



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

**Réunion de concertation à Cambounet-sur-le-Sor
Mardi 29 novembre 2011**

Compte-rendu

20 personnes présentes :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Thomas CADOU, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Samuel BREILLER-TARDY, DDT du Tarn

Elus :

Madame Anne LAPERROUZE, Conseillère générale du canton de Puylaurens, Maire de Puylaurens
Madame Régine MASSOUTIE, Conseillère générale du canton de Castres-Est
Monsieur Pascal BUGIS, Maire de Castres et Président de la Communauté d'agglomération de Castres Mazamet (*appelé d'urgence pour d'autres obligations, il a dû quitter prématurément la réunion*)
Monsieur Sylvain FERNANDEZ, Maire de Cambounet-sur-le-Sor, Président de la Communauté de communes du Sor et de l'Agout
Monsieur Michel AURIOL, Maire de Soual
Monsieur Henri BLANC, Maire de Saïx
Monsieur Alex BOUSQUET, Maire de Sémalens
Monsieur Raymond FREDE, Maire de Saint-Germain-des-Prés
Monsieur Michel MAUREL, Maire de Fréjeville
Monsieur Bernard TRANIER, Conseiller communautaire à la Communauté de communes du Sor et de l'Agout
Monsieur Pierre LAPELLERIE, Directeur général adjoint à la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet
Monsieur Alain CERESOLI, Adjoint au Maire de Soual
Monsieur Jean-Louis ETIENNE, Adjoint au Maire de Saïx
Monsieur René MICHEL, Adjoint au Maire de Cambounet-sur-le-Sor
Monsieur Jacques MONTAGNE, Adjoint au Maire de Viviers-lès-Montagnes

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 d'étude pour la définition du tracé de référence
- Modalités de la 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 : Soual et Castres.

3. Zone d'échange de Soual

3.1. Principaux résultats des études

Cette présentation intervient après la réunion de Soual, qui s'est tenue le matin même. Les intervenants résument donc leurs propos.

Deux scénarios ont été étudiés pour la zone d'échanges de Soual : le premier avec un unique échangeur à l'est de la déviation, le second avec deux échangeurs de part et d'autre de la déviation. Les simulations de trafic montrent que le second scénario, plus cher en raison du coût de réalisation d'un échangeur supplémentaire, induit une très forte baisse des trafics des poids lourds sur l'autoroute, notamment des poids lourds : les recettes de péage baisseraient donc fortement et le montant de la subvention d'équilibre augmenterait de plus de 20 millions d'euros HT, par rapport à une situation avec un échangeur unique à l'est de la déviation de Soual. La DREAL propose donc de ne pas réaliser le deuxième échangeur à l'ouest de la déviation.

En raison de l'interdiction de circulation des poids lourds dans le centre de Soual, cette situation conduit les poids lourds effectuant un trajet nord – sud à emprunter l'autoroute entre les échangeurs de Puylaurens et de Soual est.

3.2. Échanges avec les élus

Michel AURIOL, maire de Soual, résume les remarques formulées lors de la réunion du matin à Soual. Il mentionne le fait que le maître d'ouvrage devra participer à la mise en place de l'itinéraire de substitution – en grande partie la RN 126 - avant de défendre la proposition de l'échangeur ouest de Soual; il s'agit de mettre en place une solution permettant de désengorger le centre de Puylaurens et de permettre le développement des zones économiques qui se trouvent autour de Soual. Il explique que sans l'échangeur de Soual ouest, un camion partant de Dourgne souhaitant desservir Cambounet devra passer par Puylaurens jusqu'à Soual Est, soit une réelle contrainte pour l'économie locale de cette zone.

Michel AURIOL estime que l'impact de l'échangeur Soual ouest sur la subvention d'équilibre doit être révisé car outre le fait de desservir une zone économique, c'est aussi une possibilité d'entrer rapidement sur l'autoroute pour les habitants de l'Escouts, Verdalle, Massagel qui veulent se rendre à Toulouse. De ce fait la perte de trafic que signale la DREAL lui paraît excessive et doit pouvoir être minimisée.

Raymond FREDE, Maire de Saint-Germain-des-Prés souligne que de Saint-Gervais il serait plus facile d'aller à Soual Ouest qu'à l'échangeur de Puylaurens .

Michel AURIOL considère que l'impact sur la subvention d'équilibre est surestimé.

Henri BLANC, Maire de Saïx, est satisfait que le fuseau de la section Castres-Soual en rase campagne ait été confirmé lors du comité de pilotage du 26 mai 2011. Il regrette d'avoir reçu seulement à la veille de la réunion le dossier sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution, ce qui n'a pas permis de préparer cette réunion notamment au sein de la Communauté de communes Sor et Agout.

Puis Henri BLANC rappelle que la priorité est la réalisation rapide de la liaison Castres-Toulouse, il précise que s'il y a des choix à faire, la priorité est à son avis le projet présenté par le Maire de Soual. Sans ignorer que la zone entre Soual et Castres représente le point le plus sensible de tout l'itinéraire en termes de trafic, de pollution, d'accidents. Il souhaite une concertation sur ce point avec la Ville de Soual et estime que la décision ne peut être prise à l'issue de cette réunion dans la mesure où des éléments nouveaux viennent enrichir le dossier.

Sylvain FERNANDEZ, Président de la Communauté de communes du Sor et de l'Agout lit la phrase écrite en page 75 du dossier : *« en ce qui concerne les poids lourds effectuant un trajet Castres – Revel, il ne sera plus possible de leur proposer un itinéraire gratuit et ils seront contraints d'utiliser l'autoroute »*. Il ajoute que les entreprises locales pourront difficilement supporter le surcoût occasionné par cet itinéraire.

Philippe GRAMMONT rappelle que le projet consiste à relier Toulouse à Castres, mais que pour tenir compte du développement de l'ensemble du territoire, le nombre d'échangeurs envisagé est important au regard de ce type de projet. Il rappelle que l'échangeur Soual est, positionné sur la commune à proximité de la zone d'activité et du centre de la commune, tient compte des potentialités de développement du territoire. Il indique que l'interdiction de circulation des poids lourds dans Soual pour des raisons de sécurité et l'inclusion des déviations de Soual et de Puylaurens dans le projet d'autoroute, conduira à contraindre les poids lourds à emprunter l'autoroute - cette mesure étant légale. Il explique ensuite que, si l'autoroute était gratuite, les difficultés seraient les mêmes pour l'itinéraire de substitution. Il rappelle que l'autoroute a vocation à accueillir du trafic de transit, que les liaisons est-ouest sont majoritaires mais que pour les liaisons nord-sud locales, il existe effectivement une contrainte d'allongement du temps de parcours.

Philippe GRAMMONT assure les participants que l'ensemble des remarques formulées lors de ces réunions seront retranscrites dans des comptes rendus précis et mis en ligne. Il rappelle que l'Etat se doit de présenter des éléments objectifs par rapport aux propositions d'échangeurs supplémentaires et la prise en charge de la subvention d'équilibre et les porter à la connaissance de chacun.

Michel AURIOL, Maire de Soual considère que si l'échangeur ouest a un coût supplémentaire, il peut également amener un gain supplémentaire. Puis, il demande pourquoi les déviations de Puylaurens et de Soual ne sont pas utilisées comme voie de substitution.

Philippe GRAMMONT rappelle que l'itinéraire de substitution est la RN 126 sauf les déviations de Puylaurens, Verfeil et Soual et que l'Etat a toujours été clair sur ce point dès le débat public.

Michel AURIOL constate depuis les 6 derniers mois, les propositions formulées par les élus ont certes été étudiées, mais que le résultat n'évolue pas. Il espère que de nouveaux éléments seront présentés en 2012 et que les acteurs du monde économique seront invités à l'atelier 2 « stratégie économique locale » des ateliers du développement durable qui se dérouleront en janvier 2012.

Philippe GRAMMONT indique que les études apportent des éléments nouveaux : elles abordent les enjeux environnementaux du projet, précisent les conséquences sur les trafics, et éclairent les coûts et les conséquences sur le montant de la subvention d'équilibre générés par les différentes variantes proposées.

Michel AURIOL souhaiterait obtenir, au-delà des coûts, une étude approfondie des effets économiques du projet proposé par l'Etat sur le tissu économique local.

Philippe GRAMMONT rappelle que l'étude ne visait pas à confirmer le projet proposé par l'Etat mais à regarder les enjeux des différentes propositions, les reports de trafic ainsi que les éléments de coût pour permettre un choix concerté.

Sylvain FERNANDEZ ne conteste pas les études mais regrette l'absence d'avancée. Il rappelle qu'il a été difficile de trouver un consensus sur ce projet et qu'il n'est pas certain qu'il perdure.

Philippe GRAMMONT répète que le projet comprend déjà un nombre important d'échangeurs, dont un sur Soual, et invite les élus à regarder le côté positif du projet même si comme tout projet nouveau, il bouleverse la situation existante.

Sylvain FERNANDEZ se demande comment expliquer à la PAC qui compte une vingtaine d'emplois, qu'elle sera désormais soumise à un péage et craint qu'elle ne soit tentée de quitter son site actuel. Il ajoute qu'il y a d'autres entreprises, des PME, concernées par cette problématique et que les élus ne laisseront pas partir ces entreprises, et le consensus sur l'autoroute risque d'éclater s'il n'y a pas de réponse dynamique pour l'économie existante.

3.3. Synthèse

Philippe Grammont résume les remarques sur la zone d'échange de Soual, notamment la volonté des élus locaux de retenir la solution de l'échangeur supplémentaire à l'ouest de Soual, au motif des impacts sur l'économie locale et constate l'absence de consensus.

4. Zone d'échange de Castres

4.1. Principaux résultats des études

Deux scénarios ont été étudiés : le premier avec un échangeur unique au niveau de Saint-Palais et le second avec un échangeur supplémentaire au niveau de l'intersection du projet d'autoroute avec la voie communale n°50. La conséquence d'un nouvel échangeur au droit de la VC 50 est l'augmentation de la subvention d'équilibre de 9 millions d'euros HT environ. Les trafics empruntant l'échangeur de la VC 50 sont faibles, celui-ci étant très concurrencé par les échangeurs de Soual et de Saint-Palais.

La DREAL propose de ne pas retenir l'échangeur au droit de la VC 50.

4.2. Échanges avec les élus

Pierre LAPELLERIE rappelle la position de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet : la réalisation de cet échangeur supplémentaire permettra de ne pas asphyxier la zone de la Chartreuse et évitera également un transfert des trafics sur Saix. Il précise, au titre de la connaissance des enjeux environnementaux, la présence d'un forage situé « à l'arrière de Bigard ».

Henri BLANC rappelle que la priorité est la réalisation de l'autoroute Castres-Toulouse et que s'il est prouvé que les échangeurs supplémentaires risquent de compromettre le projet, des choix seront fait en concertation avec le Comité de soutien du Pays d'Autan et la Communauté de communes du Sor et de l'Agout. Puis il lit un commentaire dans la page 70 du dossier : « les usagers en provenance l'ouest et se rendant à la zone d'activité du Mélou et de la Chartreuse sortent directement à l'échangeur de Soual et empruntent ensuite la RN 126. Ceux venant de Castres et se rendant à la zone d'activités du Mélou et de la Chartreuse sont dissuadés par le coût du péage et empruntent en

majorité la RN 126, dont l'itinéraire est en outre plus direct ». Henri BLANC demande de préciser ce paragraphe.

Thomas CADOUL explique en d'autres termes le phénomène rendu par le modèle le fait que l'autoroute soit plus longue que la RN 126 entre Castres et Soual - car elle forme un 'S' - dissuade les gens se rendant au Mélou de prendre l'autoroute, qui est de plus payante

Philippe GRAMMONT explique que le trafic est finalement assez faible sur les bretelles de l'échangeur de la VC 50 et que les personnes allant dans la partie Est de la zone sortent à l'échangeur de Saint-Palais.

Thomas CADOUL ajoute que le caractère payant est également dissuasif quand on vient de Castres.

Pierre LAPELLERIE indique que les trafics venant de Castres, ne viennent pas toujours du centre-ville, et qu'en venant de la rocade le trafic entrera directement sur l'autoroute. De même les transports de matières dangereuses préféreront sortir à l'échangeur du VC50 plutôt qu'à Soual».

Philippe GRAMMONT convient qu'il y a bien du trafic, mais qu'il est faible.

Henri BLANC évoque le transit généré par les entreprises de Mélou et La Chartreuse auquel s'ajoute le transit, le tout entraînant la congestion de trafic à Soual, au niveau des feux tricolores notamment. Il rappelle que Soual est la zone la plus sensible en termes de trafic, que celui-ci est plus fluide après Soual.

Philippe GRAMMONT alerte sur le fait qu'un nouvel échangeur entraînerait 3 points d'échanges sur une section de 10 kilomètres.

Pierre LAPELLERIE rappelle que l'échangeur de la VC 50 était intégré dans le projet initial déclaré d'utilité publique.

Thomas CADOUL explique que cela était envisagé dans le cadre d'une infrastructure libre de péage, que les comportements des usagers sont différents sur une autoroute à péage et que le nombre d'échangeurs avait été revu lors du choix d'un projet concédé.

4.3. Synthèse

Philippe Grammont constate le souhait réitéré de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet de l'inscription de l'échangeur de la VC 50 dans le projet d'autoroute.

5. L'itinéraire de substitution

5.1. Principaux résultats des études

Le projet d'autoroute étant majoritairement en tracé neuf, l'itinéraire de substitution est composé de la RN 126 actuelle. Seuls trois points échappent à cette règle générale : il s'agit des trois déviations qui seront, ou pourraient être, intégrées au tracé de l'autoroute (déviation de Verfeil, déviation de Puylaurens, déviation de Soual) : cf. diaporama.

5.2. Échanges avec les élus

Lors de la présentation de la déviation de Puylaurens, Anne LAPERROUZE rappelle que l'augmentation de trafic sur la RD84 n'est pas acceptable et reformule sa proposition de créer un barreau de 700 mètres pour dévier le trafic, proposition non étudiée par l'Etat.

Les autres remarques sur l'itinéraire de substitution ont été faites précédemment dans la réunion.

6. Conclusion

Philippe GRAMMONT constate qu'il n'y a plus de remarque et remercie les participants de leur attention.