



Autoroute Castres-Toulouse

Réunions d'information intercommunales

Réunion d'information à Puylaurens (Secteur 4)
Mercredi 11 juin 2014

Compte rendu

Personnes présentes :

Maître d'ouvrage :

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 :

Madame Claudie BONNET, conseillère générale du canton de Dourgne
Monsieur Alex BOUSQUET, maire de Semalens
Monsieur Didier CATALA, conseiller municipal de Puylaurens
Madame Aurélie FABRE, Services de la Communauté de communes Sor et Agout
Monsieur Raymond FREDE, maire de Saint-Germain-des-Prés
Monsieur Serge GAVALDA, maire de Lescout
Madame Anne LAPERROUZE, maire de Puylaurens
Madame Christiane LOUBET, conseillère municipale de Puylaurens
Monsieur Jacques MAURY, conseiller municipal de Puylaurens
Monsieur Janick MOREAU, adjoint au maire de Soual
Madame Corinne RIBES, adjointe au maire de Puylaurens
Monsieur Eric ROZES, DGS Communauté de communes Sor et Agout
Madame Cécile SAUDEZ, conseillère municipale de Puylaurens
Monsieur Jean-Sébastien CHAY, maire de Lempaut
Monsieur Patrick TESTE, conseiller municipal de Puylaurens
Monsieur Etienne THIBAUT, Communauté de communes Revel, Lauragais, Sorézois

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 Christian GODILLON, chef 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.

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.

Synthèse des enjeux du tracé de référence dans le secteur 4

- Adaptation du tracé au niveau de Saint-Germain-des-Prés suite à la concertation sur les variantes de tracé pour se rapprocher au maximum de la RN 126.
- Proximité de zones d'habitation à Saint-Germain-des-Prés
- Mise en place de protections anti-bruit au droit des lotissements
- Études complémentaires engagées sur l'itinéraire de substitution à Puylaurens et Soual

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 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

Les échanges concernent principalement l'impact du projet sur l'économie locale : circulation des poids lourds qui effectuent un trafic local, impact sur le trafic dans les communes autour de Puylaurens et Soual, notamment Blan et Lescout. Plusieurs élus, dont les maires de Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés, Lescout et la conseillère générale du canton de Dourgne s'inquiètent de l'impact du projet sur l'économie locale et demandent au maître d'ouvrage de prendre en compte cet aspect dans ses études, et d'ajouter Blan et Lescout dans la présentation des études complémentaires engagées concernant le barreau de Puylaurens et la circulation à Soual. Ils indiquent que cette demande a déjà été formulée lors de précédentes phases de concertation.

Le maître d'ouvrage confirme avoir bien noté cette demande et avoir conscience que l'économie locale est un enjeu important du projet. Les études complémentaires engagées intègrent la question des trafics locaux, ainsi que les coûts engendrés par les aménagements étudiés. Il souligne que ces études seront présentées aux élus concernés à la rentrée 2014, avant toute décision, et n'entrent pas dans le champ de la décision attendue du préfet de région à l'été 2014. Il précise un point important de la décision ministérielle du 22 avril 2014, qui indique que tout nouvel aménagement sera à la charge des collectivités territoriales.

Monsieur le maire de Saint-Germain-des-Prés demande qui prendra en charge les investissements qui seraient rendus nécessaires à la suite de l'étude d'impact sur le bruit. Le maître d'ouvrage indique que ces investissements seront à la charge du concessionnaire, qui doit s'engager à respecter les seuils réglementaires au droit des habitations en prenant des mesures antibruit.

Madame le maire de Puylaurens demande des précisions au sujet de la cession de la déviation et du sort des passages supérieurs qui l'enjambent, et rappelle qu'un arrêté d'interdiction de circulation pour les poids lourds dans le centre du bourg sera prochainement publié. Le maître d'ouvrage indique qu'un travail de séparation des voiries est effectué au stade du projet pour déterminer ce qui restera de la responsabilité de la commune, du département et de l'État. La jurisprudence appliquée dans ce domaine est que les ouvrages d'art en passage supérieur sont de la responsabilité du gestionnaire de la voie portée. Concernant la circulation des poids lourds, ce point sera discuté lors de la présentation de l'étude complémentaire sur le barreau entre la RD 84 et la RN 2126, à la rentrée 2014.