



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les variantes de tracés

Secteur 5: de Soual à Castres

Réunion de concertation à Cambounet-sur-le-Sor

Mardi 31 janvier 2012

Compte-rendu

Personnes présentes :

Maître d'ouvrage :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Matthieu ATHANASE, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées

Services de l'Etat :

Monsieur Colin MIEGE, Sous-préfet de l'arrondissement de Castres
Monsieur Samuel BREILLER-TARDY, DDT 81

Garant de la concertation :

Madame Nerte DAUTIER

Elus :

Monsieur Michel AURIOL, maire de Soual
Monsieur Louis CAZALS, conseiller général du canton de Castres-Sud
Monsieur Sylvain FERNANDEZ, maire de Cambounet et Président de la Communauté de Communes Sor et Agout
Monsieur Raymond FREDE, maire de Saint-Germain-des-Prés
Monsieur Alain CERESOLI, adjoint au maire de Soual
Monsieur Michel REMI, adjoint au maire de Cambounet
Monsieur Marcel BELLOC, adjoint au maire de Soual
Monsieur Pascal BUGIS, Président de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet,
Monsieur Pierre LAPELERIE, DGA Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet.

En ouverture de la réunion, Monsieur GRAMMONT, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées, rappelle à tous les participants les décisions du préfet de Région et fait un état des lieux des décisions prises sur les différents secteurs :

- La phase de concertation de début 2011 a abouti au choix d'un fuseau de 300m de large élargi sur certains secteurs ;
- Des groupes de travail sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire et l'agriculture ont été mis en place. Les ateliers du développement durable ont eu lieu à Castres le 23 janvier 2012 ;
- Fin 2011, une nouvelle phase de concertation s'est déroulée sur les points d'échange et l'itinéraire de substitution.

A l'issue de cette concertation, le Préfet a décidé :

. La zone d'échange de Gragnague

Les compléments des deux demi-échangeurs ne sont pas retenus dans la suite des études.

Ces compléments, situés sur le réseau déjà concédé aux ASF et donc indépendants du projet de mise en concession de la liaison autoroutière Castres-Toulouse, pourront être étudiés ultérieurement au regard des besoins éventuels futurs.

. La zone d'échange de Verfeil

Trois positionnements étaient envisagés pour l'échangeur de Verfeil. Le positionnement central est retenu.

. La zone d'échange de Maurens-Scopont/Vendine

Devant l'opposition des communes concernées, le comité de pilotage du 12 décembre 2011 s'est interrogé sur la pertinence d'un échangeur dans ce secteur très agricole.

Une concertation des collectivités concernées est en cours avant d'arrêter la décision sur le maintien à Vendine.

. La zone d'échange de Puylaurens

L'échangeur existant est maintenu. Il sera aménagé pour être intégré à la concession autoroutière.

. La zone d'échange de Soual

L'échangeur situé à l'est de la déviation actuelle de Soual est retenu. La réflexion sur les circulations locales sera poursuivie.

. La zone d'échange de Castres

L'échangeur au niveau de Saint Palais, qui permet l'entrée sur l'autoroute depuis le centre de Castres, est retenu.

L'hypothèse d'un échangeur supplémentaire au droit de la voie communale n°50 nécessite, avant décision, d'approfondir les études, notamment sur la cohérence de la desserte des zones économiques et sur les trafics et circulation locales.

. Le scénario de base pour les échangeurs

Le scénario de base pour les échangeurs est par conséquent constitué des ½ échangeurs de Gragnague existants ainsi que des échangeurs de Verfeil, de Puylaurens, de Soual Est et de St Palais.

Les échangeurs de Vendine et de Castres Ouest (VC50) seront ou non intégrés dans la suite en fonction des consultations et des études complémentaires en cours.

Madame BOUSQUET présente ensuite les modalités de la phase de concertation actuelle (réunions intercommunales, communiqués de presse, dossier en ligne sur le site du projet, comité de suivi et comité de pilotage prévus en mars). La concertation sur les variantes de tracés reprendra le même dispositif que les précédentes concertations. Des permanences avec le public sont prévues dans les communes des 5 secteurs. Elle conclut par la présentation du dispositif en rappelant l'objectif d'une enquête publique à l'automne 2012.

Elle détaille ensuite la méthodologie employée pour l'analyse des tracés. Pour chaque secteur, les différentes variantes de tracés font l'objet d'une analyse multi-domaines (5 grandes thématiques), d'une appréciation des différents niveaux de sensibilité et d'une évaluation des coûts des travaux.

Le maître d'ouvrage propose ensuite, à l'issue de cette analyse multicritères, le tracé qui lui paraît le mieux répondre aux enjeux du territoire et à la maîtrise des coûts.

Vue générale de l'itinéraire et des variantes :

Monsieur ATHANASE présente successivement les enjeux et les grandes orientations prises sur les 5 secteurs :

Secteur 1 : Sur ce premier secteur est prévu le doublement sur place de l'A 680, appartenant au réseau concédé des ASF.

Secteur 2 : A proximité de Pont de Bois, deux variantes du tracé de l'autoroute se dessinent : un tracé Sud, qui utilise au maximum la déviation de Verfeil, un tracé Nord qui s'affranchit de la déviation. Au total, 3 options sont présentées par le maître d'ouvrage à la concertation sur cette section: tracé nord, tracé sud, tracé sud et reconstitution d'une déviation en parallèle. Pour ce qui concerne la plaine du Girou, 6 tracés potentiels sont à l'étude. Les tracés 1 et 2 se situent en déblai entre Teulat et Nagasse. Les tracés 5 et 6 longent le Girou, alors que les tracés 3 et 4 remontent un peu plus au Nord. Puis les tracés 1, 2, 3 et 4 remontent le long de la RN 126, alors que les 5 et 6 continuent le long du Girou jusqu'à l'aérodrome, avec un passage délicat au droit du bourg de Sainte Germaine. Les tracés situés à proximité du Girou sont en remblais.

Secteur 3 : Deux tracés contournent le château de Scopont (tracé Nord qui longe la RN 126 et tracé Sud qui longe le Girou). Sur la portion de Cuq Toulza, 3 tracés sont à l'étude. Le tracé Nord passe sur les coteaux à partir de la Gariguette à l'Ouest et se rapproche de la RN126 après l'intersection avec la RD44, alors que le tracé médian se rapproche plus tôt de la RN 126 en coupant l'extrémité Est du lac de La Vernède. Le dernier tracé, sud, passe plus près du bourg de Cuq-Toulza, entre les secteurs de Montauquier et Cadix, puis longe la RN 126.

Secteur 4 : Un échangeur est prévu à Soual Est. Entre Saint-Germain-des-Prés et Soual, un seul tracé est présenté. Il longe, au plus proche, la RN 126 avant de rejoindre la déviation de Soual.

Secteur 5 : Un seul tracé dans ce secteur. L'échangeur de Saint Palais a été retenu par le préfet, celui de la VC 50 nécessite un approfondissement des études.

Les enjeux du Secteur 5 : de Soual à Castres

En préambule de la présentation des enjeux, le maître d'ouvrage fait visionner à l'assemblée une maquette virtuelle du tracé proposé. Cet outil n'intègre pas à ce stade les aménagements (ex : murs anti-bruits, buttes de terre) ni les déblais et remblais.

Urbanisme : des négociations sont en cours avec plusieurs propriétaires fonciers, dont les établissements Bigard à Castres.

Milieu Physique : le principal enjeu environnemental concerne le franchissement de l'Agout, zone classée Natura 2000.

Milieu Agricole : un gros impact est prévu sur une propriété agricole au niveau de l'échangeur de Soual-Est. Monsieur AURIOL fait remarquer que l'extension de la zone d'activités, récemment décidée, ne permettra pas de déplacer l'activité agricole vers le Sud. Les autres impacts attendus se

situent au niveau du centre équestre (face à la base de loisirs), de l'échangeur du VC 50. Quant à l'agriculteur touché par l'échangeur de Saint-Palais, il a déjà été indemnisé. A Monsieur FREDE souhaitant savoir sur quelles bases se font les expropriations, Matthieu ATHANASE indique que celles-ci intègrent la valeur vénale plus la valeur d'usage, c'est-à-dire une indemnisation liée aux éventuelles modifications de fonctionnement des exploitations.

Faune et Flore : le Bernazobre constitue un site d'intérêt particulier par sa faune. De même, les prairies de la Calarié, les étangs, l'Agoût, la prairie humide du Fraysse, les coteaux de Castres (reptiles) et la prairie humide du ruisseau de Grelle ont été pris en considération.

Patrimoine, Tourisme, loisirs et cadre de vie : la base de loisirs du Dicoso, le site du Lévézou et la Chartreuse se situent à proximité de l'autoroute qui, dans l'ensemble, modifiera les paysages agricoles traversés. Monsieur FERNANDEZ demande à ce qu'une attention particulière soit portée aux impacts sur Occitanie Restauration et la maison située à côté. Monsieur AURIOL ajoute que le propriétaire de cette maison souhaite être accompagné en vue de sa relocalisation. Matthieu ATHANASE en profite pour rappeler la prochaine permanence en mairie de Soual à laquelle ce monsieur pourra se présenter.

Proposition de tracé du maître d'ouvrage sur le Secteur 5 :

Le maître d'ouvrage présente la synthèse des enjeux (page 170 du dossier de concertation) et indique que le coût du tracé proposé est de 83 M€ ttc (valeur 2012), hors acquisition de fonciers à hauteur de 8 M€ déjà réalisés ou engagés, et hors coût de l'échangeur du VC 50.

Monsieur LAPELERIE demande que soit bien mentionné le fait que le tracé proposé correspond au tracé prévu précédemment, à l'exception du cas de l'Ets Bigard qui reste à solutionner. Philippe GRAMMONT confirme que le tracé se situe dans le fuseau d'étude, même s'il est en limite à Soual à l'est de l'échangeur.

Monsieur AURIOL voudrait savoir si le rétablissement des voies a été étudié. Matthieu ATHANASE précise que ce travail interviendra ultérieurement, après la validation du tracé.

Madame BOUSQUET présente ensuite la proposition de tracé du maître d'ouvrage sur l'ensemble de l'itinéraire.

Monsieur AURIOL précise que, dans le cadre de la future communauté de communes Sor et Agout qui s'étendra sur une bonne partie du tracé, les élus sont solidaires et ne sont pas d'accord avec le choix du tracé Nord au niveau de Maurens-Scopont, décision liée à la position de l'échangeur de Vendine. Philippe GRAMMONT explique que ce point sera évoqué à la réunion de Cuq-Toulza mais que l'étude multi-critères conduit le maître d'ouvrage à proposer le tracé Nord. Il rappelle également que, compte tenu de la position des collectivités concernées, il n'y aura peut-être pas d'échangeur dans ce secteur-là. Monsieur FERNANDEZ fait alors remarquer que les élus semblent avoir pris conscience de la nécessité de trouver une solution dans ce secteur où la présence d'un échangeur se révèle indispensable.

Coût global et calendrier :

Le coût global du projet s'élève à 396 M€ ttc (valeur 2012), selon le scénario de base du maître d'ouvrage (hors échangeurs de Vendine et du VC 50) mais il inclut la déviation de Verfeil dans le tracé de l'autoroute. Ce coût s'entend bien sûr hors doublement de l'A 680, concédée à ASF. Le trafic moyen attendu est estimé à 8 000 véhicules/jour dont 11% de poids-lourds.

La subvention d'équilibre peut être estimée à 140 M€ hors taxe, montant pouvant être impacté par la crise économique et financière actuelle (ex : augmentation du coût du crédit).

Philippe GRAMMONT conclut la réunion en indiquant que la validation du tracé par le préfet de Région interviendra en Mars 2012, et que l'enquête publique se tiendra à partir de l'automne 2012.