



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les variantes de tracés

Secteur 4: de Puylaurens à Soual

Réunion de concertation à Soual

Jeudi 2 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

Etat :

Monsieur Samuel BREILLER-TARDY, DDT du Tarn

Garant de la concertation :

Madame Nerte DAUTIER

Elus :

Monsieur Michel AURIOL, Maire de Soual
Monsieur Christian CARRIERE, maire de Saint-Affrique
Monsieur Sylvain FERNANDEZ, maire de Cambounet et Pdt de la Cté de Communes Sor et Agout
Monsieur Raymond FREDE, Maire de Saint-Germain-des-Prés
Monsieur Irénée GARRIC, conseiller municipal de Soual
Monsieur Michel GUARDIOLA, conseiller municipal de Massaguel
Madame Anne LAPERROUZE, Maire de Puylaurens, Conseillère générale du canton de Puylaurens
Monsieur Bernard RODIERE, Adjoint au Maire de Soual
Monsieur Alexandre WODZYNSKI, directeur du Pays d'Autan

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 4 : de Puylaurens à Soual

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.

Le maître d'ouvrage précise qu'une adaptation du tracé est envisagée afin d'inscrire l'autoroute en déblai depuis la RD 12 jusqu'au lotissement de Plaisance à Saint-Germain-des-Prés. Cette configuration permettrait de limiter l'impact paysager et acoustique par le biais de murs anti-bruit et de plantations.

En ce qui concerne la portion plus à l'Est, en direction de Soual, Matthieu ATHANASE explique qu'un double franchissement de la RN 126 serait trop coûteux par rapport au prix des maisons qui

devrait être acquises : le tracé proposé passe donc au nord de la RN 126, entre la RN et le bourg de Saint-Germain-des-Prés.

Urbanisme : plusieurs maisons sont impactées. 130 personnes environ seraient exposées au bruit avant l'application des mesures anti-bruit. Le maître d'ouvrage devra donc prendre des mesures de réduction afin que les seuils réglementaires soient respectés.

Milieu Physique : les possibles mouvements de terrain impliqueront des dispositions spécifiques lors des travaux.

Milieu Agricole : peu d'impact sur le fonctionnement des exploitations. L'impact le plus important (exploitation à Farinières) sera amoindri par le nouveau tracé proposé.

Faune et Flore : relativement peu d'enjeux.

Patrimoine, Tourisme, loisirs et cadre de vie : un impact globalement fort car le jumelage des deux infrastructures (route nationale et autoroute) va artificialiser le paysage.

Proposition de tracé du maître d'ouvrage sur le secteur 4 :

Le maître d'ouvrage présente la synthèse des enjeux (page 142 du dossier de concertation), précise le coût du tracé étudié (44 M€ pour 4,8 km).

Madame LAPERROUZE s'étonne du coût élevé de cette courte section. Le maître d'ouvrage précise que ce coût intègre d'importantes mesures anti-bruit et la modification de la RN 126 entre le rond-point à l'Est de Puylaurens et le lotissement de Plaisance.

Matthieu ATHANASE indique qu'au niveau du lotissement de Plaisance, l'autoroute passera au ras des jardins, quelques acquisitions foncières étant même peut-être nécessaires.

Monsieur FREDE suggère que le tracé de la courbe entre Puylaurens et St-Germain soit amélioré pour limiter la largeur du délaissé entre l'autoroute et la RN. Il fait la même remarque au niveau du rond-point à l'Ouest de Soual.

Itinéraire de substitution :

Monsieur AURIOL aborde la question des itinéraires de substitution, qu'il juge nécessaires au fonctionnement de l'économie du secteur (par exemple : les carrières). Sa demande d'un échangeur à Soual-Ouest n'ayant pas été retenue, il propose une solution qui reçoit l'accord de la Chambre d'Agriculture : une voie de substitution passerait sur un chemin existant le long de l'autoroute (« en demi-crête »), qu'il faudrait adapter à un trafic poids-lourds. Puis cette voie nouvelle se raccorderait à des voies existantes permettant d'atteindre la partie Est de Soual. Monsieur AURIOL souhaite que cette solution soit étudiée car elle n'impacte pas de bâti et permet le maintien de l'activité agricole. Il précise aussi qu'il ne souhaite pas « charger la barque financièrement » et que cette dépense lui paraîtrait raisonnable, bien qu'il eut préféré un « mini-échangeur » à Soual-Ouest, beaucoup plus pratique pour les entreprises de St-Germain par exemple.

Philippe GRAMMONT prend acte de cette demande.

Madame LAPERROUZE demande une étude similaire à Puylaurens et propose que le chemin de la zone d'activités soit prolongé pour rejoindre la route de Toulouse. Elle déplore également l'augmentation du trafic poids-lourds à Blan depuis l'interdiction de la traversée de Soual. Monsieur

AURIOL exprime cependant la satisfaction des habitants de Soual depuis qu'un millier de camions ne traversent plus le bourg chaque jour.

Monsieur GRAMMONT précise qu'un barreau routier à Puylaurens reliant la zone d'activités à la route de Toulouse sera étudié conformément à la décision du préfet de région.

Monsieur CARRIERE confirme aussi que le trafic de camions a augmenté à St-Affrique depuis quelques temps et souligne la nécessité des voies de substitution.

Monsieur GUARDIOLA déplore de son côté que l'autoroute soit conçue pour favoriser le trafic entre Castres et Toulouse et pénalise le trafic intra-zone.

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

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.

Monsieur AURIOL souhaite connaître le type et les modalités de péage ainsi que la durée de la concession. Philippe GRAMMONT indique que le système de péage devrait être de type fermé avec une facturation au kilomètre parcouru, la concession étant prévue sur 60 ans environ.

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.