



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Autoroute Castres - Toulouse

LE PRÉFET DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES, PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

À la suite du débat public qui s'est déroulé entre octobre 2009 et janvier 2010, le ministre en charge des transports a décidé le 25 juin 2010 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.

Une nouvelle étape des études et de la concertation a donc été engagée sous ma responsabilité dans la perspective d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique à l'automne 2012.

La première phase de la concertation a porté sur les fuseaux de passage du projet autoroutier, le positionnement potentiel des échangeurs et les principes du péage. Cette première phase de concertation s'est déroulée de janvier à mai 2011 sous le regard attentif de la garante de la concertation. Un bilan de la concertation, à la fois quantitatif et qualitatif, a été établi et soumis au comité de suivi ; il est mis à disposition du public et de l'ensemble des acteurs sur le site internet du projet (www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr).

À la suite de cette première phase de concertation et du comité de pilotage du 26 mai 2011, je décide des orientations suivantes quant au choix du fuseau d'études, au positionnement des échangeurs, aux principes du péage, aux études complémentaires à mener et à la poursuite de la concertation.

Choix du fuseau d'études

Le fuseau d'études consiste en une bande d'une largeur de 300 m au sein de laquelle seront menées les études détaillées pour la définition d'un tracé de référence et des mesures d'accompagnement de l'infrastructure. Sur certains secteurs, l'absence de consensus à l'issue de la concertation me conduit à retenir un fuseau élargi qui tient compte des contraintes identifiées lors de la concertation (cf. plan joint en annexe).

Secteur 1 : de l'autoroute A68 à Verfeil

Dans ce secteur, le fuseau d'études retenu est centré sur la bretelle autoroutière A 680, qu'il est nécessaire de porter à 2*2 voies : le tracé étant connu, la largeur du fuseau est restreinte à 200 m.

Les études devront notamment préciser la position et le dimensionnement des protections acoustiques et des ouvrages hydrauliques afin de prendre en compte les habitations et la zone inondable du Girou.

Secteur 2 : de Verfeil à Maurens-Scopont

Sur la partie ouest, correspondant au contournement de Verfeil, le fuseau retenu se situe de part et d'autre de la déviation de Verfeil et au nord du Girou.

Trois options de réalisation de l'autoroute seront étudiées dans la suite :

- mettre l'actuelle déviation de Verfeil à 2*2 voies et utiliser l'ancienne route départementale 20 comme itinéraire de substitution ;
- construire une nouvelle déviation de Verfeil en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil mise à 2x2 voies ;
- construire une nouvelle route à 2x2 voies à proximité et en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil.

Sur la partie centrale, correspondant à la plaine du Girou, le fuseau retenu se situe essentiellement entre le Girou et le nord de la RN 126 ; il est élargi pour tenir compte des avis divergents exprimés lors de la concertation et de la nécessité de préciser les études au regard des enjeux identifiés portant notamment sur la préservation de la biodiversité, la prise en compte de la zone inondable pour les options de passage dans la vallée du Girou, le milieu agricole et la présence d'habitations en particulier pour les options au nord de la RN 126.

Le fuseau prend également en compte les contraintes suivantes :

- sur les communes de Verfeil, Teulat et Bourg-Saint-Bernard, une zone englobant le moulin de Nagasse et les hameaux de Nagasse et du Canel est exclue du fuseau ;
- sur les communes de Bourg-Saint-Bernard, Montcabrier, Francarville et Bannières, une zone englobant le pré de la Fadaise et le hameau de Sainte-Germaine est exclue du fuseau ; celui-ci tient également compte des contraintes aéronautiques liées à l'exploitation de l'aérodrome de Bourg-Saint-Bernard qui fixent ainsi les limites sud du fuseau sur Bourg-Saint-Bernard ; enfin les extensions des bourgs de Montcabrier et Bannières conduisent à porter la limite nord du fuseau à environ 200 m au nord de la RN 126 (ex route départementale 42) ;
- sur les communes de Vendine et Villeneuve-lès-Lavaur, le fuseau d'études retenu est compris entre la route nationale 126 (ex route départementale 42) et le Girou et se restreint afin de rejoindre le fuseau de contournement du château de Scopont et de s'éloigner du lit mineur du cours d'eau, tout en tenant compte des enjeux agricoles et humains.

Enfin, à l'extrémité est du secteur, le fuseau d'études retenu est élargi pour tenir compte des options de passage, au nord ou au sud du château de Scopont. Au sein de ce fuseau, le maître d'ouvrage s'interdira cependant de rechercher tout tracé à l'intérieur d'une zone incluant le hameau d'En Bénech et le château du Pastelier à Scopont ; par ailleurs, l'emprise du fuseau au nord de la RN 126 a été réduite afin de s'éloigner du bourg de Maurens Scopont.

Comme dans tous les autres secteurs, mais plus particulièrement sur celui-ci, étant donné les sensibilités fortes identifiées, les différentes solutions techniques étudiées devront veiller à la prise en compte des enjeux humains, agricoles et environnementaux.

Secteur 3 : de Maurens-Scopont à Puylaurens

La concertation a permis d'identifier le rejet unanime des fuseaux sud sur ce secteur.

Sur la commune de Cambon-lès-Lavaur, le fuseau d'études retenu, d'une largeur de 300 m, au nord de la RN 126, est le fuseau dit « pressenti », n'ayant pas suscité d'objection lors de la première phase de concertation.

Pour le contournement du bourg de Cadix, le fuseau d'études retenu se situe au nord de la commune de Cuq-Toulza et au sud des communes d'Algans et de Lacroisille ; le fuseau retenu, très large, permet de poursuivre l'étude d'options de contournement par le nord du bourg de Cadix, plus ou moins éloignées de celui-ci ; deux zones sont exclues du fuseau en raison de la présence du lac de la Vernède et de plusieurs habitations le long de la RN 126. Les études de l'option au plus près du bourg de Cadix devront veiller à la meilleure insertion possible au regard du bourg et des habitations existantes, en particulier en abaissant le profil en long de l'autoroute.

Sur la commune de Puylaurens, le fuseau permet un raccordement à la déviation actuelle du village en longeant au plus près la RN 126.

Dans ce milieu vallonné, les études tiendront particulièrement compte de l'insertion paysagère de l'infrastructure.

Secteur 4 : de Puylaurens à Soual

Le fuseau d'études retenu, d'une largeur de 300 m, doit permettre un aménagement au plus près de la route nationale 126 ; ce fuseau est restreint au droit du hameau de Plaisance et se raccorde au plus vite sur la déviation de Soual. Le traitement des enjeux d'insertion du tracé sera particulièrement soigné.

Secteur 5 : de Soual à Castres

Sur la partie ouest, le fuseau retenu est le fuseau qui avait fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête en 2007.

Sur la partie est, le projet s'inscrit dans la bande déclarée d'utilité publique de 2004.

Le traitement des enjeux d'insertion du tracé sera également particulièrement soigné dans ce secteur.

Positionnement des échangeurs

Six zones d'échanges, pouvant accueillir un échangeur, étaient présentées à la concertation. Cette dernière a permis de préciser l'emplacement de certains échangeurs ; des demandes de nouveaux points d'échanges ont également émergé : l'un à l'ouest de la déviation de Soual et l'autre au niveau de la voie communale n°50 (zone d'activité de la Chartreuse et du Mélou) sur la section Castres – Soual.

Compte tenu de ces éléments, une étude globale sur les points d'échanges sera réalisée. Elle traitera des aspects techniques (faisabilité, localisation, etc.), des fonctionnalités (trafic, desserte des territoires, etc.)

et des coûts (coût du point d'échange, impact financier sur l'équilibre de l'opération notamment en fonction des différents scénarios de péage possibles, etc.). Les résultats de cette étude permettront de déterminer les échangeurs à réaliser et préciser leur localisation.

Cependant, sans préjuger des conclusions de cette étude, la première phase de la concertation permet de fixer les orientations qui suivent (cf. localisation schématique sur le plan joint en annexe).

La zone d'échange de Gragnague

Cette zone concerne le réseau concédé aux ASF. Il s'agit d'étudier l'opportunité de compléter la demi-bifurcation autoroutière entre l'autoroute A 68 et la bretelle autoroutière A 680 et le demi-échangeur de Gragnague, étant entendu que les modalités de financement de ces aménagements sont particulières au réseau concédé des ASF et différent de celles pour les aménagements entre Castres et Verfeil.

Compte tenu des fortes demandes, exprimées notamment par les élus locaux, pour compléter ces points d'échange afin d'assurer une desserte optimale du territoire, les études techniques et financières se poursuivront pour éclairer la décision finale.

La zone d'échange de Verfeil

Lors de la concertation, il est apparu que le positionnement privilégié de l'échangeur est situé à proximité de la route départementale n°112 afin de permettre un accès direct par cet axe.

La zone d'échange de Maurens-Scopont / Vendine

La concertation a permis d'évoquer divers positionnements de l'échangeur. Au regard des fonctionnalités de l'infrastructure et afin de desservir au mieux le territoire, un emplacement de l'échangeur au droit de l'intersection de la RN 126 et de la RD 826 semble le plus pertinent. Les études techniques seront cependant affinées sur les différentes localisations possibles dans un périmètre allant de la RD 11 / RD 87 à l'est du carrefour RN 126 / RD 826.

La zone d'échange de Puylaurens

L'échangeur existant sera maintenu. Des études seront menées pour définir les aménagements de cet échangeur au regard des critères d'une concession avec, notamment, l'insertion d'une barrière de péage.

La zone d'échange de Soual

Suite aux réunions avec les élus, il apparaît qu'un échangeur situé à l'est de la déviation de Soual est nécessaire pour assurer la desserte de zones d'activités existantes et la base de loisirs ainsi que permettre une irrigation du territoire sud-castrais.

Par ailleurs, un échangeur à l'ouest de la déviation de Soual, en sus de l'échangeur à l'est de cette dernière, a été demandé : il conviendra d'étudier cette option, en analysant les conséquences sur les trafics, les péages et le coût de l'infrastructure dans le cadre de l'étude globale sur les points d'échanges.

La zone d'échange de Castres

Les études d'un échangeur au niveau de Saint-Palais seront poursuivies ; la demande formulée au cours de la concertation d'un échangeur au niveau de la voie communale n°50 afin de desservir par l'est la zone d'activités de la Chartreuse et du Mélou sera étudiée, là aussi en analysant les conséquences sur les trafics, les péages et le coût de l'infrastructure dans le cadre de l'étude globale sur les points d'échanges.

Les modalités de péage

Les principes des deux types de péage – ouvert ou fermé – ont été soumis à la concertation. Les études détaillées seront menées afin de comparer les modalités de péage (hypothèses tarifaires, types de péage) et préciser l'emplacement potentiel des barrières de péage selon plusieurs scénarios.

Études techniques à mener dans la seconde phase de concertation

La concertation a permis de faire émerger des préoccupations liées aux enjeux humains, agricoles, environnementaux, de dessertes locales, etc. Elle feront l'objet d'une attention particulière.

Les études à venir permettront également une comparaison précise entre les différentes options de tracés possibles, et en particulier leurs coûts, à partir d'approches techniques permettant notamment de décrire les caractéristiques principales des tracés proposés (géométrie générale, remblai / déblai, etc.), d'objectiver les principaux impacts de l'infrastructure, d'estimer les différences de coût des options étudiées ainsi que d'envisager les mesures d'accompagnement permettant de limiter les nuisances de l'aménagement.

Les études techniques routières

Les études géotechniques, géométriques, hydrauliques avec notamment les spécificités liées à la plaine inondable du Girou, etc., seront conduites pour les différentes options de tracés possibles dans le fuseau retenu. Elles permettront d'évaluer les coûts des différentes options de tracé.

L'itinéraire de substitution et les rétablissements

Une étude sera menée en concertation avec les élus locaux afin de définir la consistance de l'itinéraire de substitution et la définition des voies de rétablissement. Elle précisera en outre les modalités de traitement des parties du réseau destinées à servir d'itinéraire de substitution, en particulier en termes de sécurité, conformément à la décision ministérielle du 25 juin 2010.

Une étude sur l'organisation des circulations locales en particulier des camions

Dans les secteurs où les déviations actuelles seront intégrées à l'autoroute, la réalisation du projet autoroutier se traduira par une modification des circulations locales, particulièrement celles des poids lourds, et donc de la desserte locale des entreprises. Une étude sera menée pour évaluer en particulier les reports de trafic de poids lourds sur le réseau secondaire et pour définir des mesures permettant d'optimiser la desserte des principales entreprises.

Le cadre de vie (bruit, air et santé, paysage)

Les études préciseront les conséquences de l'infrastructure sur le cadre de vie et les mesures prises pour en supprimer ou limiter les effets, en respect avec la réglementation en vigueur. Ainsi, les dispositifs anti-bruit et les mesures d'insertion paysagère seront localisés et dimensionnés, notamment lorsque l'infrastructure se rapprochera de zones densément bâties.

La prise en compte de l'activité agricole

Compte tenu des enjeux agricoles sur l'ensemble du territoire traversé par l'infrastructure, une étude sera confiée aux deux chambres d'agriculture afin de déterminer les modalités de préservation des activités agricoles. Elle permettra de définir au mieux les emplacements potentiels des rétablissements agricoles, de caractériser les conditions d'un maintien de l'activité pour les exploitants concernés, voire d'anticiper sur un éventuel aménagement foncier.

La protection des habitats naturels, de la faune et de la flore

À partir d'inventaires écologiques précis, les études caractériseront, en les hiérarchisant, les impacts de des différentes options de tracés sur l'ensemble de la faune et la flore présentes sur le territoire. Notamment, elles spécifieront les atteintes sur les espèces protégées et leurs habitats et sur le site Natura 2000 au niveau du franchissement de l'Agoût. Enfin, les résultats des études écologiques permettront, une fois le tracé de référence retenu, de préciser les mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation à mettre en œuvre par le maître d'ouvrage.

La prise en compte de l'intermodalité dans les déplacements

Plusieurs demandes, déjà exprimées lors du débat public, ont été renouvelées quant à la prise en compte de l'intermodalité des déplacements, notamment à l'approche de l'agglomération toulousaine. Les potentialités de nœuds d'échanges seront étudiées : la gare de Gagnague et la station de métro de Balma – Gramont.

Poursuite de la concertation

Une nouvelle phase de la concertation commence maintenant conduisant à la définition du tracé de référence de l'autoroute avant préparation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. La concertation s'exerce bien sûr sous le contrôle de la garante de la concertation et le site Internet www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr en reste un vecteur privilégié.

Plusieurs étapes marqueront cette nouvelle phase de concertation.

Mise en place des groupes de travail et ateliers du développement durable

Deux groupes de travail « environnement » et « aménagement du territoire et agriculture » seront constitués d'ici septembre 2011.

Le premier travaillera sur les problématiques écologiques et permettra, avec la participation d'un panel d'experts, de réaliser les inventaires naturalistes les plus complets possibles et de définir au mieux les différentes mesures de prise en compte des enjeux naturels.

Le second se penchera sur les problématiques d'aménagement du territoire et agricoles ; il aura entre autres pour objectif de préparer pour la fin de l'année 2011 des ateliers du développement durable, qui se

tiendront sous la forme d'un séminaire.

Définition de l'itinéraire de substitution et localisation des échangeurs

Cette étape se tiendra à la fin de l'année 2011. Elle portera sur la définition de l'itinéraire de substitution et les principes de positionnement des rétablissements et, à partir de l'étude globale, sur les points d'échanges, le nombre et la localisation des échangeurs.

Choix du tracé de référence

Lors de cette étape, au début de l'année 2012, il s'agira de présenter les hypothèses de tracés ainsi que leur analyse multi critères pour déboucher sur le choix d'un tracé de référence.

Comité de suivi

Le comité de suivi sera réuni aux grandes étapes d'avancement du dossier en fin de l'année 2011 et au premier trimestre 2012.