



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les variantes de tracés

Secteur 3 : de Maurens-Scopont à Puylaurens

Réunion de concertation à Cuq-Toulza

Mercredi 1^{er} février 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

Garant de la concertation :

Madame Nerte DAUTIER

Elus :

Monsieur Michel BOUYSSOU, maire de Villeneuve-les-Lavaur
Monsieur Francis CALMETTES, maire du Faget, vice-président C^{te} de communes Cœur Lauragais
Monsieur Jean-Marc CREMOUX, adjoint au maire du Faget
Madame Michèle DE LAZZARI, adjointe au maire d'APPELLE
Monsieur Jean-Claude DULOT, adjoint au maire de Cambon-les-Lavaur
Monsieur Jean-Paul DUVAL, adjoint au maire de Maurens-Scopont
Madame Evelyne GALEA, adjointe au maire de Cambon-les-Lavaur
Monsieur Yves HURAND, maire de Lacroisille
Madame Anne LAPERROUZE, maire de Puylaurens, conseillère générale du canton de Puylaurens
Monsieur Christian MAS, maire d'Algans, président C^{te} de communes du Pays de Cocagne
Madame Eliane PICOUET, maire de Cuq-Toulza
Monsieur Bernard PINEL, adjoint au maire d'Algans
Monsieur Jean-Claude PINEL, 1^{er} adjoint au maire de Cuq-Toulza
Monsieur Alain POUX, maire d'Aguts et Vice-Pdt de la C^{te} de Communes du Pays de Cocagne
Monsieur Claude REILHES, maire de Maurens-Scopont
Monsieur Jean-Paul ROCACHE, président C^{te} de communes du SESCAL
Monsieur Jean-Pierre ROS, adjoint au maire de Cuq-Toulza
Monsieur Roland SABARTHES, adjoint au maire d'Algans
Monsieur Gilles SCANTAMBURLO, adjoint au maire du Faget
Monsieur André THOMAS, adjoint au maire de Maurens-Scopont

Monsieur Bernard VIALA, conseiller général du canton de Cuq-Toulza
Monsieur Pierre VIRVES, maire de Cambon-les-Lavaur
Madame Marie-Claude ZAMBON, adjointe au maire d'Algans

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 3 : de Vendine à Puylaurens

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

Sous-secteur 1 : Maurens-Scopont

Le maître d'ouvrage propose un tracé contournant le château de Scopont par le Nord, l'autre par le Sud.

Urbanisme : les impacts en terme de bruit et de destruction de foncier bâti sont présentés, pour les deux tracés. Monsieur CALMETTES fait remarquer que l'on devrait distinguer les maisons habitées de l'ensemble des constructions et tenir compte de ce critère en priorité, ce qui conduit Monsieur REILHES à souligner la présence de 3 maisons au niveau du restaurant Le Kinny et de 4 maisons à En Paut (sur le tracé Nord).

Monsieur VIRVES indique d'ores et déjà que sa commune préfère limiter les franchissements de la RN 126 au niveau du hameau d'Esclauzolles. Les familles logées à cet endroit par la mairie, coté Cambon-les-Lavaur sont d'accord pour être relogées car elles ne souhaitent pas vivre si près de l'autoroute et de la RN. Philippe GRAMMONT indique que la concertation précédente avait souligné la nécessité de limiter l'impact du projet sur Esclauzolles ce qui a conduit au tracé nord présenté.

Monsieur REILHES, de son côté, estime que le tracé Sud convient parfaitement tel qu'il est présenté.

Milieu Physique : les impacts hydrauliques du tracé Sud sont très importants car l'autoroute, qui se développe en zone inondable, franchit aussi à deux reprises le Girou. Le Girou constitue une zone très sensible, avec une zone inondable importante et donc des ouvrages de franchissement, des remblais importants.

Monsieur VIRVES fait remarquer la présence de la nappe phréatique à faible profondeur (environ 80 cm). Philippe GRAMMONT estime que c'est en effet une contrainte très importante du tracé Sud qui nécessiterait de prévoir des compensations des surfaces prélevées par l'autoroute sur le champ d'expansion des crues de l'ordre de 90.000 mètres cubes. Matthieu ATHANASE ajoute que la réglementation implique de limiter l'impact du projet sur la hausse du niveau d'eau à 1 cm sur le bâti et 25 cm sur les terrains agricoles.

Milieu Agricole : autour du château de Scopont, le tracé Sud impacte fortement une propriété agricole et crée des délaissés entre l'autoroute et le Girou. Le tracé Nord quant à lui prélève des terres agricoles tout en restant en limite de parcelles ; le délaissé semble plus facile à gérer car le tracé est proche de la RN126 à cet endroit.

Monsieur VIRVES fait remarquer que les exploitations de sa commune de Cambon seront coupées en deux sur 3 km. Il demande que le tracé nord se rapproche au plus de la RN126 pour limiter les délaissés agricoles.

Faune et Flore : on note la présence de corridors écologiques le long des cours d'eau (notamment le Girou), de prairies humides et d'espaces boisés (dans le domaine du château de Scopont), les alignements de platane (pigeon colombier) et des arbres abritant le grand capricorne.

Patrimoine, Tourisme, loisirs et cadre de vie : le château de Scopont est classé aux Monuments Historiques.

Monsieur VIRVES souligne la présence du point d'eau d'En Borde sur le tracé Sud, non recensé dans le dossier de concertation.

Proposition de tracé du maître d'ouvrage sur le secteur 3 :

Sous-secteur 1 : Maurens-Scopont

Le maître d'ouvrage présente la synthèse des enjeux (page 104 du dossier de concertation), précise le coût des tracés étudiés (50 M€ TTC pour le tracé Nord, 62 M€ TTC pour le tracé Sud) et indique qu'il propose sur le tracé Nord.

Monsieur CALMETTES demande des précisions sur le passage de l'autoroute au niveau d'En Bouyssou. Matthieu ATHANASE répond que le passage se fera en hauteur (environ 8 m). Il s'interroge

aussi sur la provenance du remblai. La DREAL répond que ce travail n'est pas encore effectué. Il faudra peut être ouvrir une carrière mais il serait préférable de limiter la quantité de remblai nécessaire. Il regrette enfin l'absence de réserve foncière. Le maître d'ouvrage souligne la difficulté d'anticiper les acquisitions foncières à ce stade du projet avant déclaration d'utilité publique, notamment en raison du coût du portage et de ses modalités de financement. Il est cependant bien conscient des enjeux correspondant et de la nécessité d'anticiper.

Monsieur CREMOUX craint que la hauteur de l'ouvrage n'amplifie le bruit dans la vallée ; il suggère que la commune de Maurens-Scopont profite de la création de l'autoroute pour regrouper ses zones d'activités pour donner plus de cohérence au territoire.

Monsieur BOUYSSOU souhaite que l'autoroute évite les maisons, tant pour des raisons de bruit que de destructions, et préconise donc un tracé Sud, position qui est également celle de Monsieur REILHES. Matthieu ATHANASE fait remarquer que l'on ne doit pas avoir d'idée préconçue au sujet du bruit, dont les modes de propagation sont complexes.

Monsieur VIRVES, quant à lui, réitère sa préférence pour le tracé Nord, et répète que sa commune est prête à céder la zone d'**En Pradines** (au bord de la RN 126). Philippe GRAMMONT fait remarquer que cette proposition permettrait de se rapprocher de la RN 126 avec un impact sur la zone d'Esclauzolle, un impact moindre sur les terres agricoles et deux maisons potentiellement concernées à l'est. Monsieur REILHES tient à ce que la contrainte d'Esclauzolle soit maintenue et indique que sa commune prendra une délibération pour exprimer officiellement sa position.

Sous-secteur 2 : Cuq-Toulza

Le maître d'ouvrage présente les enjeux de ce sous-secteur (page 126 du dossier de concertation) et sa proposition du tracé Nord.

Monsieur HURAND fait remarquer l'impact du projet sur les terres de Monsieur ROUANET, quels que soient les tracés retenus. Il pose la question de la négociation foncière et de ses risques pour le projet. Il exprime sa préférence pour le tracé Sud à cause du bruit qui atteindrait sa commune. Matthieu ATHANASE admet qu'une route supplémentaire génèrera du bruit supplémentaire, mais que dans le cas précis, le bruit se ferait plus sentir dans la partie allant vers Puylaurens qu'au droit de Lacroisille car l'autoroute serait en déblai à cet endroit. Monsieur HURAND souhaite également savoir comment seront rétablis les passages. Le maître d'ouvrage indique que les rétablissements seront précisément étudiés une fois le tracé retenu.

Monsieur MAS rappelle que la déviation devait impacter uniquement les terres de Cuq-Toulza et ne comprend donc pas cette proposition du tracé Nord, qui génère en outre un impact foncier important il n'est donc pas d'accord et considère que ses demandes n'ont pas été prises en compte. Philippe GRAMMONT confirme que tous les points de vue ont été écoutés lors de la concertation sur les fuseaux, mais que les études plus fines menées depuis la concertation précédente montrent bien que le tracé Nord aurait moins d'impact (sur le milieu physique et sur le patrimoine) et qu'il coûte moins cher, ce qui in fine limitera la subvention d'équilibre financée par la puissance publique.

Madame PICOUET indique quant à elle que la commune de Cuq-Toulza était opposée au tracé Sud et qu'elle est donc d'accord avec la proposition du maître d'ouvrage d'un tracé Nord.

Monsieur CALMETTES regrette que les élus du secteur n'aient pas réussi à adopter une position commune depuis le début du projet, car personne n'est satisfait actuellement et si tout le monde avait été contre ce serait résolu.

En synthèse :

Philippe GRAMMONT note les deux points suivants :

- Sur Maurens-Scopont : des avis partagés donc pas de consensus pour le moment, et la proposition de la commune de Cambon-les-Lavaur d'étudier une adaptation du tracé au droit d'En Pradines pour conserver l'autoroute au nord et au plus près de la RN 126,
- Sur Cuq-Toulza : même situation, absence de consensus entre les communes concernées.

La Croisille- Algans ne sont pas d'accord avec la proposition du maître d'ouvrage.

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

Monsieur MAS, rejoint en ce sens par plusieurs élus, exprime le souhait d'un échangeur à l'Ouest du Tarn. Il fait remarquer également que le projet ne comprend pas les itinéraires de substitution sur Puylaurens et Soual. Monsieur GRAMMONT indique que la demande de Madame le Maire de Puylaurens d'un barreau routier reliant la RD 84 à la RN 2126 sera étudiée (sans engagement sur les modalités de financement), et que les études et l'analyse des circulations locales se poursuivront au niveau de Soual.

Monsieur HURAND s'inquiète d'un éventuel refus du Conseil général de la Haute-Garonne de céder la déviation de Verfeil.

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 précise que le coût d'un échangeur à Vendine (de l'ordre de 13 M€ ttc) augmenterait en partie seulement la subvention d'équilibre du fait du trafic plus important que ce positionnement pourrait générer. En revanche, tout coût supplémentaire n'impliquant pas de trafic supplémentaire augmenterait d'autant la subvention d'équilibre.

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.