

# Maurens-Scopont

## Echangeur

### *Rappel des décisions antérieures*

#### **Extraits de la décision du Préfet de région à l'issue de la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution (novembre – décembre 2011)**

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

Trois positionnements étaient envisagés dans ce secteur : Vendine à l'Ouest, Maurens-Scopont et Cambon les lavaur à l'Est. Les études techniques ont conduit les services de l'Etat (DREAL) à proposer une localisation de l'échangeur sur la commune de Vendine.

Lors de la concertation, les maires de Maurens-Scopont et Cambon-les-Lavaur ont exprimé leur opposition à un échangeur sur leur commune. Plus récemment la commune de Vendine a délibéré contre une localisation sur son territoire. Par ailleurs, les chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne souhaitent une limitation des points d'échange, afin de préserver au maximum le foncier agricole.

Ces éléments ont conduit le comité de pilotage du 12 décembre 2011 à s'interroger sur la pertinence d'un échangeur dans ce secteur très agricole.

Une consultation des collectivités concernées aura lieu d'ici fin janvier 2012 avant d'arrêter la décision sur le maintien ou non d'un échangeur à Vendine ».

#### **Extraits de la décision du Préfet de région sur le tracé (31 juillet 2014)- Zone d'échange de Maurens-Scopont**

« Les communes territorialement concernées s'étant prononcées contre l'implantation d'un échangeur sur leur territoire, ce point d'échange n'a pas été retenu dans le projet ayant fait l'objet de la décision ministérielle du 22 avril 2014. Au vu de l'évolution de la position de la commune de Maurens Scopont, la demande de création d'un échangeur supplémentaire dans ce secteur fera l'objet d'une étude d'opportunité approfondie dans le cadre fixé par la décision ministérielle. »

#### **Extraits de la décision du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche du 22 avril 2014 donnant son accord pour poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique pour un projet sous forme concédé**

« Le projet devra respecter un objectif de coût plafond de 420 millions d'euros HT valeur 2020, afin d'être compatible avec une participation de l'Etat fixée à 50% du besoin estimé de la subvention publique pour un tel scénario, soit 90 millions d'euros valeur 2020.

Les conséquences financières sur le montant de la subvention publique des mesures qui pourraient toutefois être décidées, dans le cadre de la mise au point du projet, afin de limiter les effets de la mise à péage pour l'usager local ou d'assurer une desserte plus fine des territoires traversés devront être, le cas échéant, prises en charge intégralement par les collectivités locales ».

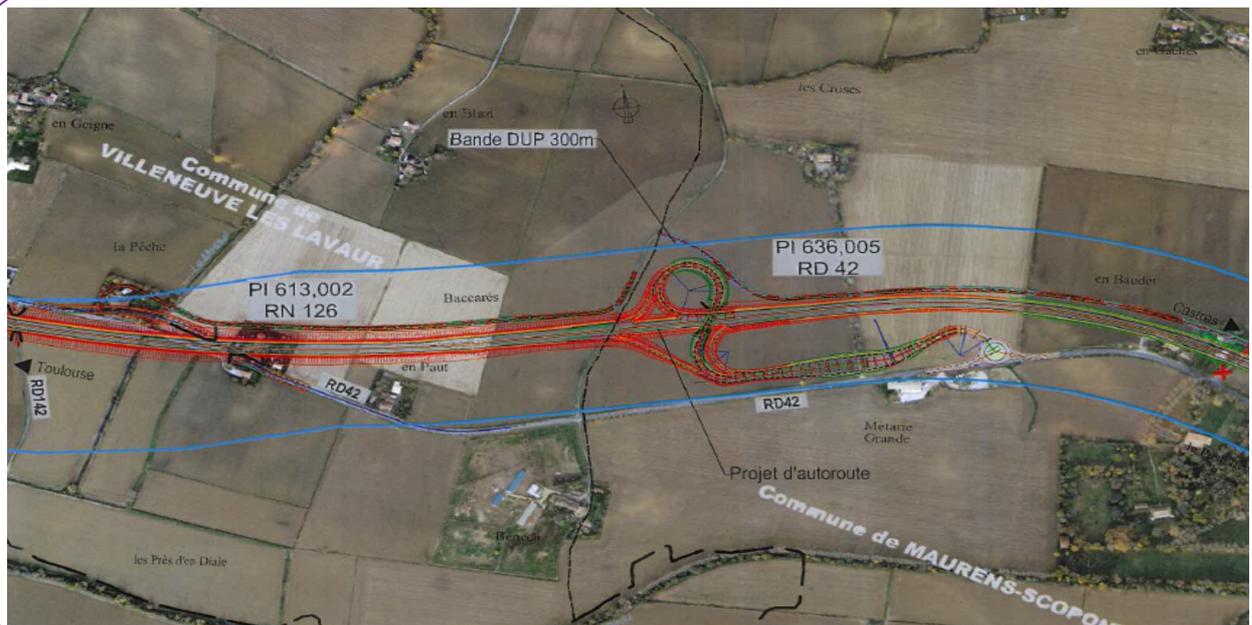
Pour faire suite à la décision du préfet du 31 juillet 2014, la DREAL a poursuivi les études d'opportunité et travaillé sur l'implantation d'un échangeur sur le secteur de Maurens-Scopont.

## Tracé de référence

Tracé de référence au droit de la zone d'implantation de l'échangeur



## La géométrie de l'échangeur



Le projet d'échangeur est positionné sur la commune de Maurens-Scopont.

En effet, la demande d'étude complémentaire était ressortie des réunions d'information des élus

tenues en juin 2014. Les représentants de la commune de Maurens-Scopont, ainsi que le représentant du Conseil Général et de la communauté de communes de Sor et Agoût avaient exprimé leur souhait l'aménagement d'un échangeur lors de la réunion du 12 juin 2014 à Cuq-Toulza.

Il est à noter que l'implantation de l'échangeur a nécessité le déplacement du tracé de référence vers le Nord avec pour conséquence l'augmentation des délaissés entre les deux infrastructures (autoroute et RN 126).

Le positionnement de l'échangeur a été étudié en tenant compte des contraintes géométriques : le tracé en courbe ne permettait pas une visibilité suffisante au niveau des bretelles d'entrée et sortie Est. Il nécessite également un espace suffisant entre la RN 126 et l'autoroute pour y insérer la gare de péage.

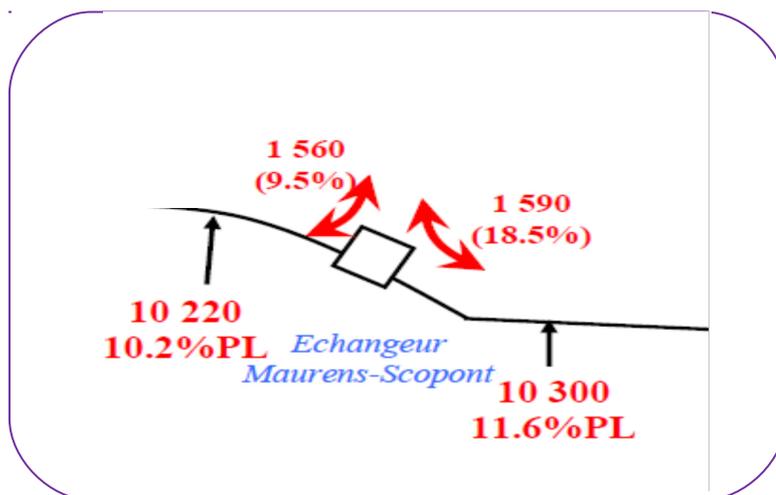
Aussi l'implantation proposée est la seule possible sur le territoire de la commune.

## Etude des impacts de l'échangeur

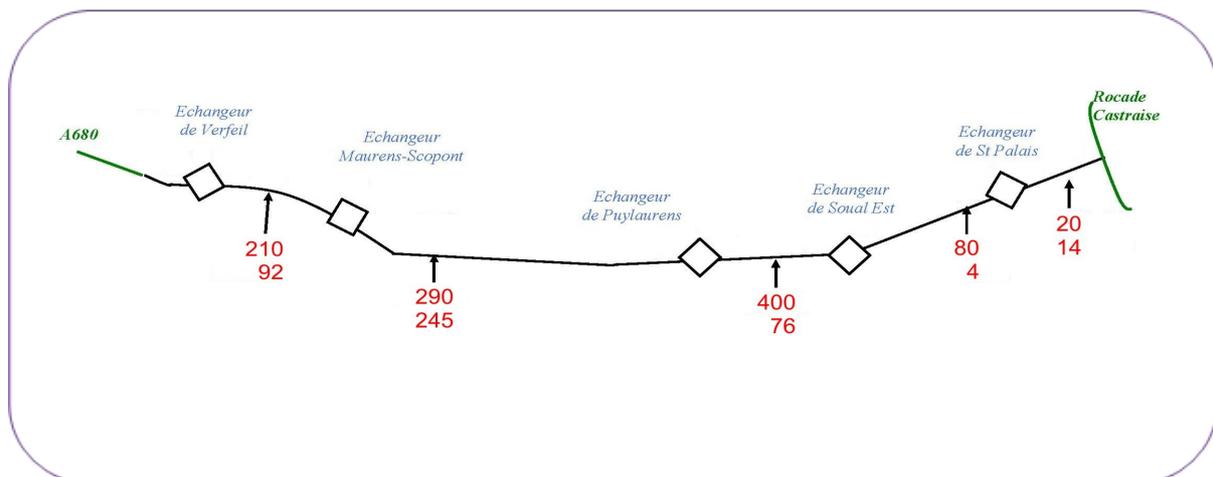
### Les enjeux en termes de trafic

Les études de trafic montrent que l'échangeur, quelle que soit sa position, a un impact favorable sur la fréquentation de l'autoroute à la fois pour les véhicules et les poids lourds.

Trafics à l'horizon 2022 d'échange au niveau de Maurens-Scopont



Évolutions de trafic sur l'autoroute avec l'échangeur



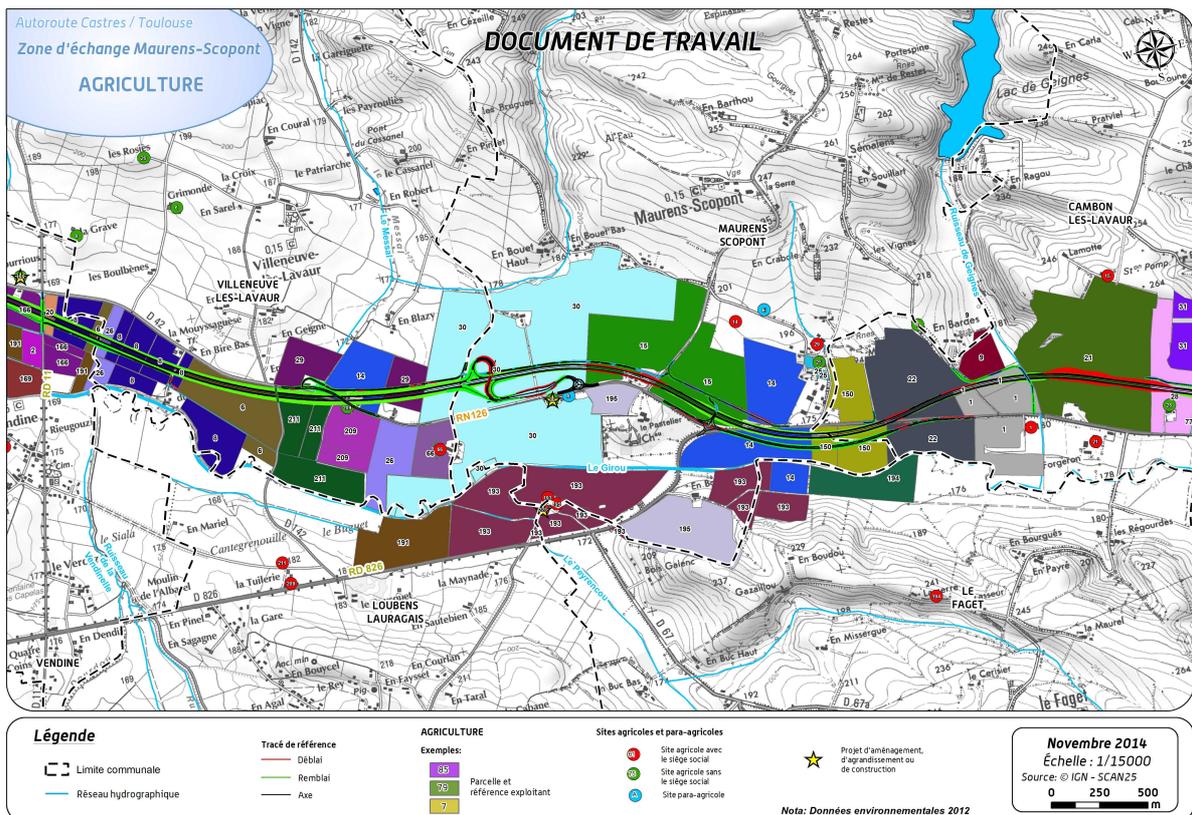
△ TMJA  
△ PL

Le trafic augmente légèrement sur l'autoroute entre Verfeil et Saint Palais. Les sections les plus concernées par l'augmentation sont celles autour de Puylaurens.

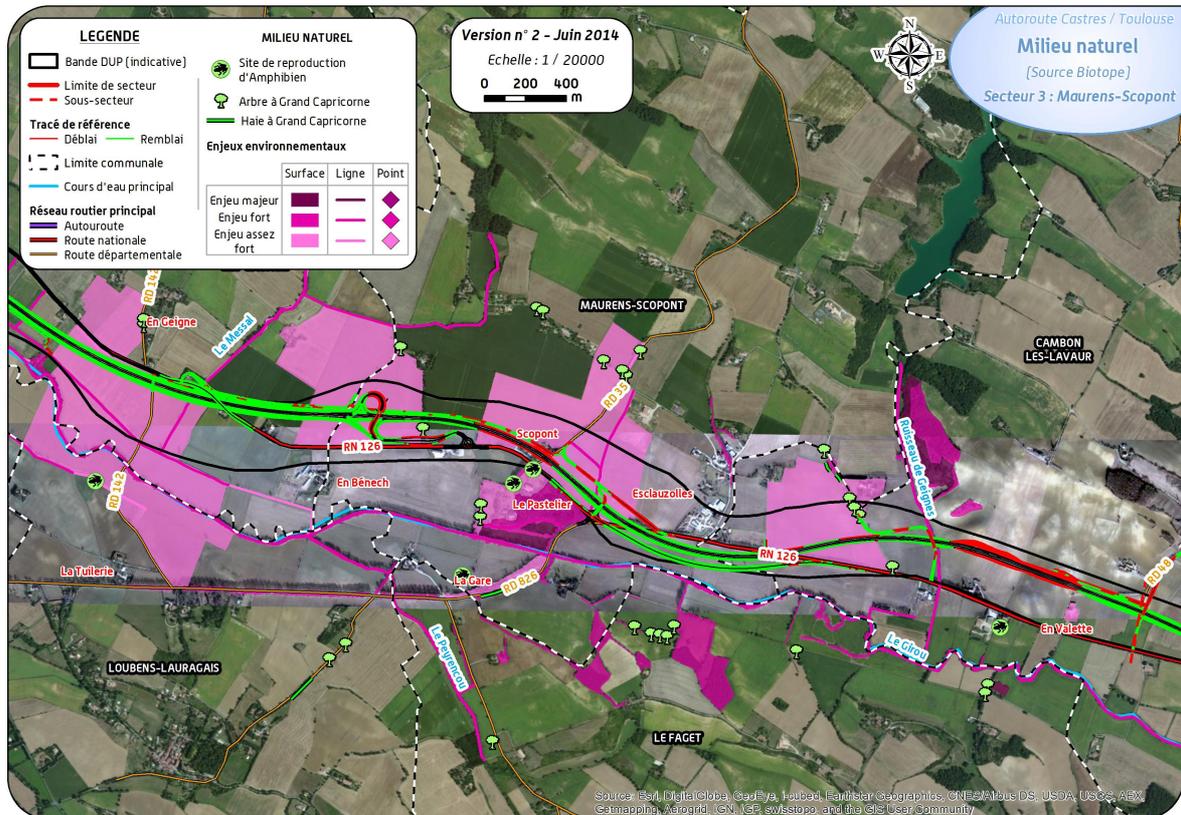
L'échangeur permet une meilleure liaison avec la RD 826 vers l'Est de Toulouse (1,4 km), la RD 11 vers Caraman au Sud (4,5 km) et la RD 87 (4,5km) vers Lavaur au Nord.

### Les enjeux agricoles

L'échangeur est situé dans une grande parcelle agricole appartenant à une unique exploitation, qui se trouve par conséquent fortement impactée par le projet.



## Les enjeux écologiques



L'échangeur se situe sur une parcelle présentant des enjeux environnementaux assez forts : un chêne à grand capricorne est potentiellement touché et la parcelle abrite également la bergeronnette printanière.

### Les avis formulés sur l'échangeur

En juin 2014, la communauté de communes de Sor et Agoût avait souligné, en réunion, l'intérêt de l'échangeur pour le développement économique du territoire.

Depuis les réunions menées en juin 2014, la commune de Maurens-Scopont a délibéré le 30 octobre 2014 pour indiquer son refus à l'implantation de cet échangeur sur le territoire de la commune.

### Le coût et l'impact sur la subvention d'équilibre

L'échangeur a un coût de l'ordre de 13 millions d'euros HT, valeur 2020.

L'impact sur la subvention d'équilibre est une augmentation d'environ 5 millions d'euros HT – valeur 2020 - en intégrant le coût de réalisation. En effet si l'échangeur permet d'augmenter le trafic sur l'autoroute de 2,5 % pour l'ensemble des véhicules et de 15 % pour les poids lourds, les bénéfices tirés par l'apport de trafic ne permettent pas de compenser le coût de réalisation de l'ouvrage.

## *L'analyse multicritères*

<b>Trafic</b>	L'échangeur apporte un trafic supplémentaire sur l'autoroute : +2,5 % de trafic moyen	+
<b>Enjeux environnementaux</b>	Enjeux environnementaux assez forts : chêne à grand capricorne et bergeronnette printanière	-
<b>Enjeux agricoles</b>	Une exploitation fortement touchée, augmentation des délaissés entre autoroute et RN 126	--
<b>Enjeux financiers</b>	Augmentation de la subvention d'équilibre de 5 M € HT	-

## *La proposition de la DREAL*

Au vu de l'analyse multicritères, de la délibération de la commune de Maurens-Scopont et de l'impact sur la subvention d'équilibre, la DREAL Midi-Pyrénées propose de ne pas retenir l'échangeur de Maurens-Scopont au Dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.