

Autoroute Castres – Toulouse
Réunion du 2 décembre 2014 à 10h à Saïx
au siège de la Communauté de communes Sor et Agout

Participants (par ordre alphabétique) :

- Jean-Luc ALIBERT,
Maire de Soual
- Samuel BREILLER-TARDY,
DDT du Tarn
- Jacques CANTIÉ,
élu à Saint-Sernin-les-Lavaur,
- Jean-Sébastien CHAY,
Maire de Lempaut
- Nerte DAUTIER,
Garante de la concertation,
- Jean-Claude DE BORTOLI,
Maire de Blan,
- Jean-Paul DUVAL,
élu à Maurens-Scopont,
- Sylvain FERNANDEZ,
Président de la CdC Sor et Agout,
- Raymond FREDE,
Maire de Saint-Germain-des-Prés
- Serge GAVALDA,
Maire de Lescout,
- Christian GODILLON,
DREAL Midi-Pyrénées,
- Philippe GRAMMONT,
DREAL Midi-Pyrénées,
- Anne LAPERROUZE,
Maire de Puylaurens,
- Frédéric MANON,
Conseiller municipal de Lacroisille,
- Véronique OURLIAC,
Maire de Poudis,
- Christophe POUYANNE,
Maire d'Appelle
- Stéphanie SAUVAGET,
DREAL Midi-Pyrénées,
- André THOMAS,
élu à Maurens-Scopont,
- Samuel THOUVEREY,
Bureau d'études Egis,

En préambule de la réunion à laquelle assistait Madame Nerte DAUTIER, garante de la concertation, Anne LAPERROUZE indique qu'elle a proposé aux maires des communes de Blan et Lempaut de participer à la réunion. Frédéric MANON considère que le sujet des échanges concerne toutes les communes situées autour du projet.

Cette réunion portait sur plusieurs points : les études complémentaires de la mise en place d'un échangeur à Maurens-Scopont, la création d'un barreau routier à Puylaurens et les circulations locales autour de Soual. La réunion a duré 2h30.

La DREAL rappelle les étapes et décisions précédentes sur le projet, dont la décision du Préfet du 31 juillet 2014 validant le tracé de référence et confirmant la poursuite des études et de la concertation sur les points à l'ordre du jour. Le lancement de l'enquête publique est prévue avant fin 2015 conformément à la feuille de route fixée par le ministre en charge des transports.

Diffuseur de Maurens-Scopont

Stéphanie SAUVAGET présente la géométrie de l'échangeur, avec un seul positionnement possible du fait notamment des contraintes techniques. Elle présente ensuite les simulations de trafic à l'horizon 2022 au niveau de Maurens-Scopont : le trafic augmente légèrement entre Verfeil et Saint-Palais, notamment à Puylaurens. Concernant les impacts de l'échangeur, une seule exploitation est fortement concernée ; le terrain présente également des enjeux environnementaux assez forts. L'échangeur, estimé à 13 millions d'euros (HT, valeur 2020), augmenterait la subvention d'équilibre de 5 millions d'euros (HT, valeur 2020), l'apport de trafic ne permettant pas de compenser totalement le coût de l'échangeur. En conclusion, au vu de ces éléments – et de la délibération de la commune de Maurens-Scopont contre cette implantation - la DREAL propose de ne pas intégrer l'échangeur de Maurens-Scopont au dossier d'enquête publique.

Frédéric MANON compare les chiffres de trafic par rapport à ceux de 2011, et s'étonne d'une augmentation d'environ 30% entre 2015 et 2022. La DREAL répond que ces données sont issues de l'actualisation des comptages faits en 2014, qui ont de fait permis de constater une augmentation du trafic. Les élus des Puylaurens et Blan confirment avoir constaté cette progression du trafic.

Jean-Claude DE BORTOLI demande le nom de l'exploitation essentiellement impactée par le projet de l'échangeur. La DREAL fournira le nom de l'exploitant.

Raymond FREDE demande ce que l'on entend par "effet positif". La DREAL explique qu'il s'agit du trafic supplémentaire que l'échangeur amènerait sur l'autoroute. Frédéric MANON précise que les 2,5% de VL et 15% de PL couvrent les 8 millions d'euros du coût de l'échangeur

Jean-Claude DE BORTOLI s'interroge sur la nécessité d'avoir une subvention d'équilibre pour une autoroute concédée. La DREAL explique qu'il s'agit d'une compensation des dépenses non couvertes par la rémunération dépendant du trafic. Frédéric MANON demande à obtenir la méthode de calcul de cette subvention d'équilibre.

Anne LAPERROUZE indique que le « nœud Maurens Scopont / Vendine » est un axe qui permettrait d'orienter le trafic dans une direction nord-sud (Lavaur/Caraman), cela pourrait s'inscrire dans une perspective du grand contournement autoroutier de Toulouse. Frédéric MANON estime que le grand contournement n'est pas l'enjeu à ce jour et pourra être vu plus tard. Jean-Paul DUVAL estime que le « nœud » est plutôt à Vendine qu'à Maurens-Scopont.

Jean-Luc ALIBERT et Sylvain FERNANDEZ demandent la création d'un échangeur à l'entrée du territoire. Ils confirment que l'enjeu d'aménagement du territoire relève de la Communauté de communes, Jean-Luc ALIBERT insistant sur la nécessité de sortir le débat du strictement "communal".

Il estime dommage, dans les conclusions présentées par la DREAL, de ne tenir compte que de la délibération de Maurens -Scopont alors que la communauté de communes de Sor et Agout a délibéré pour un échangeur dans ce secteur qui représente l'entrée du département du Tarn.

Jacques CANTIE est surpris que deux élus aient pu être en juin à l'origine du lancement d'une étude qui n'était pas partagée par le conseil municipal. Jean-Luc ALIBERT indique qu'au-delà du coût, une activité économique peut se dégager après un tel aménagement, donc des retombées à attendre pour le territoire.

Philippe GRAMMONT précise que la décision sur cet échangeur n'est pas arrêtée et que ceci constitue la proposition vers laquelle la DREAL s'oriente à ce stade pour validation du préfet après avis du comité de pilotage.

Itinéraire de substitution à Puylaurens

La DREAL présente ensuite l'itinéraire de substitution pour le secteur de Puylaurens. La municipalité projette l'interdiction du transit de poids lourds dans le centre bourg et a souhaité l'étude d'un barreau routier reliant la RD84 et la RN126.

Stéphanie SAUVAGET présente les résultats des études de trafic en fonction des diverses possibilités (avec ou sans barreau), elle explique à la demande des élus le report de trafic passant par le nord et n'ayant pas la possibilité d'emprunter l'autoroute. Un élu conteste la description du parcours poids lourds qui ne reflète pas selon lui la réalité.

Stéphanie SAUVAGET reprend la présentation des deux solutions possibles pour le barreau routier : une 2 voies adaptée au trafic poids lourds avec des caractéristiques semblables dans les deux cas (forte pente pour atteindre la RD926). Le barreau n'entraîne pas d'évolution du trafic global sur l'autoroute, mais apporte un trafic poids lourds supplémentaire sur l'autoroute en annulant les effets négatifs de l'interdiction pour les camions de circuler dans Puylaurens (accès à l'échangeur de Puylaurens).

Raymond FREDE demande par où vont accéder les camions en provenance de Lempaut et de la Montagne Noire. Stéphanie SAUVAGET précise qu'ils devront emprunter la RD84 par Blan. Anne LAPERROUZE indique qu'aujourd'hui les camions quittant l'autoroute à Castelnaudary passent par Blan et arrivent à Puylaurens.

Raymond FREDE souligne la problématique d'accès à ce barreau pour les poids lourds depuis St-Germain-des-Près ; ils devront inévitablement passer par le centre de Puylaurens interdit aux PL. Anne LAPERROUZE indique que la présence ou l'absence de barreau ne change rien à la question de la desserte pour les entreprises locales, le barreau évitant toutefois de passer devant des établissements scolaires. Raymond FREDE reconnaît que le barreau est utile pour les camions venant de Blan, Revel.

S'ensuit une discussion entre les élus sur les itinéraires des véhicules en provenance de Revel, passant par Blan ou Lescout, la RD622 ou encore la déviation actuelle de Soual, avec la problématique de permettre à un camion venant de Revel de se rendre à Castres sans payer.

Philippe GRAMMONT précise que ces poids lourds peuvent être contraints de prendre l'autoroute ou de prendre un itinéraire plus long.

Stéphanie SAUVAGET présente ensuite les enjeux environnementaux du barreau et notamment le franchissement du Girou et la présence de chênes à grand capricorne. Anne LAPERROUZE s'étonne qu'ici le Girou soit en enjeu fort, la DREAL confirme que des enjeux environnementaux ont bien été recensés pour le Girou dans ce secteur lors des études.

Par rapport aux enjeux agricoles du barreau routier (deux exploitations touchées), Anne LAPERROUZE précise qu'il s'agit de terres pauvres, la commune ayant d'ailleurs récupéré 5 hectares de terrain - aujourd'hui en jachère- lors du remembrement.

Stéphanie SAUVAGET indique que malgré le coût de cet aménagement (6 millions d'euros HT, valeur 2020) le barreau routier a un effet positif sur le projet autoroutier, baissant la subvention d'équilibre d'environ 1 million d'euros du fait de l'augmentation des trafics ; en captant notamment ceux venant du nord. En conclusion, la DREAL propose d'intégrer le barreau routier au dossier d'enquête publique en vue de son intégration à l'appel d'offre de concession.

Anne LAPERROUZE demande des précisions sur le coût du barreau qu'elle considère élevé. Philippe GRAMMONT et Samuel THOUVEREY justifient le coût : remblai de hauteur importante (environ 13 mètres) du fait de la forte pente, ouvrage significatif pour le franchissement du Girou ; le coût comprend également le recalibrage et le renforcement des voies existantes dans la zone artisanale afin d'accueillir un trafic poids lourd significatif.

Itinéraire de substitution sur le secteur de Soual

Stéphanie SAUVAGET aborde ensuite la question des déplacements sur le secteur de Soual, rappelant l'arrêté en vigueur interdisant la circulation des poids lourds dans le centre-bourg. Elle présente ensuite les résultats de l'étude de trafic actuel : peu de poids lourds circulent dans Soual. Suite à une remarque d'un élu, Philippe GRAMMONT précise que les chiffres présentés cumulent les deux sens de circulation et rappelle que les pourcentages de poids lourds sont à considérer par rapport au chiffre du trafic global.

Stéphanie SAUVAGET indique que suite à l'enquête « origines/destinations » menée en juin 2014, il ressort que la majorité (78%) du trafic poids lourds empruntant la déviation de Soual correspond à du transit. Les simulations montrent qu'en intégrant la déviation actuelle à l'autoroute, en créant un échangeur à l'Est et en supprimant les giratoires d'accès, le trafic se reporte bien sur l'autoroute et déleste le réseau secondaire ; avec toutefois une augmentation logique sur la portion d'accès à l'échangeur.

Vient ensuite la présentation de l'étude d'une nouvelle déviation, la mairie ayant demandé un itinéraire de substitution parallèle à la déviation actuelle. La DREAL a étudié un contournement par l'ouest ou par l'est ; les élus rappellent l'historique des déviations proposées.

Stéphanie SAUVAGET présente les simulations de trafics avec la déviation par l'ouest, qui rétablit les circulations vers le sud (plus de 4 000 véhicules dont 34% de poids lourds). Le trafic des voitures reste semblable dans Soual quelles que soient les situations; Jean-Luc ALIBERT confirme cette réalité. Cette déviation augmenterait le trafic sur l'autoroute entre Soual et Saint-Palais (+5%) avec une forte augmentation des poids lourds (+112%).et diminuerait le trafic sur l'autoroute entre Soual et Puylaurens (-8%)

Stéphanie SAUVAGET présente ensuite les effets environnementaux de cette déviation : huit exploitations agricoles (dont un bâtiment), le ruisseau du Sor, la présence de chauves-souris.

L'impact financier de la déviation serait d'environ 1 million d'euros HT - valeur 2020 – sur la subvention d'équilibre, sans y inclure le coût des travaux. En intégrant le coût de la déviation (9 millions d'euros HT valeur 2020, l'impact financier total sur la subvention d'équilibre serait d'environ 10 millions d'euros HT – valeur 2020) à financer par les collectivités.

Stéphanie SAUVAGET présente ensuite les trois variantes étudiées pour une déviation par l'Est de Soual. Les solutions impacteraient une exploitation d'élevage déjà concernée par l'échangeur, les

linéaires de 3,5 km seraient généralement situés en milieu naturel. Au vu du coût très élevé de ces solutions (plus de 20 millions d'euros), les études n'ont pas été poursuivies.

Jean-Luc ALIBERT juge regrettable cet abandon, car il est le plus intéressant en terme d'aménagement du territoire. Philippe GRAMMONT reconnaît l'intérêt d'une telle solution en terme d'aménagement du territoire et évoque l'hypothèse d'un passage par l'ancienne voie ferrée, également abandonnée du fait aujourd'hui d'habitations à proximité.

Jean-Luc ALIBERT estime que le coût de cette déviation n'est pas excessif si on intègre les bénéfices pour le territoire. D'autres élus reconnaissent la pertinence de cette solution, d'ailleurs déjà étudiée il y a plusieurs décennies.

La DREAL présente ensuite les itinéraires de substitution pour les poids lourds, ces derniers ne pouvant plus emprunter la déviation existante de Soual à partir de Soual ouest. Les camions venant de Revel pourront prendre la RD 622 puis la RD 84 ou la RD 85. L'itinéraire de substitution par la RD84 puis l'autoroute via l'échangeur de Puylaurens entraînerait un allongement du parcours « Revel-Castres » de 3 km et un coût moyen de 2,33 € pour les camions, avec toutefois une circulation moins heurtée.

Pour la desserte locale, Stéphanie SAUVAGET rappelle que l'analyse des itinéraires entre Revel et Soual est basée notamment sur une enquête menée en 2011 auprès des entreprises concernées.

André THOMAS s'interroge sur les camions venant de la Montagne Noire vers Puylaurens. Un autre élu s'inquiète pour les entreprises de travaux publics concernées par cette problématique. S'ensuivent des discussions entre élus sur les itinéraires possibles dans le secteur. Jean-Luc ALIBERT considère que la desserte locale poids lourds est possible dans Soual.

Philippe GRAMMONT rappelle que le trafic dans Soual restera de toute façon bien inférieur à celui avant création d'une déviation.

Raymond FREDE s'inquiète de l'augmentation de la circulation dans Soual. Jean-Luc ALIBERT estime qu'il s'agit d'une problématique de desserte locale à prendre en charge par la collectivité d'aménager localement la desserte pour faciliter la circulation locale. Au regard des difficultés d'un barreau ouest, il se dit prêt à étudier le contournement Est, vu l'enjeu d'aménagement du territoire au-delà de Soual.

Jean-Luc ALIBERT indique qu'il ne fera pas une condition de blocage de la non-réalisation du barreau et étudiera les possibilités d'aménagements locaux.

Philippe GRAMMONT rappelle qu'il s'agit d'une augmentation modérée du trafic avec une soixantaine de poids lourds concernés.

Frédéric MANON estime que les chiffres ont une présentation favorable. Il juge la projection de report de trafic de 80% de la RN 126 sur autoroute trop optimiste et craint que l'augmentation de trafic soit plus forte dans Soual. Il demande à la DREAL de donner un chiffre sur l'incertitude des prévisions de trafics.

Philippe GRAMMONT admet qu'il y a toujours une incertitude sur les prévisions, rappelant par exemple qu'à l'époque des études, la DREAL n'avait pas imaginé que le coût du baril de pétrole baisse autant et que ce point joue défavorablement sur les prévisions de trafic. Les études de trafic seront fournies et mises en ligne.

Anne LAPERROUZE ajoute que la durée du parcours importe peu pour les longs trajets (départ en vacances) alors qu'au quotidien les usagers sont attentifs à la fiabilité du parcours, donc plus enclins à prendre l'autoroute.

Philippe GRAMMONT rappelle qu'avec ou sans barreau, l'augmentation dans Soual n'est pas très importante et que l'interdiction de circulation des poids lourds dans le bourg est déjà effective, hors desserte locale.

Frédéric MANON demande les modalités d'informations des entreprises concernées.

Stéphanie SAUVAGET rappelle les enquêtes menées en 2011 pour mieux comprendre le trafic local : trois cas seraient concernés directement : le transport de matériaux de carrière (50 camions/jour), l'expédition de la farine de Revel vers Castres (2 à 3 camions/jour) et des transports très locaux sur Revel ou Soual pour le compte d'entreprises locales (15 camions/jour). Les entreprises ont été rencontrées.

Frédéric MANON estime qu'il faudrait davantage informer ces entreprises des aménagements étudiés. Jean-Luc ALIBERT indique que les élus côtoient régulièrement les chefs d'entreprises et leur font passer le message.

Raymond FREDE revient sur la problématique de circulation locale des poids lourds. Jean-Luc ALIBERT rappelle que la desserte locale est possible dans le centre de Soual. Serge GAVALDA s'inquiète des nuisances - et de leurs conséquences sociétales - qui seraient générées dans le bourg et milite pour un barreau à Soual. Jean-Luc ALIBERT rappelle l'enjeu d'entente entre élus pour améliorer la desserte locale tout en préservant le cadre de vie, aménager le territoire et favoriser les retombées économiques.

Serge GAVALDA rappelle le chiffre de 11 morts en 17 ans à Lescout et s'interroge sur les chiffres présentés (6000 véhicules/jour alors que les chiffres actuels de la mairie sont plutôt de 9000 véhicules/jour).

Jean-Luc ALIBERT indique qu'il faudra réfléchir à l'opportunité de « drainer » par l'Est de Soual, les élus approuvent.

Stéphanie SAUVAGET conclut sur les propositions de la DREAL qui seraient de ne pas retenir d'échangeur à Maurens-Scopont, ni de déviation à Soual, mais d'intégrer le barreau de Puylaurens dans le dossier d'enquête publique. Philippe GRAMMONT insiste sur le fait que les études sur la création d'une déviation à Soual montrent que l'effet est relativement neutre sur le projet global : ceci ne fait donc pas peser de risque sur l'économie générale de l'appel d'offre de concession, un candidat à la concession, qui étudie l'ensemble des risques financiers, intégrera ce point.

Jean-Luc ALIBERT rappelle que 86% du trafic concerne du transit et que les 14% restants seront à étudier par les élus. Anne LAPERROUZE demande confirmation des effets modérés sur le trafic de l'absence d'échangeur à Maurens-Scopont. Philippe GRAMMONT confirme que la baisse de fréquentation de l'autoroute serait minime.

Philippe GRAMMONT annonce en conclusion les suites des études et de la concertation sur les rétablissements des routes, liaisons agricoles, etc. et l'actualisation des études socio-économiques en fonction des derniers éléments techniques. L'ensemble du dossier sera présenté au comité de pilotage en début d'année prochaine. Viendra alors l'élaboration d'un dossier minute en vue d'une consultation inter-administrative, puis de l'Autorité Environnementale. Une nouvelle saisine de la Commission Nationale du Débat Public est prévue, car un délai de plus 5 ans s'est écoulé entre le lancement de l'enquête publique et la publication du bilan du débat. Enfin, le Commissariat Général

à l' Investissement sera informé sur le projet. Parallèlement, il est prévu la réunion des groupes de travail « Environnement » pour traiter notamment des compensations et « Aménagement Agriculture » afin d'examiner comment le territoire peut tirer le meilleur parti de l'infrastructure à venir. Ce lancement de l'enquête publique est envisagé pour la fin d'année 2015, pour une mise en service en 2021.

Frédéric MANON souhaite la tenue de réunions publiques.

Philippe GRAMMONT rappelle la mise à jour du site internet avec notamment les documents relatifs à ces réunions de travail. Beaucoup de réunions publiques se sont déjà tenues sur le projet. En 2011 et 2012, des permanences de proximité ont permis de rencontrer individuellement un grand nombre de personnes concernées par le projet. Le projet est désormais entré dans la phase de préparation du dossier d'enquête publique. L'enquête publique sur le projet permettra à chacun de s'exprimer de nouveau sur le projet, avec probablement la tenue de réunions publiques.

Philippe GRAMMONT remercie les participants. Suite à la demande d'Anne LAPERROUZE les élus de Lempaut, Blan, Poudis et Lescout seront associés à de nouveaux échanges.