



Autoroute Castres-Toulouse

Réunions d'information intercommunales

Réunion d'information à Cuq-Toulza (Secteur 3)
Jeudi 12 juin 2014

Compte rendu

Personnes présentes :

Maître d'ouvrage :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Christian GODILLON, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Stéphanie SAUVAGET, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Jean-Yves CHIARO, sous-préfet de Castres
Monsieur Samuel BREILLER-TARDY, DDT 81

Elus :

Monsieur Francis CALMETTES, maire du Faget
Monsieur Marc GARRIGOU, maire de Loubens-Lauragais
Monsieur Pierre VIRVES, maire de Cambon-lès-Lavaur
Monsieur Jean-Paul DUVAL, adjoint au maire de Maurens-Scopont
Monsieur Bernard VALETTE, maire du Cabanal
Monsieur Alain POU, maire d'Aguts
Monsieur Christian MAS, maire d'Algans
Monsieur Christophe POUYANNE, maire d'Appelle
Monsieur Jean-Claude PINEL, maire de Cuq-Toulza
Monsieur Olivier DURAND, maire de Lacroisille
Monsieur Frédéric FARKAS, maire de Mouzens
Monsieur Alain GIRONIS, maire de Péchaudier
Madame Anne LAPERROUZE, maire de Puylaurens et conseiller général du Tarn
Monsieur Bernard VIALA, conseiller général du canton de Cuq-Toulza
Monsieur Claude BAYLET, Communauté de communes Sor et Agout
Monsieur Roland SABAILLES, conseiller municipal d'Algans
Monsieur A. THOMA, conseiller municipal de Maurens-Scopont
Monsieur Frédéric MANON, conseiller municipal de Lacroisille
Monsieur C. LAURENS, adjoint au maire d'Appelle

Préambule : en signant la feuille d'émargement à l'accueil, chaque participant recevait le texte intégral de la présentation faite par la DREAL (mise en ligne sur le site du projet www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr).

En ouverture de la réunion, Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées adjoint, 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. 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.

Le tracé présenté est une hypothèse de tracé. C'est le fuseau de 300 mètres qui sera porté à l'enquête publique avec les choix d'implantation des échangeurs. Le tracé pourra varier dans ce fuseau à l'approfondissement des études jusqu'aux travaux.

Synthèse des enjeux du tracé de référence dans le secteur 3

Sous-secteur n°1 – Contournement du château de Scopont :

Le tracé de référence correspond au tracé nord proposé dans le fuseau d'étude retenu pour plusieurs raisons :

- Impact le plus limité sur le champ d'expansion des crues du Girou et les enjeux écologiques
- Tracé le plus éloigné du château de Scopont, modifiant moins le paysage
- Tracé évitant le hameau d'Esclauzolles, principal enjeu humain du secteur
- Tracé le moins coûteux

La DREAL rappelle qu'une adaptation de tracé avait été demandé lors de la réunion intercommunale de concertation sur les tracés en 2012 au niveau de Maurens-Scopont pour rapprocher le tracé de la RN 126. Suite à la réunion de présentation de cette adaptation en 2012, elle a été rejetée majoritairement et n'a pas été retenue par la maîtrise d'ouvrage.

Sous-secteur n°2 – Contournement de Cuq-Toulza :

Le tracé de référence correspond au tracé nord proposé dans le fuseau d'étude retenu pour plusieurs raisons :

- Impact plus limité sur le paysage et le cadre de vie (éloignement du bourg de Cadix et des éléments de patrimoine)
- Impacts équivalents sur la biodiversité
- Impact agricole inférieur

- Nécessite des ouvrages de moindres dimensions et présente donc un moindre coût

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 sur 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 trois 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 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

Échanges avec les participants

L'absence d'échangeur à l'entrée du Tarn sur le secteur de Maurens-Scopont / Vendines fait réagir plusieurs participants. Ainsi Monsieur Bernard VIALA, conseiller général, pour qui l'absence d'un échangeur dans le secteur 3 est préjudiciable, et Monsieur Jean-Paul DUVAL, adjoint au maire de Maurens-Scopont.

Il pointe le problème posé à ses yeux par l'absence d'échangeur entre Verfeil et Puylaurens, soit sur une distance de 35 km. Il souligne également que Maurens-Scopont est une zone d'échange pour le trafic venant de Castres à destination de Toulouse Est et Sud, via la RD 826. Un échangeur positionné dans ce secteur serait donc à même de capter un trafic supplémentaire pour l'autoroute.

Enfin, il déclare prendre acte du choix du tracé nord, est satisfait que la zone d'Esclauzolles soit épargnée par le tracé et, constatant que la zone de Scopont ne peut connaître le même sort, propose d'y implanter un échangeur.

Monsieur Philippe GRAMMONT rappelle que la décision de ne pas implanter d'échangeur dans le secteur de Maurens-Scopont est issue de la concertation, le maître d'ouvrage ayant étudié cet

échangeur mais les trois communes concernées par son implantation ont toutes les trois délibérées contre l'implantation de l'échangeur en 2012. Sur cette question, M. MANON souligne que cet échangeur en moins, c'est de la péri urbanisation en moins. Un autre participant rappelle que c'est aussi de la terre agricole consommée en moins.

Monsieur Frédéric MANON formule plusieurs remarques : il demande que le coût du projet soit traduit en valeur TTC pour avoir une information cohérente avec les précédentes concertations ; il regrette le choix du tracé à moindre coût et conteste une nouvelle fois l'objectivité des prévisions de trafic. Il souligne que seuls les usagers qui se rendent de Castres vers Toulouse nord sont intéressés par l'autoroute de bout en bout ; les usagers se rendant à Toulouse sud ou Toulouse est n'ont aucun intérêt de rejoindre l'A 68. A ses yeux, le problème à résoudre se limite au secteur Castres-Puylaurens.

Monsieur Philippe GRAMMONT indique que le coût du projet est présenté en valeur HT car la subvention d'équilibre devra être versée au concessionnaire en valeur HT. Les montants présentés correspondent à l'actualisation des coûts aux valeurs 2020. Il précise que le choix du tracé est fondé sur une analyse multi critères et non du moindre coût seul, il cite l'exemple du choix du tracé 2 de moindre impact environnemental dans le secteur 2 alors que le tracé 1 est moins cher.

Un intervenant s'inquiète du contenu de la décision ministérielle et demande quels aménagements supplémentaires pourraient être financés par les collectivités territoriales. Monsieur GRAMMONT répond qu'il s'agit de tout équipement non prévu à ce stade dans le projet, comme la création d'un échangeur supplémentaire ou la construction d'un barreau à Puylaurens.

Un autre intervenant souhaite avoir des précisions sur la subvention d'équilibre : comment est-elle déterminée et peut-elle évoluer dans le temps ? Le maître d'ouvrage rappelle le principe de cette subvention : le concessionnaire finance la réalisation, la maintenance et l'exploitation de l'autoroute. Il perçoit les recettes du péage en contrepartie. S'il considère (lors de l'appel d'offre de concession) que ces recettes ne suffisent pas à compenser les investissements à réaliser, il demande alors une subvention d'équilibre à l'Etat et aux collectivités territoriales. Cette subvention est décidée une fois pour toutes dans le calcul économique du concessionnaire pour toute la durée de la concession. Elle est versée au moment des travaux. Dans l'appel d'offres pour choisir le concessionnaire, les candidats ont toute liberté de proposer le coût du péage et le montant de la subvention d'équilibre, à partir de leurs propres calculs économiques et financiers et des prévisions de trafic. Ces éléments font partie des critères de choix du concessionnaire.

Concernant le bruit, Monsieur Francis CALMETTES indique que, le tracé étant situé en fond de vallée, le trafic générera du bruit dans les vallées et les coteaux. Il s'inquiète de savoir qui financera les nécessaires mesures antibruit. Madame Aurélie BOUSQUET (DREAL Midi-Pyrénées) répond que ces investissements sont prévus dans le coût global du projet qui respecte les seuils réglementaires de bruit au droit des habitations.

Trois derniers points sont évoqués en fin de réunion :

- Les collectivités territoriales sont-elles d'accord pour participer au financement du projet ? Le maître d'ouvrage indique que le Conseil régional de Midi-Pyrénées, le Conseil général du Tarn et la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet ont donné leur accord, tandis que le Conseil général de Haute-Garonne a demandé la gratuité de l'infrastructure en Haute-Garonne.
- Le projet est-il figé au moment de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ? Le maître d'ouvrage précise que lors de l'enquête publique un fuseau en moyenne de 300 mètres est porté à l'enquête publique et que le tracé peut varier dans ce fuseau durant tout le processus d'étude jusqu'aux travaux. Concernant les échangeurs, leur position géographique est figé, mais pas leur géométrie.

- Quelles sont les grandes étapes et le calendrier du projet après l'enquête publique ? Le maître d'ouvrage indique que les principales étapes sont la déclaration d'utilité publique, l'appel d'offres européen pour la concession. Hors recours, un démarrage des travaux est envisageable en 2018 et une mise en service en 2021.