



Autoroute Castres-Toulouse

Réunion d'information du monde agricole Cambounet sur le Sor Lundi 23 juin 2014

Compte rendu

Personnes présentes :

Maître d'ouvrage :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Stéphanie SAUVAGET, DREAL Midi-Pyrénées

Monde agricole :

Monsieur HUC, Président de la Chambre d'agriculture du Tarn
Madame Marie-Lise HOUSSEAU, directrice de la Chambre d'agriculture du Tarn
Monsieur Philippe JOUGLA, FDSEA
Monsieur Archangelo ZANCHETTA , membre du comité Technique SAFALT

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 2 x 2 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 2 x 2 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. 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.

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...)

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).

Échanges avec les participants

Monsieur HUC constate que la commune de Teulat est fortement impacté par la nouvelle infrastructure. Philippe GRAMMONT indique que les habitants du hameau de Nagasse se sont exprimés lors de la phase de concertation. Ils sont plus tournés vers la plaine du Girou que vers le bourg de Teulat.

Monsieur HUC observe que le domaine de Bazialgues a fait l'objet d'une adaptation de tracé qui permet son évitement par le Nord. Il demande à ce que le tracé puisse être étudié de nouveau au niveau du Hameau d'Esclauzolles, à Maurens-Scopont pour limiter les délaissés agricoles. Le raccordement du tracé à Cuq-toulza lui paraît également trop tardif et indique que la propriété Rouanet est fortement impactée. Celui-ci pourrait demander à ce que son exploitation puisse être reconstituée avec les mêmes caractéristiques de taille de parcelles et d'unité. Monsieur GRAMMONT indique qu'une réunion spécifique s'est tenue à Algans lors de la phase de concertation sur les tracés pour étudier la possibilité (cf fiche technique). La chambre d'agriculture indique que des rétablissements agricoles seront à prévoir sur l'ensemble du secteur de la vallée du Girou.

Au niveau de l'échangeur de Soual Est, une attention particulière sera à porter à la situation d'une exploitation très fortement impactée.

Les représentants du monde agricole indiquent que des études techniques sur l'irrigation devront être réalisées, notamment dans les secteurs du Lauragais tarnais et de Puylaurens. Ils demandent également que la SAFALT puisse être intégrée très rapidement dans le projet afin d'assurer une animation et prévoir les remboursements fonciers le plus tôt possible. Monsieur GRAMMONT indique que les remboursements relèvent de l'autorité des Conseils Généraux qui seront saisis par la DREAL courant 2015. Le maître d'ouvrage routier en assure le financement. La demande de la constitution d'un stock foncier est intéressante mais doit être mise en œuvre au bon moment. L'administration centrale doit donner son accord, sachant qu'en général le stock commence à être constitué après la déclaration d'utilité publique. Il est préférable que les aménagements fonciers soient réalisés en parallèle du projet routier (les emprises du projet pouvant évoluer lors des études techniques du tracé).

Concernant les échangeurs, Monsieur HUC regrette que l'échangeur central (Vendine - Maurens-Scopont) ne figure plus. En revanche, l'utilité de l'échangeur au niveau de la VC 50 à Castres lui paraît discutable.