

Autoroute Castres /Toulouse - Concertation



Secteur 3 : Contournement Nord de Cuq-Toulza

Objet de la présente note

Le 21/02/2011, la mairie de CUQ-TOUZA a présenté à la DREAL ses inquiétudes sur le fuseau 3P, par l'intermédiaire d'un rapport abordant l'ensemble des thématiques.

A l'issue de cette réunion, la DREAL s'est engagée à analyser le dossier remis en séance, ainsi qu'à étudier un possible fuseau intermédiaire, permettant de réduire l'impact humain.

L'objet de la présente note est donc **de présenter les éléments issus de cette réflexion qui porte à la fois sur la recherche d'une adaptation du fuseau 3A et sur les améliorations possibles à apporter au fuseau 3P.**

Pour l'ensemble des fuseaux Nord du secteur (3A et 3P), y compris fuseau intermédiaire (3A adapté), des précisions sont ainsi apportées en termes d'impact sur le milieu humain, notamment le bâti touché, la covisibilité et le bruit.

Le fuseau 3A adapté est représenté, afin d'en mesurer les impacts réels, à partir d'un fuseau réduit (fuseau en pointillé d'une largeur environ égale à 120m), plus proche de la surface d'impact potentielle du futur projet, étant entendu que fuseau retenu et soumis à la DUP serait in fine d'une largeur d'environ 300m (*fuseau également représenté voir carte photo aérienne jointe*)

Pour l'aspect agricole, la Chambre d'Agriculture s'est prononcée en faveur du fuseau 3P (*Voir délibération du 25 février 2011 en annexe de la présente note*). A noter que le fuseau intermédiaire n'a pas encore fait l'objet d'un avis.

Présentation des fuseaux

L'ensemble des fuseaux est reporté sur la photo aérienne (*Voir carte jointe – Document de travail*).

Partie commune

Depuis la RN 126 et sur environ 2 km, les trois fuseaux sont confondus. Les bâtis concernés par ces fuseaux sont « LA CÔTE BLANCHE » et « LA GRAVE ».

Le profil de l'autoroute alternerait déblais et remblais (voir exemple de profil en annexe), avec un remblai probablement important au niveau de « LA GRAVE ».

Fuseaux 3A et intermédiaire

Ces deux fuseaux sont confondus sur près de 3 km, depuis le franchissement du ruisseau RIBENQUE jusqu'au lieu-dit « BOIS HAUT ». Ils s'écartent vers le Nord en restant à plus d'1 km du centre du bourg.

Les bâtis de « L'AIGLE » sont fortement impactés et une expropriation est probablement à prévoir.

Le profil de l'autoroute s'inscrirait en franc déblai, contournant par le Nord la dépression du ruisseau RIGOULET.

■ Fuseau 3A

Passé le lieu-dit « BOIS HAUT », le fuseau 3A s'inscrit en limite de communes de Cuq Toulza et de Lacroisille, puis au Sud de cette dernière, le bord sud du fuseau se situant à 500 m du château de LA VERNÈDE.

Le profil de l'autoroute alternerait déblais et remblais, de taille modérée (< 10 m).

L'impact bâti se situe au rapprochement de la RN 126, aux lieux-dits

« LE CHARLOU », « LES CHAÎNES » et « LA LÈDRE ».

■ Fuseau 3A adapté

Il a été créé avec comme objectif de s'éloigner au maximum du village tout en restant dans la commune de CUQ-TOULZA.

Ainsi, passé le lieu-dit « BOIS HAUT », le fuseau « plonge » pour rattraper au plus vite la RN 126, tout en évitant au maximum le plan d'eau du château de LA VERNÈDE. Ce dernier constitue un point dur qui ne permet pas une grande latitude dans la recherche de fuseau. Le plan d'eau couvre, en effet, peu ou prou l'espace disponible entre les fuseaux 3A et 3P.

Ce fuseau s'inscrit à environ 400 m du château.

Les bâtis potentiellement impactés sont « BOIS HAUT » et « FÉDOU HAUT ».

Le franchissement de l'extrémité du plan d'eau de LA VERNÈDE nécessiterait un ouvrage d'art.

A noter que d'un point de vue agricole, ce fuseau intermédiaire apparaît similaire au fuseau 3A (propriétés situées à l'Est du plan d'eau de LA VERNÈDE impactées)

Fuseau 3P Passé le ruisseau du RIBENQUE, le fuseau 3P contourne au Nord les lieux-dits « EN REYNES » et « LA CROIX », se situant à environ 600m du centre du bourg.

Le profil de l'autoroute s'inscrirait en fort déblai (> 10 m) sur près de 2.5 km.

Cette inscription en déblai est favorable à double titre :

- d'une part, l'absence de covisibilité entre l'autoroute et le village de CUQ-TOULZA, situé à plus de 500 m,
- d'autre part, constituant une protection naturelle en termes de bruit.

Le franchissement du ruisseau du RIGOLET se ferait probablement en viaduc.

Sur cette première partie, seul le bâti « L'ENBESSART PETIT » serait affecté.

Sur la deuxième partie, le profil s'inscrirait en remblai, hauteur environ 6 m, jusqu'au franchissement de la RN 126 (laissée en place) et du ruisseau « PORT-LONG », avant de retrouver un profil en déblai.

Face aux problématiques évoquées par la mairie de CUQ-TOULZA sur la partie Est du fuseau 3P, le bruit et le paysage (covisibilité entre le bâti situé à proximité et l'autoroute en remblai), la DREAL a recherché une alternative de profil et a étudié la possibilité d'une inscription maximum du profil de l'autoroute en déblai.

Un exemple de profil possible est présenté en annexe, associé à un profil en travers.

Il apparaît donc possible d'inscrire, en léger déblai (≈ 3 m), l'autoroute sur tout ce secteur ; le point dur étant le nécessaire franchissement en remblai du ruisseau « PORT-LONG ». La RN 126 serait rétablie en léger remblai (environ 3 m).

Ainsi, la problématique potentielle de covisibilité entre les bâtis remarquables que constituent les châteaux de LA VERNÈDE et de MONTAQUIER serait sensiblement réduite.

Il en va de même pour la problématique « bruit » vis-à-vis du lotissement « SAINT-VICTOR » situé à plus de 400 m du fuseau.

En termes de bâti, les lieux-dits impactés sont « EN BAUTE », « BARTHOUX » et

« BESSIÈRE », avec probable expropriation de ce dernier.

Synthèse

Le fuseau intermédiaire, variante du fuseau 3 A, présente des impacts agricoles similaires au fuseau 3A. Il a une contrainte supplémentaire que représente le franchissement de l'extrémité du plan d'eau de LA VERNÈDE. Il répond cependant à l'objectif d'inscription maximum sur la commune de Cuq Toulza.

Les fuseaux 3A et 3P nécessitent le recours à des expropriations.

Le fuseau 3P est plus proche des secteurs urbanisés de Cuq-Toulza avec un impact humain fort ; des aménagements et des engagements peuvent être pris pour réduire l'impact humain pour le fuseau 3P.

**Délibération de la
Chambre
d'Agriculture**

B17-2011-02_25_autoroute



Bureau du 25 février 2011

Délibération

Impact des fuseaux routiers sur secteur 3 du projet d'autoroute Castres-Toulouse

Réuni le 25 février 2011, le Bureau de la Chambre d'agriculture du Tarn s'est exprimé sur le choix du fuseau d'études à privilégier pour le tracé de l'autoroute Castres-Toulouse dans le secteur situé entre Maurens-Scopont et Puylaurens.

Contexte : d'après l'étude réalisée par l'ATASEA, 69 agriculteurs travaillent au moins une parcelle sur le secteur, dont 16 éleveurs. La présence de l'élevage est une caractéristique de ce secteur de plaine et coteaux où il n'y a pas eu remembrement ni de réseaux d'irrigation.

4 fuseaux ont été pressentis en 2007 sur ce tronçon : les fuseaux 3A, 3B, 3C et 3D ne suivent aucune limite existante type route ou ruisseau et les parcelles sont donc toutes impactées par les tracés routiers. Le morcellement est accentué par la topographie vallonnée

En novembre 2010, un nouveau fuseau 3P a été proposé par la profession agricole et étudié par la Chambre d'agriculture en utilisant la même méthodologie que dans l'étude de 2007 réalisée par l'ATASEA.

L'analyse de la notation sur les 5 fuseaux a donné les résultats ci-dessous et a permis de discriminer les fuseaux au vu de l'impact agricole :

	N 1	N 2	N 3	N
3A	126	0	26	152
3P	91	0	27	118
3B	154	3	24	181
3C	156	11	25	192
3D	106	13	21	140

Siège Social
96 rue des agriculteurs
BP 89
81003 ALBI Cedex
Tél : 05 63 48 83 83
Fax : 05 63 48 83 09
Email : accueil@tarn.chambagri.fr

Le fuseau 3P est le plus favorable au niveau de la notation

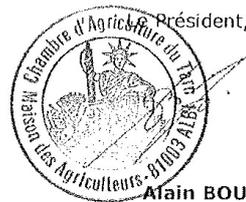
- Il impacte moins les exploitations qui ont au moins une parcelle dans le fuseau (91 points contre 156 pour le fuseau le plus défavorable et 126 pour le 3A) sur une note qui intègre 4 critères : pourcentage de surface impactée, présence de bâtiments, âge de l'exploitant, présence d'un élevage.
- Il est le moins consommateur en SAU de tous tous les fuseaux (290 ha au lieu de 340 pour le 3A; néanmoins en SAU pondérée il est à peu près équivalent au 3A (305 ha contre 306 ha).
- Globalement, il atteint la note d'impact la plus faible à savoir 118 points contre 152 points pour le 3A et 192 points pour le fuseau le plus défavorable.

Le fuseau 3D se situe en 2^{ème} position, suivi du 3A

- Les fuseaux 3B et 3C sont les moins favorables (plus grande surface relative concernée, plus d'éleveurs, plus de sièges d'exploitations). Il est à noter que le fuseau 3P longe la RN126 sur près de la moitié de sa longueur ce qui explique son moindre impact au niveau agricole.

Après en avoir délibéré, il a été décidé de donner **un avis favorable de la Chambre d'agriculture du Tarn au choix du fuseau 3P.**

Fait à Albi, le 25 février 2011



Principe de profil en long associé à un profil en travers

Légende :

- Autoroute
- Terrain naturel
- Déblai
- Remblai

