



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les variantes de tracés

Secteur 2: de Verfeil à Maurens-Scopont

Réunion de concertation à Verfeil

Vendredi 3 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 Bernard LYPRENDI, DDT du Tarn

Garant de la concertation :

Madame Nerte DAUTIER

Elus :

Madame Claudine AZA, adjointe au maire de Loubens-Lauragais
Monsieur Paul BERNARDI, maire de Bannières
Monsieur Denis BOUSCATEL, adjoint au maire de Vendine
Monsieur Michel BOUYSSOU, maire de Villeneuve-lès-Lavaur
Monsieur Daniel CALAS, président de la C^{té} de communes Coteaux du Girou
Monsieur Francis CALMETTES, maire du Faget
Monsieur Patrick CERVANTES, maire de Montcabrier
Monsieur Patrice CHOUZY, maire de Teulat
Monsieur André CIERCOLES, adjoint au maire de Verfeil
Monsieur Jean-Marc CREMOUX, adjoint au maire du Faget
Monsieur Jean-Pierre CULOS, adjoint au maire de Verfeil
Monsieur Joseph DALLA-RIVA, conseiller général du canton de Lavaur
Monsieur Hervé DUTKO, maire de Verfeil
Monsieur Jean-Claude FIGNES, maire de Francarville

Monsieur Gilbert HEBRARD, maire de Vendine, président de la C^{te} de communes Cœur Lauragais,
conseiller général du canton de Caraman
Monsieur Christian MAS, président de la C^{te} de communes Pays de cocagne
Madame Maryse MOUYSSET, maire de Saussens
Monsieur Yvon NOYES, maire de Loubens-Lauragais
Monsieur André POUX, adjoint au maire de Vendine
Monsieur Claude REILHES, maire de Maurens-Scopont
Monsieur Jean-Paul ROCACHE, président de la C^{te} de communes du SESCOAL
Monsieur Claude ROUDIERE, maire de Saint-Marcel-Paulel, conseiller général du canton de Verfeil
Monsieur Claude VILESPY, adjoint au maire de Verfeil
Monsieur Pierre VIRVES, maire de Cambon-lès-Lavaur
Monsieur Paul ZENATTI, adjoint au maire de Bourg-Saint-Bernard

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 et la proposition du maître d'ouvrage pour le Secteur 2 :

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.

Il annonce également que les registres resteront en mairie tout le mois de février.

L'information du public se fait par la presse, la radio, le site internet, les affiches en mairie. De plus, il est demandé aux maires d'informer surtout les riverains.

Mr Hébrard souligne qu'il y a un problème de temps, tout ça va très vite et les gens auront du mal à se retourner.

Sous-secteur 1 : Déviation de Verfeil

Monsieur DUTKO rappelle son désaccord sur l'itinéraire de substitution par la route de Puylaurens et sur l'utilisation de la déviation pour l'autoroute. Selon lui, l'autoroute payante est « *une ineptie* » et il faudrait revoir le projet dans son ensemble. Monsieur GRAMMONT indique que la réunion ne porte pas sur le principe de l'autoroute concédée, mais doit permettre l'expression des participants sur les propositions de tracés.

Monsieur ROCACHE fait également part de son hostilité à utiliser la route de Puylaurens comme itinéraire de substitution, qui sera emprunté pour aller prendre l'autoroute, *a fortiori* si l'échangeur de Vendine n'est pas réalisé.

Monsieur CULOS demande si le tracé impacterait le projet d'extension du complexe sportif et la station d'épuration. Monsieur ATHANASE répond que l'objectif est bien d'éviter la station d'épuration. Si toutefois elle devait être touchée, le financement d'une relocalisation serait pris en charge, y compris le coût du foncier. Concernant le projet de complexe sportif, Monsieur GRAMMONT indique que le tracé qui sera retenu en mars pourra être optimisé et que ce projet pourra être regardé de manière précise.

Monsieur ROUDIERE aborde la question de la zone d'échange de Gragnague. Il souhaite qu'elle permette de continuer vers Eurocentre et Montauban. Sur ce même point, Monsieur CULOS regrette que le doublement de l'échangeur soit abandonné et renvoyé au contrat de plan Etat/ASF, alors que le doublement de l'A 680 est, lui, possible.

Monsieur GRAMMONT répond que le doublement de l'A 680 est déjà prévu au contrat de plan Etat/ASF. Concernant la zone d'échange de Gragnague, il précise que ces compléments, situés sur le réseau déjà concédé aux ASF et donc indépendants du projet de mise en concession, ne sont pas retenus dans la suite des études du projet d'autoroute Castres Toulouse et pourront être étudiés ultérieurement dans un autre cadre, celui du contrat de concession Etat ASF au regard des besoins futurs.

Monsieur HEBRARD indique l'opposition du Conseil général de Haute-Garonne et de la région Midi-Pyrénées à participer au financement de la subvention d'équilibre. Il ajoute que la déviation existante, payée par le Conseil général, est utile sur le plan de la sécurité. Enfin, il s'inquiète de l'impact sur les terres agricoles de la construction d'une autoroute parallèlement à la déviation actuelle. Monsieur GRAMMONT répond que la DREAL est prête à échanger de façon approfondie avec le Conseil général sur les modalités de réalisation d'une nouvelle déviation avec des caractéristiques différentes de la déviation actuelle, notamment en réalisant des carrefours plans permettant une meilleure desserte de la zone de Pioissane et du complexe sportif. Monsieur DUTKO est d'accord pour l'étude d'une déviation sans remblai, donc inondable parfois, pour limiter l'impact du projet en terme de foncier agricole et de paysage.

Monsieur DALLA-RIVA indique que le Conseil général du Tarn est prêt à participer financièrement au projet au titre du désenclavement du sud du Tarn.

En synthèse sur le sous-secteur de la déviation de Verfeil, le maître d'ouvrage retient :

- L'opposition générale à la suppression d'une déviation à Verfeil,
- La préférence de la commune de Verfeil d'un tracé Sud de l'autoroute, car moins impactant.
- L'intérêt partagé pour une étude, en lien avec les services du Conseil général de la Haute-Garonne et de la commune de Verfeil, pour la reconstitution de la déviation de Verfeil parallèle et au nord de l'autoroute en tracé Sud en profil rasant avec des carrefours plans.

Sous-secteur 2 : Plaine du Girou

Le maître d'ouvrage présente les enjeux de ce sous-secteur, notamment :

- Impacts faune/flore : Monsieur ATHANASE souligne que, dans le cadre de l'avis de l'Autorité Environnementale, ce point est extrêmement important car il peut générer des mesures d'atténuation coûteuses.

- Le Girou constitue une zone très sensible, avec une zone inondable importante et donc des ouvrages de franchissement, des remblais et des compensations à prévoir sur le champ d'expansion des crues prélevé par l'autoroute importants.

Il indique que, parmi les six tracés étudiés, le tracé n°2 est la proposition du maître d'ouvrage, bien que plus coûteux que le tracé 1, car il impacterait moins la faune et la flore, ainsi que le bâti.

Sur les impacts agricoles, Monsieur BERNARDI indique que des agriculteurs ont financé une étude (Association Avenir 81) qui sera prochainement envoyée à la DREAL, qui privilégie le tracé Sud. Il indique que de son point de vue le tracé 6 serait idéal du point de vue des habitants et agricole. En ce qui concerne les tracés plus au nord, le tracé 2 serait un moindre mal. Il mentionne la présence d'un site gallo-romain sur la commune de Bannières, non recensé dans le dossier du maître d'ouvrage, et s'inquiète des rétablissements de chemins agricoles pour les hypothèses de tracés 1 et 3. Il est favorable au tracé n°2. Monsieur ZENATTI (Bourg-Saint-Bernard) est favorable au tracé n°2 ou au tracé n°1.

Monsieur CHAUZY fait part de la prochaine décision du Conseil municipal de Teulat en faveur du tracé n°3, les tracés n°1 et 2 étant trop impactants pour la commune. Pour les mêmes raisons, Monsieur CERVANTES (Montcabrier) rejette le tracé n°2, qu'il juge « inacceptable ». Il est plutôt favorable au tracé n°6.

Monsieur CREMOUX s'inquiète du bruit que générera une infrastructure en hauteur. Sur le même thème, Monsieur CULOS demande si des mesures anti-bruits sont prévues à Verfeil. Monsieur ATHANASE répond que ce sujet sera affiné ultérieurement. Il indique toutefois que des mesures anti-bruit pourraient être mises en place au niveau de la RD 112 à Verfeil, et que des aménagement arborés seront prévus. En revanche, il ne peut y avoir de merlons dans les zones inondables.

En synthèse du sous-secteur Plaine du Girou, Monsieur GRAMMONT retient l'absence de consensus avec :

- l'opposition de Monsieur le Maire de Teulat aux tracés n°1 et 2,
- l'accord de Monsieur le Maire de Bourg-Saint-Bernard pour le tracé n°2,
- la préférence de Messieurs les Maires de Bannières et de Montcabrier pour les tracés n°5 ou 6.

Zones d'échanges :

Concernant la zone d'échange de Vendine, Monsieur HEBRARD indique que c'est le problème de la traversée de la commune qui a conduit au refus de l'échangeur à Vendine, mais « *qu'on ne peut pas passer à côté* » d'un tel équipement sur le territoire. Monsieur ROCACHE rappelle le souhait de la communauté de communes du SESCOAL d'un échangeur à Vendine, pour ne pas avoir que les inconvénients d'une autoroute.

Plus à l'Est, Monsieur VIRVES indique le souhait des élus des communautés de communes du Pays de Cocagne et de Sor-Agout d'avoir un échangeur sur leur territoire. Monsieur NOYES, pose la question du traitement des échanges à hauteur de la RD 826 / RN 126 si aucun échangeur n'est construit à Maurens-Scopont.

Monsieur GRAMMONT rappelle l'opposition de Maurens-Scopont, Cambon-lès-Lavaur et Vendine à accueillir un échangeur.

Monsieur REILHES propose alors d'accueillir un échangeur sur la zone de Maurens-Scopont/Le Faget, mais à la seule condition que le tracé Sud, auquel il est favorable, soit retenu.

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.

A une question de Monsieur DALLA-RIVA sur le coût du péage, Monsieur GRAMMONT répond que le coût du péage ne sera connu qu'à l'issue de l'appel d'offres de concession ; dans le cadre des études, l'estimation faite est de 10 centimes TTC/km pour les véhicules légers et de 22 centimes TTC/km pour les poids lourds.

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.