



Autoroute Castres-Toulouse Réunions d'information intercommunales

**Réunion d'information à Gragnague (Secteur 1)
Vendredi 13 juin 2014**

Compte rendu

Personnes présentes :

Maître d'ouvrage :

Madame Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Stéphanie SAUVAGET, DREAL Midi-Pyrénées

Elus :

Monsieur Claude CALESTROUPAT, conseiller général du canton de Toulouse 15
Monsieur André LAUR, conseiller général du canton de Montastruc-la-Conseillère
Monsieur Claude ROUDIERE, conseiller général du canton de Verfeil
Monsieur Daniel CALAS, maire de Gragnague,
président de la communauté de communes Coteaux du Girou
Monsieur Christian CIERCOLES, maire de Garidech
Monsieur Claude PLAUT, adjoint au maire de Gragnague
Monsieur Joël BOUCHE, maire de Saint-Pierre

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, Madame Aurélie BOUSQUET, adjointe au chef de la division maîtrise d'ouvrage du service Transports, Infrastructures et Déplacements à la DREAL 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.

Monsieur Joël Bouche, maire de la commune de Saint-Pierre souhaite à ce stade rappeler qu'il existe un collectif opposé au projet qui a fait des propositions alternatives. Ces dernières n'ayant jamais été intégrées aux études, il considère, comme le collectif RN126, que l'on ne peut pas parler de concertation.

Aurélié Bousquet (DREAL) lui répond que, depuis la décision ministérielle prise à l'issue du débat public en 2010, tous les éclaircissements ou extensions d'études demandés ont été étudiés et les conclusions sont disponibles en ligne sur le site internet du projet.

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.

L'ensemble des élus présents réaffirment leurs regrets que la réalisation des 2 demi-échangeurs n'ait pas été retenue, considérant comme Monsieur Claude Plaut, adjoint au maire de Gragnague, que « l'on va renvoyer le trafic sur la rocade car ils prendront la route de Lavaur » ou encore comme Daniel Calas, maire de Gragnague que « l'on ne donne pas les moyens aux gens du sud du Tarn de se connecter à la nouvelle zone « Portes du Tarn ».

Claude Calestroupat, Conseiller général, souhaite s'assurer que le maître d'ouvrage réserve au moins les terrains correspondants si un jour le trafic justifiait cette réalisation.

Aurélié Bousquet (DREAL) rappelle que les études de trafic qui ont été à l'origine de ce choix sont disponibles sur le site, ainsi que toutes les notes techniques et les analyses multicritères correspondantes. Elle ajoute que dans le cas d'une réalisation ultérieure des demi-échangeurs, il faudrait alors une nouvelle enquête publique.

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 le territoire de 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 1

- Le tracé double la bretelle existante par le nord ;
- La zone inondable du Girou nécessitera des ouvrages de décharge conséquents et coûteux ;
- Les effets résiduels potentiels sont limités, notamment sur l'agriculture et le milieu humain.

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 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.

Monsieur Joël Bouche, maire de la commune de Saint-Pierre s'interroge sur « les 50 % de la subvention d'équilibre qui reviendraient aux collectivités territoriales, dans la mesure où la disparition prévue des conseils généraux aboutirait à reporter ce financement sur le seul Conseil régional, qui n'en a pas les moyens ».

Aurélie Bousquet (DREAL) lui fait remarquer que cette question se poserait de la même façon quelles que soient les modalités de réalisation de l'aménagement.

André Laur, conseiller général, rejoint la position de Joël Bouche.

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 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

André Laur, conseiller général, demande confirmation qu'il n'y aura pas de réutilisation de la déviation de Verfeil.

Aurélie Bousquet (DREAL) confirme que l'autoroute se situera entre cette déviation existante et la zone de Piossane, ce que regrette Claude Roudière, conseiller général, car il trouve que « cela apportera des nuisances au bourg et accroît l'emprise foncière totale ».

Daniel Calas, maire de Gagnague, s'inquiète à la fois de la maîtrise foncière par ASF, car il y a un chemin de randonnée le long du Girou mais aussi des nuisances acoustiques. Il cite la construction par ASF d'un merlon qui, depuis, s'est affaissé et les riverains sont venus se plaindre du bruit à la mairie, sachant qu'en plus cette zone est soumise au vent d'autan.

Aurélie Bousquet (DREAL) confirme que le maître d'ouvrage et ASF devront respecter les seuils réglementaires : toute infrastructure nouvelle apportant des obligations allant dans le sens de l'intérêt des riverains. Les études de bruit très poussées seront soumises à l'autorité environnementale. Claude Roudière, conseiller général, insiste sur les protections acoustiques : « c'est ce qui va le plus préoccuper les gens ».

Daniel Calas, maire de Gragnague, souhaite un éclaircissement sur la phrase « limiter les effets du péage.... ». Aurélie Bousquet (DREAL) lui précise que ce serait au cas où les élus demanderaient par exemple la gratuité sur certains secteurs.

Claude Roudière, conseiller général, demande si un texte de loi peut obliger une collectivité à participer au financement. Aurélie Bousquet (DREAL) lui rappelle que le préfet a interrogé les collectivités en leur indiquant le montant prévisible de la subvention d'équilibre et que les collectivités ont délibéré sur cette base. Il n'y a pas d'obligation réglementaire mais pour ce type de projet le principe est une participation de 50 % Etat, 50 % collectivités.