



# **Autoroute Castres-Toulouse**

## **Réunion d'information du monde agricole**

**Vendredi 20 juin 2014**

### **Compte rendu**

#### **Personnes présentes :**

##### Maître d'ouvrage :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées  
Madame Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées

##### Monde agricole :

Monsieur BROUSSE Alain, élu à la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne et à la FDSEA 31  
Madame BESSETTES Jacqueline, Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne

En ouverture de la réunion, Monsieur Philippe GRAMMONT, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées, présente l'ordre du jour de la réunion d'information :

- Rappel de l'historique du projet et des décisions prises
- Présentation du tracé validé par le COPIL et de la DM du 22 avril 2014
- Présentation de la feuille de route jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

### **Rappel sur la concertation et les suites données au projet**

Après le débat public qui s'est tenu fin 2009/début 2010, la décision ministérielle du 25 juin 2010 a décidé le principe d'un achèvement de l'aménagement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession. Une nouvelle phase d'études et de concertation a été lancée.

Le préfet de région a fixé le cadre de la concertation le 11 janvier 2011 : des instances de concertation ont été créées (comité de pilotage, comité technique, comité de suivi, garant de la concertation, groupes de travail thématiques) et des modalités de concertation ont été définies : rencontres intercommunales, permanences d'accueil du public, échanges permanents avec les acteurs du territoire du projet.

Trois phases de concertation ont été organisées en 2011-2012 :

- *Janvier-Mai 2011* : phase de concertation sur les fuseaux de passage. Le 26 mai 2011, le préfet a retenu un fuseau d'étude, qui a été élargi dans certains secteurs pour tenir compte des apports de la concertation.
- *Mai-Décembre 2011* : phase de concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution. Le préfet a ensuite décidé le positionnement des échangeurs, la consistance de l'itinéraire de substitution et la poursuite de la concertation sur les tracés et sur des points particuliers concernant les échangeurs et l'itinéraire de substitution (échangeur avec VC 50 à Castres, itinéraire de substitution à Soual et Puylaurens).
- *Janvier-Mars 2012* : phase de concertation sur les tracés. A la suite de cette concertation, la garante de la concertation a présenté un bilan de la concertation le 5 mars 2012 lors du comité de suivi, puis le comité de pilotage a validé le choix du tracé de référence le 15 mars 2012.

A l'été 2013, à la suite des travaux de la commission Mobilité 21 dont la mission était de prioriser les projets de grandes infrastructures inscrits dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), le gouvernement retient comme prioritaire l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse.

Après consultation des collectivités co-financeurs du projet, la décision ministérielle du 22 avril 2014 décide la poursuite du projet sous forme concédée.

Le 6 juin 2014, un nouveau comité de pilotage confirme les choix du tracé de référence validés le 15 mars 2012 et décide la feuille de route pour la poursuite du projet jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

### **Les décisions prises et les choix validés**

Secteur 1 : Pas de complément des demi-échangeurs existants, faute de trafic suffisant démontré par les études réalisées, et un doublement par le nord de la bretelle A 680 appartenant au réseau concédé des ASF.

Secteur 2 : Positionnement central de l'échangeur et choix du tracé nord à Verfeil ainsi que le tracé 2 dans la Plaine du Girou, proche de la RN126 et plus éloigné du cours d'eau du Girou. A Verfeil, le tracé est situé entre la déviation actuelle et le bourg.

Secteur 3 : Le comité de pilotage du 15 mars 2012 a validé l'absence d'échangeur dans le secteur Maurens-Scopont/Vendine, suite au refus de son implantation sur son territoire par chacune des trois

communes concernées (Vendine, Cambon-lès-Lavaur et Maurens-Scopont). Le tracé nord a été choisi au droit de Maurens-Scopont et pour le contournement de Cuq-Toulza.

Secteurs 4 et 5 : L'échangeur de Puylaurens est maintenu et adapté pour accueillir des gares de péage ; un échangeur est créé à l'est de la déviation actuelle de Soual ; un échangeur est créé à Saint-Palais, connecté à la rocade de Castres. L'étude sur l'opportunité de créer un échangeur au droit de la VC 50 est poursuivie. Le tracé unique proposé dans ces deux secteurs est maintenu, mais adapté en tenant compte des apports de la concertation : il est rapproché de la RN 126 à Saint Germain pour limiter les impacts sur le bâti existant et la consommation de terres agricoles.

Itinéraire de substitution : il s'agit de la RN 126 actuelle, hormis à Soual et Puylaurens où les déviations actuelles sont intégrées dans le projet. Pour Puylaurens, un barreau reliant la RD 84 et la RN 2126 est à l'étude. A Soual, où les élus demandent la création d'une déviation gratuite parallèle à l'autoroute, une étude des circulations locales, notamment celle des poids lourds, est poursuivie. Ces études doivent être finalisées en septembre 2014 et feront l'objet de rencontres spécifiques avec les élus locaux.

Monsieur BROUSSE indique que le fait de créer l'autoroute au nord de la déviation de Verfeil sur le secteur 2 va consommer davantage de terres agricoles et il indique que la réutilisation de la déviation aurait permis de moins impacter l'agriculture. Il indique que chaque année les terres agricoles mais aussi production agricole sont impactées par le développement de projets et il considère que l'agriculture devrait être d'utilité publique. Sur le secteur 2, il indique également qu'éviter le Girou permettra d'éviter d'impacter son champ d'expansion des crues. En effet, il indique que sur certains aménagements réalisés en Haute-Garonne, les agriculteurs ont été pénalisés en raison de problèmes hydrauliques avec des cours d'eau dont il faut permettre le débordement en cas de crues.

### **La décision ministérielle du 22 avril 2014 et ses conséquences**

La décision ministérielle décide la poursuite du projet sous forme concédée, avec un objectif de coût plafond de 420 M€ HT (valeur 2020) correspondant à une subvention de l'État de 90 M€ HT (valeur 2020) et à une participation des collectivités au même niveau.

La décision ministérielle prévoit que si de nouveaux aménagements sont décidés pour limiter les effets du péage sur les usagers locaux ou pour permettre une desserte plus fine du territoire, ils devront être pris en charge par les collectivités territoriales.

Le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est prévu fin 2015, ce qui implique une décision sur le tracé de référence avant l'été 2014.

### **La feuille de route jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique fin 2015**

- Décision sur le tracé de référence à l'été 2014, ce qui permettra de réduire la bande d'étude notamment dans les secteurs où le fuseau d'étude avait été élargi
- Poursuite des études avec actualisation sur certains volets (trafic, bruit, environnement, rétablissements agricoles et routiers, air/santé, étude d'impacts...)
- Procédures administratives (audit de sécurité, mise en compatibilité des documents d'urbanisme, saisine de l'autorité environnementale et des présidents des Conseils généraux pour décision sur les communes qui feront l'objet d'un aménagement foncier...)

Plusieurs phases de concertation sont prévues entre juillet 2014 et juillet 2015 :

- Échanges avec les élus concernés sur les études complémentaires engagées : échangeur de la VC 50, barreau de Puylaurens, étude de circulation de Soual
- Réunions techniques avec les élus des communes situées sur le tracé et la profession agricole pour les rétablissements agricoles et routiers et l'insertion du projet (paysage, bruit, cadre de vie...)
- Groupes de travail thématiques « Environnement » et « Agriculture et aménagement » sur les mesures d'atténuation
- Réunions avec les communes pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Tous ces éléments sont en ligne sur le site internet du projet [www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr](http://www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr) ).

### **Échanges avec les participants**

Monsieur BROUSSE demande qui paiera le coût de l'aménagement foncier s'il était décidé.

Philippe GRAMMONT indique que les coûts financiers des aménagements fonciers sont à la charge des maîtres d'ouvrage des infrastructures.

Monsieur BROUSSE demande à ce que l'étude d'impact évalue l'impact du projet sur la production agricole et il indique que les chambres d'agriculture demandent au niveau national une compensation pour l'impact agricole, comme pour l'environnement.

Philippe GRAMMONT lui indique que les études seront conduites avec les chambres d'agriculture, notamment sur les mesures de réduction des impacts vis-à-vis des agriculteurs, la principale mesure étant l'aménagement foncier, s'il est souhaité sur certains secteurs. Sur la production agricole, cette question sera étudiée en lien avec les chambres d'agriculture dans le cadre de la poursuite du projet.