



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution

**Réunion de concertation à Cuq-Toulza
Mercredi 30 novembre 2011**

Compte rendu

26 personnes présentes :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Matthieu ATHANASE, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Samuel BREILLER, DDT du Tarn

Elus :

Monsieur Michel BATUT, 2^e adjoint au maire de Cuq-Toulza
Monsieur Francis CALMETTES, maire du Faget, vice-président C^{té} de communes Cœur Lauragais
Monsieur Jean-Marc CREMOUX, adjoint au maire du Faget
Madame Martine DELPY, conseillère municipale de Puylaurens, vice-présidente C^{té} de communes du Pays de Cocagne
Monsieur Jean-Christian DULOT, conseiller municipal de Cambon-lès-Lavaur
Monsieur Jean-Paul DUVAL, conseiller municipal de Maurens-Scopont
Monsieur Yves HURAND, maire de Lacroisille
Monsieur Jean-Louis LAFFON, adjoint au maire de Villeneuve-lès-Lavaur
Madame Anne LAPERROUZE, maire de Puylaurens, conseillère générale du canton de Puylaurens
Madame Lucienne LAURENS, 1^{ère} adjointe au maire de Cambon-lès-Lavaur
Monsieur Frédéric MANON, conseiller municipal de Lacroisille
Monsieur Christian MAS, maire d'Algans, président C^{té} de communes du Pays de Cocagne
Monsieur Gabriel OROMBEL, maire d'Appelle
Madame Eliane PICOUE, maire de Cuq-Toulza
Monsieur Jean-Claude PINEL, 1^{er} adjoint au maire de Cuq-Toulza
Monsieur Alain POU, maire d'Aguts
Monsieur Claude REILHES, maire de Maurens-Scopont
Monsieur Jean-Paul ROCACHE, président C^{té} de communes du SESCAL
Monsieur André THOMAS, adjoint au maire de Maurens-Scopont
Monsieur Bernard VIALA, conseiller général du canton de Cuq-Toulza
Madame Marie-Claude ZAMBON, 1^{ère} adjointe au maire d'Algans

Madame Nerte DAUTIER, garante de la concertation

1. Présentation du dispositif général de la concertation

En ouverture de la réunion, Philippe GRAMMONT, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées, rappelle à tous les participants la décision du préfet de région suite au comité de pilotage du 26 mai 2011, qui constitue le cadre des études qui ont été conduites depuis et sont présentées dans cette nouvelle phase de concertation :

- Choix du fuseau d'étude pour la définition du tracé de référence
- Modalités de poursuite de la concertation
- Organisation de groupes de travail sur l'environnement (30 juin et 14 octobre) et l'aménagement du territoire (23 septembre)
- Organisation des ateliers du développement durable : séminaire organisé le 23 janvier 2012 avec les acteurs institutionnels du territoire et destiné à préparer l'arrivée de l'autoroute. Le débat s'organisera autour de trois thèmes: l'aménagement, les stratégies économiques locales, les nouveaux services apportés par l'infrastructure.
- Etudes et concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution : cette étape de concertation, qui se déroule pendant les mois de novembre et de décembre 2011, doit permettre de déterminer le nombre et le positionnement des échangeurs ainsi que la consistance de l'itinéraire de substitution.
- Poursuite des études et concertation sur les tracés - 1er trimestre 2012

Philippe GRAMMONT présente ensuite les modalités de la concertation actuelle (cinq réunions intercommunales avec les élus locaux, communiqué de presse, dossier en ligne sur le site du projet et déposé en mairies, comité de suivi le 2 décembre et comité de pilotage le 12 décembre). La concertation sur les tracés reprendra le même dispositif, en y ajoutant des permanences d'accueil du public et des registres en mairies, comme lors de la concertation sur les fuseaux.

Il rappelle l'objectif d'une enquête publique à l'automne 2012.

2. Étude sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution

Le maître d'ouvrage présente les études. Plusieurs scénarios ont été étudiés et permettent d'éclairer les effets de tel ou tel positionnement d'un échangeur, ou les incidences de l'ajout éventuel d'un échangeur sur le parcours. Les divers scénarios sont ensuite comparés au regard des enjeux environnementaux (agriculture, biodiversité et milieu naturel, cadre de vie et urbanisation, paysage et patrimoine, etc.) et des éléments de coût et financiers.

Le maître d'ouvrage insiste sur le fait que l'approche financière tient compte du coût des travaux, mais aussi de l'impact en matière de trafic, des conséquences sur les recettes de péage, et donc sur le montant de la subvention d'équilibre, versée par la puissance publique.

Le maître d'ouvrage présente en détail l'analyse sur les deux zones d'échanges du secteur : Vendines/ Maurens-Scopont / et Puylaurens

3. Zone d'échange de Vendine/Maurens-Scopont

Dans cette zone, trois positions sont étudiées : une position ouest au droit de la RD 11 à Vendine ; deux positions est au droit de la zone d'Esclauzolles à Maurens-Scopont (croisement de la RN 126/RD 42 avec la RD 826), et à hauteur de Cambon-lès-Lavaur, au lieu-dit Mazies. Les enjeux environnementaux sont similaires quelle que soit la position étudiée (zone inondable du Girou et

présence de faune protégée). Les enjeux agricoles concernent plusieurs exploitations dans tous les scénarios, mais apparaissent plus importants pour la position de Cambon-lès-Lavaur, en raison de la présence de deux sièges d'exploitation et de leurs terres agricoles bien structurées autour. L'échangeur à hauteur d'Esclauzolles présente des impacts forts sur l'urbanisation et le cadre de vie avec la présence d'une vingtaine de bâtis.

Les différences sont importantes en matière de trafic et de financement. Quelle que soit sa position, l'échangeur engendre une baisse de trafic significative sur la RN 126 et la RD 42. En revanche, la position ouest capte en plus un trafic important en direction de Toulouse, qui emprunterait sinon la RD 826 (7 920 véhicules/jour vs 6 960 véhicules/jour pour les deux positions est). Même si cette position entraîne des travaux supplémentaires (bretelles et déblais plus importants, elle permet une baisse de 3 à 3,2 M€ HT de la subvention d'équilibre grâce au trafic supplémentaire qui a une incidence sur les recettes de péage. En conséquence, la DREAL propose de retenir la position ouest.

Monsieur Frédéric MANON demande des précisions sur les résultats de l'étude trafic : pourquoi les chiffres globaux de trafic (à l'horizon 2015) présentés dans le dossier de concertation sont-ils supérieurs à ceux présentés dans le dossier du débat public (calculés à l'horizon 2025) ? Il souhaite par ailleurs connaître la part des flux Castres-Toulouse dans le trafic et fait part de son scepticisme sur la réalité des reports de trafic de la RD 826 vers l'A 680 dans l'hypothèse de l'échangeur en position ouest. Il considère en effet que le projet n'apporte pas de réponse à l'ensemble des usagers se rendant à Toulouse, par exemple ceux qui vont travailler à Toulouse Sud, et que l'étude de trafic prend comme référence les destinations vers Toulouse Centre (Matabiau).

Monsieur GRAMMONT indique que les études de trafic ont été actualisées et affinées par rapport au débat public, ce qui est normal quand les études avancent (comptages complémentaires, fuseau retenu, positionnement des échangeurs précisé, etc...). Concernant la part des flux Castres-Toulouse, ce n'était pas l'objet de cette phase d'étude de trafic. Il s'agissait de mesurer et de comparer l'impact du positionnement des échangeurs sur le trafic.

Il précise enfin que le modèle d'étude montre un report de trafic de la RD 826 vers l'autoroute plus important dans le cas de la réalisation de l'échangeur à Vendine (position ouest), mais que l'autoroute ne capterait pas pour autant 100% du trafic existant sur la RD 826. Monsieur ATHANASE ajoute que l'étude de trafic prend en compte plusieurs destinations différentes dans Toulouse, pas seulement la gare de Matabiau.

Un élu de Maurens-Scopont souligne que les impacts d'un échangeur à Esclauzolles sont supérieurs à ceux des deux autres échangeurs étudiés (31 emplois, 30 habitants). Il pointe aussi l'intérêt d'un échangeur à Vendine au droit de la RD 11, axe structurant localement qui dessert Lavaur et Caraman. Dans le même esprit favorable au positionnement ouest, Monsieur Jean-Paul ROCACHE souligne que 70% des flux de la population active sur Viviès vont vers Toulouse. Un positionnement de l'échangeur à l'ouest, en allant vers Toulouse, est donc plus pertinent qu'un positionnement plus à l'est.

Quant au maire de Maurens-Scopont, il redit l'opposition de la commune à la présence d'un échangeur à Esclauzolles et indique qu'un échangeur à Vendine le satisfait, il réitère aussi son opposition au tracé nord.

Des élus des communes situées plus à l'est, Monsieur MAS au nom de la communauté de communes du Pays de Cocagne et Madame PICOUE pour la commune de Cuq-Toulza, regrettent que la position privilégiée soit plus éloignée de leurs territoires, notamment en terme d'impact économique, mais prennent acte des avis des élus directement concernés. Ils remarquent que beaucoup de monde va devoir traverser Puylaurens.

Monsieur GRAMMONT retient donc que ces échanges confirment la proposition du maître d'ouvrage de retenir la position ouest pour l'échangeur.

4. Zone d'échange de Puylaurens et itinéraire de substitution :

Le maître d'ouvrage rappelle le principe général du projet d'utiliser la RN 126 comme itinéraire de substitution, sauf en trois points : déviation de Verfeil, déviation de Puylaurens, déviation de Soual.

Concernant le secteur de Puylaurens, l'itinéraire de substitution traverserait le bourg d'est en ouest via la RN 2126 (ex-RN 126), du nord au sud via la RD 84.

Madame LAPERROUZE réitère sa position exprimée lors des réunions précédentes, retrouver tout ce trafic dans le centre ville n'est pas acceptable. Avant la déviation, il y avait des morts à cause du trafic routier. Elle indique que le centre ville doit être réaménagé pour accueillir une zone piétonne et des ralentisseurs, destinés à contraindre la circulation automobile.

Monsieur MAS indique que les usagers provenant du territoire de Cuq-Toulza et ses alentours traverseront Puylaurens pour emprunter l'autoroute et aller à Castres.

La DREAL précise que la situation actuelle dans Puylaurens, avec l'existence de deux ronds-points de chaque côté du bourg depuis la création de la déviation n'a toujours été que transitoire, dans l'attente de l'achèvement de la mise à 2x2 voies entre Castres et Toulouse. Quelle que soit la forme qu'aurait prise cet achèvement (concession autoroutière ou non), les deux ronds-points auraient été supprimés et le trafic aurait traversé Puylaurens pour rejoindre l'échangeur.

Madame LAPERROUZE note que les trafics lui semblent bien faibles pour faire une autoroute. Monsieur GRAMMONT indique que le projet doit être considéré dans sa globalité, en tant que de liaison entre Castres et Toulouse; il précise que le maître d'ouvrage a toujours indiqué qu'une subvention d'équilibre serait nécessaire.

Madame LAPERROUZE demande l'étude d'un barreau afin de minimiser les impacts sur le village. Elle demande que l'itinéraire de substitution soit aussi bien aménagé que la route aujourd'hui afin de diminuer les nuisances.

5. Autres zones d'échange :

Sur la zone d'échange de Gragnague, Monsieur MANON s'étonne qu'avec le projet des Portes du Tarn, les études n'identifient pas plus de trafic potentiel sur le demi-échangeur à réaliser pour aller vers Albi.

Un élu du Faget pense que l'échangeur se fera, car, selon lui, le projet d'autoroute Castres-Toulouse est la première pierre d'un contournement de Toulouse qui emprunterait la vallée du Girou à l'ouest et poursuivrait vers Revel et Castelnau-d'Aud à l'est. Il considère que les impacts sur les terres agricoles du Lauragais seront en réalité supérieurs à ceux du seul projet Castres-Toulouse. Monsieur GRAMMONT lui rappelle que le projet de Grand contournement autoroutier de Toulouse a été abandonné suite au débat public correspondant et qu'il n'y a pas de projet de l'Etat en ce sens.

La DREAL indique ensuite que, pour les zones d'échange de Soual et de Castres, ses propositions de ne pas donner suite aux variantes étudiées (échangeur de Soual ouest et de Castres-VC 50) ne font pas consensus.

6. Autres points

En fin de réunion, des participants interrogent le maître d'ouvrage sur le calendrier de la prochaine phase de concertation sur les tracés. Monsieur GRAMMONT indique que la concertation aura lieu en février 2012 et que la décision sera prise en mars 2012. La décision portera sur le choix du tracé de référence, qui constituera la solution préférentielle du maître d'ouvrage, sans aucune variante.

Monsieur MANON demande pourquoi maintenir trois options d'itinéraire de substitution à Verfeil quand le Conseil général a clairement exprimé son refus de céder la déviation. Il demande également si le coût global intègre les barrières de péage et ce qui pourrait faire changer l'avis du maître d'ouvrage sur ses propositions.

A ces dernières questions, Monsieur GRAMMONT répond qu'il est toujours nécessaire d'étudier et comparer plusieurs alternatives comme cela a toujours été indiqué même si certaines rencontrent de fortes oppositions locales. Il confirme que le coût du projet intègre bien la réalisation des barrières de péage. Sur le dernier point, il rappelle que les échanges au cours des réunions intercommunales, lors des prochains comités de suivi et de pilotage seront pris en compte dans la décision finale du préfet.

Monsieur GRAMMONT clôt ensuite la réunion.