricoles et naturels. Sur le plan du patrimoine et du paysage, l'intégration de la RD20 au projet d'autoroute permet de limiter l'impact visuel, favorisant ainsi l'intégration paysagère de l'aménagement. Pendant la phase de travaux, compte tenu de la coupure de la RD20, le trafic routier sera probablement rétabli vers le bourg de Verfeil occasionnant une gêne temporaire pour les usagers et les riverains. Un phasage des travaux sur l'ensemble du périmètre sera nécessaire, afin de maintenir des conditions de circulation satisfaisantes. Le coût de la solution est équivalent à celui du projet porté à l'enquête publique.

Nadine RICHARD rappelle que la **réserve n°2** portait sur l'ajout d'un échangeur aux quatre zones déjà définies dans le projet. Le projet porté à l'enquête publique comportait 4 zones d'échanges : Verfeil, Puylaurens, Soual et Castres/St Palais. La commission regrette l'absence d'échangeur sur le territoire de Maurens-Scopons - Cambon les Lavour - Vendine. Selon elle, les usagers du bassin sud tarnais souhaitant rejoindre ou quitter le Nord Lauragais par la RD 826 comme les habitants du Revelois seront obligés d'abandonner l'autoroute ou de la rejoindre à Puylaurens. Un tel aménagement permettrait la jonction de l'autoroute à la RD35, la RD 826 (axe qui se raccorde au périphérique de Toulouse, l'A61 à hauteur de Lasbordes). Il permettrait aussi la desserte du sud tarnais jusqu'à la commune de Revel.

La DREAL a examiné dans un premier temps l'intérêt socio-économique de l'ajout de cet échangeur au projet. L'analyse a consisté à établir la balance des avantages et des inconvénients de cet aménagement en les monétarisant. Le bilan socio-économique de l'échangeur est positif de l'ordre de 33 millions d'euros. La réalisation de l'échangeur s'avère donc opportune. L'analyse a ensuite porté sur les possibilités d'implantation de cet échangeur, avec une variante à l'Est, et deux variantes à l'Ouest. Les contraintes suivantes ont été prises en compte :

- la bande de DUP portée à l'enquête publique,
- la proximité avec l'aire de repos de Cambon-lès-Lavour,
- les distances de visibilité,
- les habitations et exploitations agricoles,
- la présence de la zone inondable du Girou,
- les voiries existantes et notamment la RN126,
- les enjeux naturels sensibles.

L'analyse multicritères a conduit au choix de la variante située à l'Est de la zone étudiée. Elle présente les avantages d'être intégralement située en dehors de la zone inondable, d'avoir une meilleure performance en termes de géométrie et d'éviter la traversée du village de Vendine par les usagers souhaitant emprunter l'échangeur.

Cette option est aussi un peu moins coûteuse. Son coût est estimé à 10,5 millions d'euros. Son impact estimé sur la subvention d'équilibre est ramené à 5,9 millions d'euros en tenant compte des apports de péage complémentaires qu'elle permettra.

Nadine RICHARD présente ensuite les réponses apportées à la **réserve n°3**, portant sur les itinéraires de substitution à hauteur de Puylaurens et de Soual, et donc sur la traversée des bourgs. L'itinéraire de substitution de l'autoroute est la RN 126 actuelle excepté pour les secteurs dans lesquels des déviations existent, tels que Puylaurens et Soual. La commission considère que l'itinéraire proposé à hauteur de ces 2 communes n'offre pas un confort au moins équivalent à celui de l'itinéraire actuel constitué par les déviations 2 X 2 voies intégrées au projet d'autoroute (actuelle RN 126). Les phases de concertation préalable ont conduit à retenir, au dossier présenté à l'enquête publique, la construction d'un barreau de contournement pour le trafic nord-sud dans Puylaurens ; la RD 926 constitue l'itinéraire de substitution dans Puylaurens. Les RD 926 et RD 622 constituent les itinéraires de substitution dans la traversée de Soual.

La prise en compte de cette réserve peut prendre deux formes.

La construction en parallèle de l'autoroute au droit de Puylaurens et de Soual de deux nouvelles déviations présentant le même niveau de confort et de sécurité que celles offertes par les déviations actuelles. Le dimensionnement technique, le coût et les impacts agricoles et environnementaux de telles infrastructures (déviations à 2 X 2 voies ou même à 2 voies en parallèle à l'autoroute) ne sont pas en cohérence avec le trafic qui serait susceptible de les emprunter (500 à 1000 véhicules par jour). Cette option a donc été écartée.

La DREAL a étudié les possibilités d'amélioration des itinéraires au niveau de Soual et de Puylaurens.

Trois réunions spécifiques ont été organisées avec les collectivités concernées et les gestionnaires de voiries. Un diagnostic des itinéraires a été établi sur la base duquel des propositions d'amélioration ont été faites. Ces aménagements visent à améliorer : la sécurité des riverains et des usagers, la sécurisation des piétons et la fluidification du trafic. Une cartographie et une estimation des coûts prévisionnels des aménagements ont été établis. Les communes de Puylaurens et de Soual ont délibéré favorablement sur la base de ces éléments. Les aménagements seront financés dans le cadre du projet. Le coût global des aménagements est estimé à environ 700 000 €.

En synthèse, Christian GODILLON présente le bilan économique des réponses aux trois réserves. Le coût lié au traitement des 3 réserves est estimé à 11,2 M€ pour un impact sur la subvention d'équilibre d'environ 6,6 M€. L'écart de subvention d'équilibre est en dessous de la réserve de 10 millions d'euros provisionnée par les cofinanceurs. Il annonce que l'ensemble des collectivités cofinanceurs ont délibéré pour apporter leur contribution à la subvention d'équilibre du projet, à hauteur de 114 millions d'euros.

Échanges

François PROISY propose aux participants de faire part de leurs questions.

Philippe FOLLIOT (député du Tarn) remercie l'État pour la qualité des travaux. Il valide les choix réalisés puis rappelle qu'une réunion a eu lieu il y a quelques semaines avec la Ministre des Transports, à Toulouse. La Ministre a confirmé la volonté de l'État de réaliser cette opération. Il estime que, les réserves ayant été levées, plus rien ne s'oppose à l'obtention de la DUP. Il souligne la forte attente du territoire de le voir se concrétiser. L'avancement en temps masqué doit permettre de raccourcir les délais dans la mise en œuvre effective de l'infrastructure.

Alain BROUSSE (Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne) demande quelle est la consommation de foncier agricole liée au traitement de la réserve 2. Isabelle SAINT PIERRE répond que le sujet sera abordé en détail dans la suite de la présentation.

Présentation de l'étude sur l'économie agricole

Le détail des éléments présentés figure dans le diaporama joint à ce compte-rendu.

Isabelle SAINT PIERRE présente l'étude préalable sur l'économie agricole.

L'étude préalable sur l'économie agricole a été instaurée par la loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (LAAF), et précisée par le décret n° 2016-1190 du 31 août 2016.

Le projet d'autoroute a fait l'objet d'une saisine de l'autorité environnementale en juin 2016. L'étude d'impact comportait un volet agricole alimenté par une analyse conduite par les chambres d'agriculture. Compte tenu des dispositions transitoires prévues au décret d'août 2016, le projet n'était pas réglementairement soumis au dispositif. Le maître d'ouvrage s'est néanmoins engagé à réaliser l'étude et a formulé cet engagement dans le dossier porté à l'enquête publique. L'étude a été menée en 2017 et soumise à l'avis des CDPENAF (Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers) et des préfets. Le dossier de saisine du Conseil d'État comporte l'étude et les avis émis sur cette étude. L'étude a reçu un avis favorable des CDPENAF du Tarn et de la Haute-Garonne en novembre et décembre 2017.

L'étude vise à évaluer l'impact du projet sur les filières agricoles amont et aval. Il est proposé des mesures de compensations collectives complémentaires des compensations individuelles. L'idée est de se placer à l'échelle de la filière et pas seulement de l'exploitation individuelle.

Le coût des éventuelles mesures de compensation collectives consécutives à la mise en œuvre du dispositif prévu par la LAAF avait été provisionné dans l'estimation du projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse.

L'étude s'appuie sur un diagnostic de l'économie agricole du territoire. Le périmètre agricole concerné porte sur 148 communes, déterminé au regard du croisement de plusieurs critères (les impacts sur les exploitations, les productions, les filières amont et aval, le marché foncier, la géographie, la topographie, les projets de développement des collectivités territoriales). L'étude met en évidence les effets positifs du projet (amélioration des conditions de transport, renforcement de l'attractivité du territoire, levier en termes de communication pour la commercialisation des produits agricoles).

L'étude décrit les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévus dans le cadre du projet et mentionne les bénéfices qui pourront résulter de la mise en œuvre de la procédure d'aménagement foncier.

Malgré ces mesures, des effets négatifs sur l'économie agricole subsistent, qui justifient la mise en place de mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire. 316 ha de surfaces agricoles sont inclus dans l'emprise définitive du projet. S'ajoute à ces surfaces l'emprise de l'échangeur de Villeneuve les Lavour ajouté au projet pour répondre à la réserve de la commission d'enquête estimée à 9 ha. Le montant à investir pour reconstituer le potentiel économique agricole est estimé à 7 054€ par hectare. Le montant de l'investissement nécessaire pour reconstituer la valeur représentée par la perte de 325 ha s'élève donc à 2,3 M€.

À cette fin, il est proposé de mettre en place un fonds de compensation destiné à financer des projets collectifs permettant de recréer de la valeur ajoutée sur le territoire autour des axes suivants : la sécurisation de l'accès à l'eau, le développement des productions spécialisées et de filières de proximité, l'amélioration des techniques et moyens de production.

Échanges

Alain BROUSSE attire l'attention sur le fait que la compensation collective issue du dispositif instauré par la loi de 2014 ne doit pas être qualifiée de taxe. Elle n'intervient que s'il a été impossible d'éviter, puis de réduire les impacts. L'État a retenu pour le projet d'autoroute Castres-Toulouse une capitalisation de 10 ans qui constitue une hypothèse raisonnable. Alain BROUSSE considère néanmoins que cette capitalisation aurait dû être portée à 20 ans. L'objectif de cette mesure est de retrouver le potentiel agricole. En Haute-Garonne, il est selon lui important de développer les réserves d'eau et donc l'irrigation, mais d'autres actions pourront être mises en place.

Le sous-préfet PROISY confirme qu'il s'agit bien d'une compensation comme précisé dans la présentation qui en a été faite précédemment et en aucun cas d'une taxe.

Présentation de la saisine du Conseil d'État

Le détail des éléments présentés figure dans le diaporama joint à ce compte-rendu.

Cyril PORTALEZ explique que la section des travaux publics du Conseil d'État va bientôt se réunir pour finaliser son avis. Le Gouvernement se prononcera avant le 23 juillet 2018. La prochaine phase sera ensuite celle de l'appel d'offre qui sera piloté par le Ministère au niveau central.

Échanges

Le sous-préfet PROISY propose à l'assemblée de faire part de ses questions.

Patrick PLIQUE (maire de Verfeil) s'inquiète du report du trafic des poids lourds qui interviendra pendant la période de travaux dans le centre de Verfeil. Le trafic empruntera notamment le « carrefour de la gendarmerie » sur la RD826, lequel est connu pour sa dangerosité. Il convient donc d'anticiper et de trouver une solution avec le concessionnaire.

Le sous-préfet PROISY prend note de la demande de la commune de Verfeil.

Daniel VIAELLE (Conseil Départemental du Tarn) souhaiterait avoir un retour sur la phase d'examen par le Conseil d'État.

Cyril PORTALEZ explique qu'après la phase de désignation du rapporteur, la DREAL a fait une présentation du projet et des réponses apportées aux réserves. Le rapporteur établit actuellement son rapport et il a pour cela demandé très peu de pièces complémentaires.

Michel BERTHOMIEU (CFDT Occitanie) demande où en sont les contentieux sur le projet. Il souhaite également savoir s'il y a des synergies entre le projet d'autoroute Castres-Toulouse et celui de grand contournement de Toulouse. Enfin, il demande si le cahier des charges de l'appel d'offres de concession comportera des dispositions permettant de minimiser le coût du péage, si le covoiturage et la thématique développement durable seront pris en compte.

Cyril PORTALEZ répond qu'il n'y a actuellement pas de contentieux, en effet, la décision de déclaration d'utilité publique n'a pas été prise. Il rappelle la concertation continue conduite sur le projet, concertation qui a été saluée par la garante.

Sur les synergies avec le grand contournement, Cyril PORTALEZ indique que le projet qui nous concerne n'a pas été élaboré en lien avec le projet de grand contournement. Ce dernier n'a pas été retenu par le gouvernement suite au débat public de 2007. L'objectif du projet d'autoroute est la connexion avec le bassin Castres-Mazamet.

Concernant le coût du péage, Cyril PORTALEZ précise qu'au delà de la qualité technique et environnementale du projet proposé, et de la solidité économique du candidat, les critères de choix du concessionnaire intégreront le montant de la subvention d'équilibre demandée par le candidat ainsi que les tarifs de péage qu'il propose, conduisant ce dernier à trouver le meilleur compromis possible. Des estimations ont été réalisées dans le cadre du projet porté à l'enquête publique s'agissant du péage et de la subvention d'équilibre.

François PROISY ajoute que la déclaration d'utilité publique sera prise par un décret après avis du Conseil d'État. La Haute Assemblée assurera la sécurité juridique du dossier afin de limiter les risques de contentieux.

Il rappelle l'objectif premier du projet qui est de connecter Castres à Toulouse. Lorsque la métropole toulousaine aura un projet de contournement, il sera nécessaire d'assurer la mise en cohérence de ce contournement avec les différents projets d'infrastructure.

Michel BERTHOMIEU demande si les SCoT en cours d'élaboration prennent en compte le projet d'autoroute pour limiter les risques liés au développement de l'urbanisation qui en découlera.

Cyril PORTALEZ propose aux collectivités d'apporter une réponse.

Pascal BUGIS (maire de Castres et président de la communauté d'agglomération) remercie d'abord l'État pour l'organisation de cette réunion. Il répond que dans l'hypothèse où la déclaration d'utilité publique serait prise, les SCOT (comme celui du pays d'Autan) auraient à rechercher toutes les mesures permettant d'atteindre un développement harmonieux en prenant en compte les impacts négatifs (sur l'activité agricole) et en saisissant les opportunités.

Cyril PORTALEZ ajoute que le commissariat général à l'investissement (CGI) a rappelé que « *les routes fonctionnent dans les 2 sens* ». L'objectif est d'apporter de l'activité et non de vider le bassin d'emploi de Castres-Mazamet.

Le sous-préfet déclare que l'État accompagnera les collectivités pour que le projet leur soit le plus utile. L'État prendra sa décision le 23 juillet 2018 au plus tard. Les acteurs disposeront ensuite de 2 à 3 ans pour adapter avec l'État les démarches d'accompagnement de l'arrivée de ce projet sur ce territoire.

Conclusion

Le sous-préfet remercie l'assemblée et fait part de son souhait d'organiser une nouvelle rencontre dans un futur proche afin de poursuivre le dialogue.



François PROISY

