



Autoroute Castres-Toulouse

Réunions d'information intercommunales

Réunion d'information à Verfeil (Secteur 2)
Vendredi 13 juin 2014

Compte rendu

Personnes présentes :

Maître d'ouvrage :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Stéphanie SAUVAGET, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Samuel BREILLER-TARDY, DDT 81

Elus (ayant émargé la feuille de présence) :

Monsieur Claude REILHES, maire de Maurens-Scopont
Monsieur Didier BELLEVAL, maire de Montcabrier
Madame Sabine MOUSSON, maire de Teulat
Monsieur Michel BOUYSSOU, maire de Villeneuve Les Lavour
Madame Brigitte PARAYRE, Communauté de communes Tarn et Agout
Madame Virginie PAPILLA DEFFAUX, chargée du suivi de SCOT à la communauté de communes Tarn et Agout
Monsieur Claude ROUDIERE, maire de Saint Marcel Paulel, conseiller général
Monsieur Joël BOUCHE, maire de Saint-Pierre
Monsieur Hervé DUTKO, maire de Verfeil
Madame Andrée ORIOL, maire de Bourg Saint Bernard
Monsieur Francis CALMETTES, maire du Faget
Monsieur Jean-Claude FIGNES, maire de Francarville
Monsieur Marc GARRIGOU, maire de Loubens Lauragais
Monsieur Gilbert HEBRARD, maire de Vendine
Monsieur Gérard PORTES, maire de Bannières
Monsieur Yves REYNAUD, commune de Bannières
Monsieur Pierre VIRVES, maire de Cambon Les Lavour

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, Philippe Grammont, directeur régional adjoint de la DREAL Midi-Pyrénées, propose un tour de table.

Les différents élus se présentent à tour de rôle ; certains indiquent leur opposition au projet d'autoroute ; l'un des participants met en avant sa qualité de « simple citoyen » invité par la maire de Teulat. Cette dernière explique qu'elle n'avait pas perçu que cette réunion était destinée aux élus. Philippe GRAMMONT rappelle la nature de ces réunions destinées aux élus et qui se déroulent selon ce format depuis début 2011, il invite l'habitant de Teulat à quitter la salle, tout en lui rappelant que plusieurs réunions publiques et permanences ont été organisées à destination de la population des communes concernées dans le cadre de la concertation sur le projet, les réunions intercommunales étant réservées aux élus et que s'il le souhaite la DREAL peut le rencontrer à sa convenance.

Philippe Grammont rappelle les évolutions récentes du projet et présente ensuite 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

Joël Bouche, maire de Saint-Pierre, demande la parole en préliminaire de la réunion en se présentant comme porte-parole des maires du secteur. Il estime que le débat a été tronqué, car réduit au choix de « l'autoroute avec concession » ou « l'aménagement à 2x2 voies entre Castres et Toulouse » et que « l'on a jamais étudié de solutions alternatives » et marque son opposition à l'autoroute. Pour cette raison, il ne souhaite plus participer à la concertation et invite les autres élus présents à quitter la salle.

Monsieur Hébrard, maire de Vendines, prend la parole à son tour pour rappeler avoir obtenu de la présidente de la Commission particulière du débat public que ces solutions alternatives soient étudiées après le débat public et qu'il n'en a rien été.

Une grande majorité des élus se lèvent pour quitter la salle. Philippe Grammont (DREAL) regrette cette décision qui les empêche d'être informés, en soulignant néanmoins que la présentation complète du maître d'ouvrage leur a été remise à l'accueil lors de l'émargement de la feuille de présence et qu'elle sera aussi disponible en ligne comme tous les éléments d'information et de concertation relatifs au projet.

Restent Claude Roudière, maire de Saint-Marcel Paulel, conseiller général du canton de Verfeil, ainsi que les maires de Maurens-Scopont, de Cambon-lès-Lavaur et Villeneuve-lès-Lavaur, ainsi que les représentants du suivi du SCOT à la communauté de communes de Tarn et Agout et la DDT 81.

Monsieur Philippe Grammont demande à Aurélie Bousquet et à Stéphanie Sauvaget de faire la présentation prévue.

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 2

Sous-secteur n°1 – Déviation de Verfeil :

Le tracé de référence correspond au tracé nord proposé dans le fuseau d'étude. La déviation de Verfeil existante est préservée à la demande du Conseil général de la Haute-Garonne. Cependant, il a

été décidé de maintenir jusqu'à l'enquête publique un fuseau large de 300 mètres au cas où la position du Conseil général de la Haute-Garonne évoluerait.

Sous-secteur n°2 – Plaine du Girou :

Le tracé de référence correspond au tracé 2, soit le tracé proche de la RN126 actuelle, en se rapprochant des zones habitées. Toutefois, le nombre de bâtis à acquérir reste relativement faible au regard du linéaire de presque 10 km.

Ce choix d'éviter la zone du Girou a été dicté par le moindre impact sur l'environnement physique, sur la faune et la flore et par les contraintes techniques, le coût du tracé près du Girou étant également le plus coûteux.

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 dans 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 et la profession agricole 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

Monsieur Claude Roudière, conseiller général du canton de Verfeil, explique sa position : il est resté parce qu'il est favorable à l'autoroute, mais il regrette que les compléments de demi-échangeurs prévus initialement à Gragnague n'aient finalement pas été retenus. Il est par ailleurs défavorable à ce que l'on crée l'autoroute à 2x2 voies à côté de la déviation existante à Verfeil. Selon lui, l'autoroute se rapprochant des lotissements existants, l'intégration de la déviation de Verfeil dans le projet « aurait permis d'économiser du terrain. »

Philippe Grammont (DREAL) lui indique que le choix du tracé nord ne réutilisant pas la déviation actuelle de Verfeil a été fait suite à la position du Conseil général de Haute-Garonne défavorable à la réutilisation de la déviation existante. Il confirme qu'à l'horizon du projet, le trafic ne serait pas suffisant

pour justifier de compléter l'échangeur de Gragnague dans le sens Castres vers Albi, ce qui a conduit le comité de pilotage à ne pas retenir cette option.

Michel Bouyssou, maire de Villeneuve-lès-Lavaur attire l'attention sur le nécessaire respect des ruisseaux existants à coté du Girou. Après vérification plus précise sur la carte, Philippe Grammont (DREAL) lui confirme que le tracé passe au nord du ruisseau concerné.

Claude Reilhes, maire de Maurens-Scopont met en avant le problème du délaissé entre la RN126 et l'autoroute sur un grand linéaire. La DREAL indique que les études détaillées permettront de limiter au maximum les zones situées entre la RN126 actuelle et l'autoroute.

Monsieur Claude Roudière demande si les autres collectivités vont être obligées de payer la part du Conseil général de la Haute-Garonne ? Philippe Grammont indique qu'il n'y a pas d'obligation pour chaque collectivité mais une règle du jeu commune si l'on veut voir aboutir le projet et que la part des collectivités est de 50 % du montant de la subvention d'équilibre, soit 90 millions d'euros à se répartir entre collectivités.

Claude Reilhes, maire de Maurens-Scopont réitère la demande de son représentant à la réunion du secteur 3 et demande un échangeur entre Verfeil et Puylaurens.

Philippe Grammont (DREAL) rappelle que les 3 communes concernées par la possibilité de cet échangeur ont délibéré négativement. Maurens-Scopont a délibéré défavorablement à cet échangeur en 2012 suite au courrier du 20 décembre 2011 du préfet de région sur ce sujet.

En fin de réunion, Pierre Virves, maire de Cambon lès Lavaur souhaite évoquer le problème local des 7 familles qui vivent au lieu dit En Pradines qui devront franchir une nationale et une autoroute et indique qu'il préférerait que le tracé passe sur cette zone. La DREAL lui rappelle qu'une adaptation de tracé a été étudiée à sa demande sur cette zone mais qu'elle impliquerait de passer sur le hameau d'Esclauzolles à Maurens-Scopont. Suite à la présentation de cette variante aux habitants en 2012, les élus de Maurens-Scopont et les habitants se sont majoritairement prononcés contre cette variante.