



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les variantes de tracés

Secteur 1: de A68 à Verfeil

Réunion de concertation à Castelmaurou

Lundi 30 janvier 2012

Compte-rendu

Personnes présentes :

Maître d'ouvrage :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Matthieu ATHANASE, DREAL Midi-Pyrénées

Garant de la concertation :

Madame Nerte DAUTIER

Elus :

Monsieur Joël BOUCHE, maire de St-Pierre
Monsieur Claude ROUDIÈRE, maire de St-Marcel-Paulel, conseiller général du canton de Verfeil
Monsieur André LAUR, conseiller général du canton de Montastruc la Conseillère
Monsieur Jean-François VIDAL, Vice-président du Scot Nord
Madame Michèle MARTINI, déléguée environnement et cadre de vie, commune de Castelmaurou

En ouverture de la réunion, Monsieur Philippe GRAMMONT, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées, rappelle à tous les participants les décisions du préfet de Région et fait un état des lieux des décisions prises sur les différents secteurs :

- La phase de concertation de début 2011 a abouti au choix d'un fuseau de 300m de large élargi sur certains secteurs ;
- Des groupes de travail sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire et l'agriculture ont été mis en place. Les ateliers du développement durable ont eu lieu à Castres le 23 janvier 2012 ;
- Fin 2011, une nouvelle phase de concertation s'est déroulée sur les points d'échange et l'itinéraire de substitution.

A l'issue de cette concertation, le Préfet a décidé :

. La zone d'échange de Gragnague

Les compléments des deux demi-échangeurs ne sont pas retenus dans la suite des études.

Ces compléments, situés sur le réseau déjà concédé aux ASF et donc indépendants du projet de mise en concession de la liaison autoroutière Castres-Toulouse, pourront être étudiés ultérieurement au regard des besoins éventuels futurs.

. La zone d'échange de Verfeil

Trois positionnements étaient envisagés pour l'échangeur de Verfeil. Le positionnement central est retenu.

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

Devant l'opposition des communes concernées, le comité de pilotage du 12 décembre 2011 s'est interrogé sur la pertinence d'un échangeur dans ce secteur très agricole.

Une concertation des collectivités concernées est en cours avant d'arrêter la décision sur le maintien à Vendine.

. La zone d'échange de Puylaurens

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

. La zone d'échange de Soual

L'échangeur situé à l'est de la déviation actuelle de Soual est retenu. La réflexion sur les circulations locales sera poursuivie.

. La zone d'échange de Castres

L'échangeur au niveau de Saint Palais, qui permet l'entrée sur l'autoroute depuis le centre de Castres, est retenu.

L'hypothèse d'un échangeur supplémentaire au droit de la voie communale n°50 nécessite, avant décision, d'approfondir les études, notamment sur la cohérence de la desserte des zones économiques et sur les trafics et circulation locales.

. Le scénario de base pour les échangeurs

Le scénario de base pour les échangeurs est par conséquent constitué des ½ échangeurs de Gragnague existants ainsi que des échangeurs de Verfeil, de Puylaurens, de Soual Est et de St Palais.

Les échangeurs de Vendine et de Castres Ouest (VC50) seront ou non intégrés dans la suite en fonction des consultations et des études complémentaires en cours.

Monsieur GRAMMONT présente ensuite les modalités de la phase de concertation actuelle (réunions intercommunales, communiqués de presse, dossier en ligne sur le site du projet, comité de suivi et comité de pilotage prévus en mars). La concertation sur les variantes de tracés reprendra le même dispositif que les précédentes concertations. Des permanences avec le public sont prévues dans les communes des 5 secteurs. Il conclut par la présentation du dispositif en rappelant l'objectif d'une enquête publique à l'automne 2012.

Monsieur ATHANASE détaille ensuite la méthodologie employée pour l'analyse des tracés. Pour chaque secteur, les différentes variantes de tracés font l'objet d'une analyse multi-domaines (5 grandes thématiques), une appréciation des différents niveaux de sensibilité et d'une évaluation des coûts des travaux.

Le maître d'ouvrage propose ensuite, à l'issue de cette analyse multicritères, le tracé qui lui paraît le mieux répondre aux enjeux du territoire et à la maîtrise des coûts.

Vue générale de l'itinéraire et des variantes :

Monsieur ATHANASE présente successivement les enjeux et les grandes orientations prises sur les 5 secteurs :

Monsieur ATHANASE présente successivement les enjeux et les grandes orientations prises sur les 5 secteurs :

Secteur 1 : Sur ce premier secteur est prévu le doublement sur place de l'A 68, appartenant au réseau concédé des ASF.

Secteur 2 : A proximité de Pont de Bois, deux variantes du tracé de l'autoroute se dessinent : un tracé Sud, qui utilise au maximum la déviation de Verfeil, un tracé Nord qui s'affranchit de la déviation. Au total, 3 options sont présentées par le maître d'ouvrage à la concertation sur cette section: tracé nord, tracé sud, tracé sud et reconstitution d'une déviation en parallèle. Pour ce qui concerne la plaine du Girou, 6 tracés potentiels sont à l'étude. Les tracés 1 et 2 se situent en déblai entre Teulat et Nagasse. Les tracés 5 et 6 longent le Girou, alors que les tracés 3 et 4 remontent un peu plus au Nord. Puis les tracés 1, 2, 3 et 4 remontent le long de la RN 126, alors que les 5 et 6 continuent le long du Girou jusqu'à l'aérodrome, avec un passage délicat au droit du bourg de Sainte Germaine. Les tracés situés à proximité du Girou sont en remblais.

Secteur 3 : Deux tracés contournent le château de Scopont (tracé Nord qui longe la RN 126 et tracé Sud qui longe le Girou). Sur la portion de Cuq Toulza, 3 tracés sont à l'étude. Le tracé Nord passe sur les coteaux à partir de la Gariguette à l'Ouest et se rapproche de la RN126 après l'intersection avec la RD44, alors que le tracé médian se rapproche plus tôt de la RN 126 en coupant l'extrémité Est du lac de La Vernède. Le dernier tracé, sud, passe plus près du bourg de Cuq-Toulza, entre les secteurs de Montauquier et Cadix, puis longe la RN 126.

Secteur 4 : Un échangeur est prévu à Soual Est. Entre Saint-Germain-des-Prés et Soual, un seul tracé est présenté. Il longe, au plus proche, la RN 126 avant de rejoindre la déviation de Soual.

Secteur 5 : Un seul tracé dans ce secteur. L'échangeur de Saint Palais a été retenu par le préfet, celui de la VC 50 nécessite un approfondissement des études.

Les enjeux du Secteur 1 : de l'A 68 à Verfeil

En amont de la présentation, Monsieur BOUCHE, maire de Saint-Pierre demande comment le projet pourra être financé et ce qu'il va advenir de la subvention d'équilibre, puisque le Président de la République a demandé, dans une de ses dernières interventions une baisse des dépenses pour les collectivités territoriales. Monsieur ROUDIERE considère que ces baisses seront relatives et ne concerneront probablement pas ce projet.

Monsieur ATHANASE décrit ensuite en détail les enjeux du secteur 1 (cf. dossier de concertation).

Urbanisme :

Le secteur est urbanisé du fait de la proximité de la zone avec Toulouse. Sur le bourg de Gragnague, il y a du bâti en coteau et proche de l'autoroute, ainsi que deux bâtiments sensibles (une école et un centre hospitalier) et une ligne à haute tension.

Milieux Physiques :

Le tracé se situe dans la zone inondable du Girou. Il faut assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage sur cette zone.

Le tracé se trouve dans une zone alluviale, avec risque de compression impliquant des dispositions constructives (drains verticaux, phasage du remblai) susceptibles d'allonger la durée des travaux.

Faune et Flore :

Le tracé passe à proximité de la zone des Prairies Humides de Preusse Bas, site le plus sensible sur le tracé.

Monsieur LAUR demande si le Grenelle va obliger à des autorisations et des études supplémentaires pour évaluer l'impact sur cette zone protégée. Monsieur GRAMMONT précise qu'au stade de l'enquête publique est prévu un avis de l'autorité environnementale, et que la récente réforme de l'enquête publique augmente le niveau d'exigence à ce stade des projets.

Monsieur LAUR demande si ces nouvelles recommandations seront intégrées. Monsieur GRAMMONT confirme et ajoute que toute destruction d'habitats naturels ou d'espèces protégées nécessite une dérogation après avis du CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature). La volonté du maître d'ouvrage est d'éviter et de réduire au maximum les impacts.

Le Girou et ses affluents constituent un axe de déplacement privilégié pour les mammifères.

Patrimoine, Tourisme, loisirs et cadre de vie :

Le secteur héberge un centre équestre et le château de Bonrepos-Riquet.

Proposition de tracé du maître d'ouvrage sur le secteur 1 :

Le maître d'ouvrage propose de doubler la bretelle existante :

- il n'y a pas d'alternative pour le choix du tracé sur ce secteur ;
- il est nécessaire de prévoir des ouvrages de décharges conséquents, compte-tenu de la zone inondable du Girou ;
- les effets résiduels potentiels sont limités, notamment sur l'agriculture et le milieu humain.

Monsieur ROUDIERE souhaite savoir si ASF a acquis toute la partie Nord. Monsieur ATHANASE précise qu'en effet, les ASF sont propriétaires de la plupart des parcelles nécessaires à l'élargissement de la bretelle.

Monsieur ATHANASE présente ensuite la proposition de tracé du maître d'ouvrage sur l'ensemble de l'itinéraire.

Coût global et calendrier :

Le coût global du projet s'élève à 396 M€ ttc (valeur 2012), selon le scénario de base du maître d'ouvrage (hors échangeurs de Vendine et du VC 50) mais il inclut la déviation de Verfeil dans le tracé de l'autoroute. Ce coût s'entend bien sûr hors doublement de l'A 680, concédée à ASF. Le trafic moyen attendu est estimé à 8 000 véhicules/jour dont 11% de poids-lourds.

La subvention d'équilibre peut être estimée à 140 M€ hors taxe, montant pouvant être impacté par la crise économique et financière actuelle (ex : augmentation du coût du crédit).

Monsieur VIDAL demande des précisions sur le calendrier des travaux. Monsieur GRAMMONT conclut la réunion en précisant que le choix des tracés se fera en mars et que l'enquête publique pourrait être lancée à l'automne en vue d'une mise en service fin 2015 / début 2016.