



PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Autoroute Castres - Toulouse

DECISION DU PRÉFET DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES, PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

La concertation sur le projet d'autoroute Castres-Toulouse s'est poursuivie de janvier à mars 2012 sur les variantes de tracés.

Un dossier de concertation synthétisant les études a été mis à la disposition des élus et du public. Des échanges approfondis ont eu lieu avec les élus locaux lors des cinq réunions organisées par les services de l'Etat pour présenter les enseignements de ces études. Plusieurs réunions complémentaires, à l'initiative des élus ou de la DREAL, ont permis des échanges approfondis sur des propositions d'adaptations des tracés. Le public a pu s'exprimer par courrier, courriel, inscription sur les registres mis à disposition en mairie, ou encore en rencontrant des représentants du maître d'ouvrage lors des six permanences de proximité organisées par la DREAL.

Le comité de suivi s'est réuni le 5 mars 2012.

La garante de la concertation a veillé au bon déroulement de cette nouvelle phase.

Le comité de pilotage s'est réuni le 15 mars 2012 et a validé un tracé de référence.

A la suite des travaux de la Commission Mobilité 21, le gouvernement a retenu comme prioritaire l'aménagement de la RN126 entre Castres et Toulouse. Après consultation des collectivités membres du comité de pilotage sur les modalités de poursuite du projet, le secrétaire d'Etat aux transports a décidé le 22 avril 2014 la poursuite de l'aménagement à 2X2 voies entre Castres et Toulouse sous forme concédée.

Le 6 juin 2014, le comité de pilotage a confirmé le tracé de référence validé par le comité de pilotage du 15 mars 2012 et acté la feuille de route jusqu'au lancement de l'enquête publique. Ces éléments ont été présentés aux élus locaux lors de 5 réunions intercommunales puis au comité de suivi et au comité de pilotage le 24 juin 2014.

Choix du tracé de référence

A la suite de cette concertation et des échanges qui l'ont suivie, je décide des orientations suivantes quant au tracé de référence.

Le tracé de référence est défini secteur par secteur en référence au dossier de concertation « variantes de tracé » de janvier 2012. Il permettra de constituer la bande de 300m soumise à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le tracé de référence retenu vise à la fois la minimisation globale des impacts au regard de l'analyse multi domaines issue des études techniques et la prise en compte au mieux des avis exprimés dans le cadre de la concertation.

Secteur 1 : de l'autoroute A68 à Verfeil

Dans ce secteur, le tracé de référence retenu est le doublement de la bretelle autoroutière A 680 au nord de celle-ci.

Les études à venir devront préciser les mesures d'insertion du projet dans son environnement notamment afin de prendre en compte les habitations et la zone inondable du Girou.

Secteur 2 : de Verfeil à Villeneuve-lès-Lavaur

Dans le sous-secteur 1 intitulé « déviation de Verfeil », le tracé de référence retenu est le tracé nord situé entre la RD20 et Verfeil.

Dans ce sous-secteur, le fuseau de 300 m en vue de l'enquête publique sera construit en intégrant à la fois le tracé de référence et la déviation actuelle de Verfeil (RD 20) de façon à permettre ultérieurement, le cas échéant, une optimisation du tracé.

Les fonctionnalités de la RD20 actuelle seront dans tous les cas conservées ou rétablies.

Dans le sous-secteur 2 intitulé « la plaine du Girou », le tracé de référence retenu est le tracé 2 compte tenu de ses impacts plus limités sur les thématiques hydrauliques, écologie, patrimoine, loisirs et paysage et sur le coût du projet. Ce tracé est également moins impactant pour l'agriculture (surfaces agricoles prélevées par le projet plus faibles, nombre d'exploitations concernées et surfaces agricoles avec un impact très élevé à élevé inférieurs).

Ce tracé a été adapté afin d'éviter le Domaine de Bazialgues et notamment les enjeux écologiques qui y sont liés. Sur la commune de Teulat, le tracé de référence s'inscrit entre les hameaux de Nagasse et de La Revelle, puis longe la RN126 par le nord et au plus près de cette voie jusqu'au franchissement de la RD39. Le tracé franchit la RN126 à l'est du Pré de la Fadaise puis longe la RN126 par le sud et au plus près de cette voie jusqu'au lieu-dit En Vabre sur la commune de Bannières. Sur la commune de Vendine, le tracé de référence se situe entre le Messal et la RN126.

Sur la commune de Teulat, entre La Revelle et Nagasse, afin de favoriser une bonne insertion du projet autoroutier, le tracé s'inscrira en déblai. Les études à venir devront notamment préciser les mesures d'insertion du projet dans son environnement notamment sur le bruit au droit des habitations et à proximité du moulin de Nagasse. Dans tout le secteur de la plaine du Girou, une attention particulière sera apportée à la définition des mesures à mettre en œuvre pour limiter l'impact sur les propriétés agricoles, notamment par une prise en compte soignée des rétablissements agricoles rendus nécessaires par le projet.

Secteur 3 : de Villeneuve-lès-Lavaur à Puylaurens

Dans le sous-secteur 1 intitulé « contournement du château de Scopont », le tracé de référence retenu est le tracé nord en raison de ses impacts inférieurs en termes hydraulique, de faune et de flore, de patrimoine, de loisirs et de paysage et de coût. En ce qui concerne l'agriculture, l'impact de ce tracé est similaire à celui du tracé sud, c'est-à-dire globalement fort, mais le tracé nord est légèrement plus favorable au regard des mesures compensatoires relatives au volume prélevé sur le champ d'expansion des crues.

Ce tracé franchit la RN126 à proximité de En Benech puis longe la RN126 par le nord et au plus près de cette voie jusqu'au hameau d'Esclauzolles sur la commune de Maurens-Scopont. Le tracé de référence contourne par le sud les hameaux d'Esclauzolles (Maurens-Scopont) et d'En Pradines (Cambon-lès-Lavaur).

Les études à venir devront notamment définir les mesures à mettre en œuvre pour limiter l'impact sur les propriétés agricoles, préciser les mesures d'insertion du projet dans son environnement au droit des hameaux d'Esclauzolles et d'En Pradines, avec aussi une attention particulière pour le château de Scopont.

Dans le sous-secteur 2 intitulé « contournement de Cuq-Toulza », le tracé de référence retenu est le tracé nord qui s'éloigne du bourg de Cuq-Toulza et des éléments patrimoniaux de la zone, tout en étant moins impactant au regard du milieu physique et d'un coût significativement plus faible. L'agriculture n'apparaît pas comme thématique discriminante; l'impact est fort pour les différents tracés.

Le tracé s'inscrit, après le franchissement des RD43 et RD130, entre la ligne électrique et la limite nord du fuseau. Le tracé de référence longe ensuite la limite communale de Cuq-Toulza / Algans puis s'inscrit sur la commune de Lacroisille au nord de la Bourdette. Il franchit la RD44 et la RN126 avant de longer la RN126 par le sud et de rejoindre la déviation de Puylaurens.

Les études à venir devront notamment préciser les mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation en faveur de la faune, de la flore et de leurs habitats, mais aussi définir les mesures à mettre en œuvre pour limiter l'impact sur les propriétés agricoles.

Secteur 4 : de Puylaurens à Soual

La déviation de Puylaurens est intégrée dans le projet autoroutier.

Entre la déviation de Puylaurens et la déviation de Soual, un seul tracé a été proposé à la concertation. Ce tracé a été adapté lors de la concertation sur la commune de Saint-Germain-des-Prés pour s'inscrire au plus près de la RN126, tout d'abord en déblai au sud de la RN au lieu-dit La trappe Haute, puis au nord de la RN126 sur le reste de la commune.

Sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, les études devront notamment préciser les mesures d'insertion du projet jumelée à la RN126 dans son environnement. L'étude du tracé sera poursuivie afin de limiter les délaissés agricoles dans ce secteur.

Secteur 5 : de Soual à Castres

La déviation de Soual est intégrée dans le projet autoroutier.

Sur la partie ouest, un seul tracé a été proposé à la concertation. Il constitue le tracé de référence et s'inscrit dans le fuseau retenu afin d'éviter la base de loisirs des Etangs, la zone économique d'En Toulze et les lotissements d'En Bajou et de Longuegineste. De La Crémade jusqu'au franchissement de l'Agoût, le tracé de référence longe la voie ferrée par le sud. Il s'inscrit ensuite en bordure nord des zones économiques

de Mélou et de la Chartreuse avant de rejoindre la rocade de Castres.

Les études devront notamment préciser les mesures à mettre en œuvre pour préserver le fonctionnement écologique et l'intérêt ludique du site des Etangs. Les études devront préciser les mesures d'insertion du projet dans son environnement, notamment au droit de la crèche située sur la base de loisirs des Etangs, au droit d'En Bajou (Viviers-lès-Montagnes), de Longuegineste (Saix) et de Saint-Palais (Castres).

Positionnement des échangeurs

A la suite de la concertation sur les échangeurs fin 2011, j'ai décidé des orientations suivantes quant aux zones d'échange.

Zone d'échange de Gagnague

Les compléments des demi échangeur et diffuseur ne sont pas retenus.

Zone d'échange de Verfeil

Le positionnement central est retenu ; les études à venir tiendront compte de la station d'épuration et de la zone inondable du Girou.

Zone d'échange de Puylaurens

L'échangeur existant est maintenu. Il sera aménagé pour être intégré à la concession autoroutière.

Zone d'échange de Soual

Le positionnement d'un échangeur à l'est de Soual est retenu.

Zone d'échange de Castres

L'échangeur dit de Saint Palais est retenu. La demande d'un échangeur supplémentaire au droit de la voie communale n°50 doit faire l'objet d'une étude d'opportunité approfondie.

Ces orientations sont confirmées.

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.

Itinéraires de substitution

En lien avec l'intégration des déviations de Puylaurens et de Soual à l'autoroute, l'étude d'un « barreau » routier reliant la RD84 à la RN2126 (sans engagement sur les modalités de financement) à Puylaurens et l'étude et l'analyse des circulations locales à Soual se poursuivent.

Poursuite des études et de la concertation

Une phase de concertation sur les itinéraires de substitution et sur les demandes de création d'échangeurs supplémentaires au droit de la voie communale 50 dans la zone d'échange de Castres et à Maurens Scopont sera conduite à partir de septembre 2014

Les études concernant le tracé de référence retenu seront affinées dans les mois à venir d'un point de vue technique et pour déterminer précisément les mesures de réduction et de compensation environnementales indispensables pour constituer le dossier d'étude d'impact en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ces études pourront conduire à optimiser le tracé d'ici l'enquête publique.

Durant l'automne 2014, des réunions techniques de travail seront organisées par la DREAL avec les élus concernés sur les rétablissements routiers et agricoles ainsi que les mesures d'insertion du projet dans son environnement.

Les groupes de travail Environnement et Aménagement du territoire – Agriculture contribueront à enrichir les études et à une meilleure analyse des effets de l'autoroute.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sera présenté au comité de suivi et au comité de pilotage début 2015.

Toulouse, le 31 juillet 2014

Mailhos

Pascal MAILHOS

