

# **Autoroute Castres – Toulouse**

## **Réunion du 25 novembre 2014 à 14h30 à l'Hôtel de Ville de Castres**

Participants (par ordre alphabétique) :

- Pascal BUGIS,  
Maire de Castres, Président de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet
- Roger COUQUIL,  
Adjoint au Maire de Saïx
- Geneviève DURA,  
Maire de Saïx,
- Christian GODILLON,  
DREAL Midi-Pyrénées,
- Christian LABORDE,  
directeur général des services à la Mairie de Castres,
- Stéphanie SAUVAGET,  
DREAL Midi-Pyrénées,
- Samuel THOUVEREY,  
Bureau d'études Egis,
- Patrick VIGNON,  
DDT du Tarn,

Cette réunion portait sur plusieurs points : l'étude complémentaire de la mise en place d'un diffuseur au droit de la VC50, les rétablissements de voiries locales et enfin les mesures d'insertion paysagères et de protection du cadre de vie. La réunion a duré 1h30.

Christian GODILLON rappelle les étapes et décisions précédentes sur le projet. Il revient sur la décision ministérielle du 22 avril 2014 et la décision du Préfet du 31 juillet 2014 validant le tracé, actant l'échangeur de Saint-Palais et confirmant les études d'opportunité à réaliser sur le diffuseur au droit de la VC 50 et celui de Maurens-Scopont (une réunion est prévue la semaine prochaine pour traiter de ce point et des itinéraires de substitution au droit de Puylaurens et de Soual). Les études et la concertation sont menées en vue d'une enquête publique prévue avant fin 2015.

Stéphanie SAUVAGET rappelle les diverses études menées depuis 2011 par rapport à la zone d'activités de Castres : enquête par plaques minéralogiques en septembre 2011, intégration des études prospectives en juin 2012 et actualisation de l'étude de trafic entre juin et novembre 2014 (comptages complémentaires et modélisation).

Elle présente ensuite l'analyse de la circulation dans la zone d'activités et notamment les accès par la RN126, à l'ouest de la zone (giratoire d'Auchan) et à l'est chemin du Corporal, Saint-Palais et avenue Albert 1<sup>er</sup>). Les résultats montrent que la moitié du trafic de la RN 126 depuis Soual se rend dans les zones économiques du Mélou et de la Chartreuse.

Stéphanie SAUVAGET commente ensuite les simulations de trafic à l'horizon 2022 avec ou sans prise en compte du projet de développement de la zone d'activités sur Labescou et Maisonneuve, qui représente plus de 1000 emplois.

Il en ressort que l'échangeur à la VC 50 entraîne pour l'utilisateur un parcours plus long et plus coûteux par l'autoroute, avec un temps de trajet équivalent. L'échangeur n'induirait donc que peu de trafic supplémentaire sur l'autoroute.

Pascal BUGIS indique que le temps de parcours dépend de l'horaire et de la congestion de la Zone d'activités.

Christian GODILLON précise qu'en venant de Castres, les usagers qui empruntent le diffuseur VC 50 doivent passer par deux barrières de péage : la barrière de plein voie après Saint Palais et celle du diffuseur de la VC 50.

Stéphanie SAUVAGET explique que l'absence de trafic supplémentaire sur l'autoroute avec la création de cet échangeur induit une augmentation de la subvention d'équilibre.

Christian GODILLON explique ces résultats : le fait de rajouter un échangeur au droit de la VC 50 ne fait que reporter les échanges d'un diffuseur à l'autre mais n'amène pas de trafic supplémentaire sur l'autoroute.

Stéphanie SAUVAGET présente ensuite la géométrie du diffuseur contraint par la voie ferrée et l'Agout, obligeant notamment à un élargissement de ouvrage d'art prévu pour franchir l'Agout pour les bretelles d'entrée/sortie - donc un coût plus élevé -. Concernant l'activité agricole, une exploitation récente serait touchée à 40% dont une partie des bâtiments. La pérennité de l'exploitation agricole serait menacée ; elle est déjà impactée par la section courante de l'autoroute.

Roger COUQUIL demande quel est l'impact pour l'exploitation sans création du diffuseur.

Christian GODILLON montre que l'autoroute traverse le milieu de la parcelle située au sud de la voie ferrée.

Stéphanie SAUVAGET explique la sensibilité environnementale de l'Agout, zone Natura 2000 et corridor de migration pour la loutre et des insectes protégés. Dans tous les cas, le franchissement de l'Agout prendra en compte ces enjeux. Christian GODILLON explique qu'avec ou sans diffuseur, les difficultés liées aux enjeux naturels sont pratiquement équivalentes.

Stéphanie SAUVAGET indique que le diffuseur de la VC 50 coûterait 10 millions d'euros (HT valeur 2020), ayant pour effet d'augmenter la subvention de 11 millions d'euros (HT valeur 2020) : il n'y a pas assez de trafic supplémentaire pour amortir le surcoût. Comme indiqué dans la décision ministérielle, ce surcoût serait à la charge des collectivités.

En conclusion, la DREAL propose de ne pas retenir la création de ce diffuseur.

Christian GODILLON explique que c'est surtout l'absence de trafic supplémentaire qui oriente cette décision, le manque d'utilisateurs pour financer ce diffuseur impactant fortement la subvention d'équilibre du projet dans son ensemble.

Samuel THOUVEREY présente ensuite les points de réajustements des voiries locales, la présentation partant de Castres pour aller vers Toulouse.

Stéphanie SAUVAGET précise que la bande bleue représentée sur les cartes correspond à la bande de DUP ; souvent identique à la bande de DUP de l'ancien projet « Castres-Soual milieu urbain », si ce

n'est des évolutions ponctuelles pour permettre l'extension de zones d'activités économiques (par exemple les établissements Bigard).

Pascal BUGIS s'étonne de la suppression du passage à niveau au niveau de Saint Palais.

Samuel THOUVEREY explique que le carrefour qui va être créé sera trop proche du passage à niveau et doit être supprimé pour des raisons de sécurité. Il présente ensuite les autres rétablissements prévus et notamment un aménagement demandé par la Chambre d'agriculture pour permettre la traversée d'engins agricoles ainsi que l'accès à la base de loisirs.

Il présente ensuite les mesures d'insertion paysagère envisagées : au niveau de la base de loisirs et de la crèche, les enjeux spécifiques entraînent des mesures particulières : écrans visuels à partir de végétaux (haies bocagères) et insertion d'arbres le long de la RN 126 pour créer une continuité visuelle. Il indique aussi la mise en place de protections acoustiques, les études sur ce point étant en cours. Ces protections acoustiques pourront être en merlons ou en murs, aux choix du concessionnaire, l'impératif étant le respect de la réglementation.

Samuel THOUVEREY détaille ensuite les mesures d'insertion prévues à Saix par rapport au Monument historique de la Chartreuse. Il est prévu la création d'écrans visuels (haies) pour atténuer les vues sur l'autoroute depuis le site. Ces aménagements joueront par ailleurs le rôle de corridor écologique. L'ajout de plantations dans les délaissées (entre la voie ferrée et l'infrastructure) est également envisagé pour mieux intégrer l'infrastructure dans le paysage bocager.

Christian GODILLON présente les prochaines étapes de la concertation, notamment les réunions des groupes de travail « Environnement » et « Aménagement Agriculture » début 2015. Il s'agira de faire le point sur le travail réalisé sur le volet agricole, mais aussi le développement économique (réflexion menée notamment avec la CACM).

Une décision sera prise sur les questions des échangeurs et de l'itinéraire de substitution après réunion du comité de pilotage. Viendra alors la finalisation d'un dossier minute d'enquête publique en vue de la consultation inter-administrative des services de l'Etat, puis de l'Autorité Environnementale.

Une nouvelle saisine de la Commission Nationale du Débat Public est prévue, car l'enquête se déroulera au-delà du délai de 5 ans après le bilan du débat public : il s'agit d'apprécier si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles.

Enfin, une saisine du Commissariat Général à l'Investissement est envisagée, ce dernier pouvant décider de mener une contre-expertise sur le projet.

Le lancement de l'enquête publique est envisagée pour la fin d'année 2015.

Pascal BUGIS indique qu'il ne remet pas en cause les résultats des études de trafic présentées. Il estime toutefois que les usagers venant de l'ouest de la zone d'activités (Labescou) vont par habitude quitter l'autoroute à Soual et continuer sur la RN126, ce qui entraînera des perturbations sur la route nationale. Il juge qu'au vu de la présentation effectuée ce jour, l'hypothèse d'un échangeur au droit de la VC 50 a peu de chance d'être retenue par le Comité de Pilotage.

Christian GODILLON constate que le modèle de l'étude est conforme à cette analyse : les études de trafics montrent en effet que le choix sera de quitter à Soual Est et de prendre l'ex-RN126 pour les usagers dont la destination est la zone d'activité en venant de l'ouest (Toulouse) ; ceux qui iront vers Castres resteront sur l'autoroute.

Geneviève DURA s'inquiète du trafic résiduel sur l'ex-RN 126 au niveau de Saïx et de ses impacts sur la sécurité et le cadre de vie des riverains de la route nationale.

Pascal BUGIS précise que ce sont surtout les usages utilitaires qui prendront la RN126.

Roger COUQUIL demande s'il est possible de contraindre les utilitaires à ne pas prendre la RN126.

Christian GODILLON explique que cette mesure doit répondre à un enjeu fort de sécurité et que les besoins de desserte locale doivent pouvoir toujours être assurés. Il rappelle que le trafic sur la RN 126 sera sensiblement diminué avec l'autoroute.

Pascal BUGIS rappelle que la zone d'activités va s'étendre sur 7 hectares (à Maisonneuve) et que ce projet privé générera du trafic sur la RN126 ; l'extension au niveau Labescou sera moins impactante en terme de trafic pour la RN126.

Pascal BUGIS souhaite pouvoir établir un bilan comparatif entre les deux études d'opportunités des diffuseurs VC 50 et de Maurens-Scopont, rappelant que le surcoût sur la subvention d'équilibre de tout nouvel échangeur sera payé par la collectivité.

Pascal BUGIS évoque l'échangeur de Maurens-Scopont, qui ne jouerait pas le même rôle que celui de la VC50. Il demande à ce que la méthodologie des études soit adaptée à la typologie de chaque échangeur.

Pascal BUGIS constate que la préconisation de la DREAL est de ne pas inclure l'échangeur dans dossier d'enquête publique. Il demande s'il est possible d'intégrer l'échangeur sans pour autant le réaliser dans l'immédiat.

Christian GODILLON rappelle que la DUP est d'une durée de validité limitée. Il explique que l'ajout d'échangeurs augmente le coût, donc réduit la rentabilité globale de l'infrastructure ce qui joue en défaveur de la justification économique du projet, notamment si le diffuseur ne doit pas être réalisé en même temps que l'autoroute.

Pascal BUGIS ne veut pas fragiliser la totalité du dossier pour cet échangeur. Geneviève DURA également.

Christian GODILLON rappelle que l'objectif des études et de la concertation est d'avoir tous les éléments de choix en vue du comité de pilotage. Il remet à l'assemblée une fiche récapitulative sur le diffuseur de la VC 50. Le diaporama sera diffusé pour recueillir d'autres observations après cette rencontre.

Pascal BUGIS souhaite obtenir les éléments d'études concernant l'autre diffuseur et les itinéraires de substitution qui l'intéressent en tant que co-financeur du projet.

Geneviève DURA rappelle l'impact écologique et social de l'arrêt aux feux tricolores de Saïx, une problématique que les études pourraient intégrer.

Pascal BUGIS aimerait que les études confirment bien la diminution des trafics de la RN 126 du fait de l'autoroute.

La DREAL confirme que les résultats d'études menées sur les autres points seront disponibles, elle remercie les participants.