



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

**Réunion de concertation à Verfeil
vendredi 25 novembre 2011**

Compte-rendu

25 personnes présentes :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Thomas CADOU, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Anne VUILLET, DDT du Tarn

Elus :

Madame Claudine AZA, adjointe au maire de Loubens-Lauragais
Monsieur Paul BERNARDI, maire de Bannières
Monsieur Michel BOUYSSOU, maire de Villeneuve-lès-Lavaur
Monsieur Francis CALMETTES, maire du Faget
Monsieur Patrick CERVANTES, maire de Montcabrier
Monsieur Patrice CHOUZY, maire de Teulat
Monsieur Jean-Marc CREMOUX, conseiller municipal du Faget
Madame Virginie DEFFAUX, agent à la Communauté de communes Tarn-Agout et au SCOT du Vaurais
Monsieur Hervé DUTKO, maire de Verfeil
Monsieur Jean-Pierre DUVAL, conseiller municipal de Maurens-Scopont
Monsieur Roger FERRANDO, adjoint au maire de Bourg-St-Bernard
Monsieur Jean-Claude FIGNES, maire de Francarville
Monsieur Gilbert HEBRARD, maire de Vendine, conseiller général du canton de Caraman, président de la Communauté de communes Cœur Lauragais
Monsieur Christian MAS, président de la Communauté de communes du Pays de cocagne
Madame Maryse MOUYSET, maire de Saussens
Monsieur Yvon NOYES, maire de Loubens-Lauragais
Monsieur Claude REILHES, maire de Maurens-Scopont
Monsieur Jean-Paul ROCACHE, président de la communauté de communes du SESCOAL
Monsieur Claude ROUDIERE, maire de St-Marcel-Paulel, conseiller général du canton de Verfeil
Monsieur Gilles SCHATAMBURLO, adjoint au maire du Faget
Monsieur Olivier TARDY, conseiller infrastructures à la Chambre d'agriculture du Tarn
Monsieur Pierre VIRVES, maire de Cambon-lès-Lavaur

Madame Nerte DAUTIER, garante de la concertation excusée

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 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.

Monsieur Gilbert HÉBRARD, conseiller général et maire de Vendine, président de la communauté de communes Cœur Lauragais, intervient à ce stade pour rappeler son opposition au projet, qui représente pour lui une triple erreur : écologique, économique et en matière d'aménagement du territoire.

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 : Verfeil et Vendine – Maurens-Scopont.

3. Zone d'échange de Verfeil

2.1. Principaux résultats des études

Trois positions ont été étudiées : ouest, centre et est. Les enjeux environnementaux sont similaires pour les trois positions (zone inondable du Girou et présence de faune protégée). Les enjeux agricoles sont un peu plus forts pour la position ouest, car elle impacterait une exploitation de plus que les deux autres positions étudiées. L'autoroute conduirait à une forte baisse de trafic sur le réseau secondaire, notamment la RN 126. Enfin, sur le plan financier, la position ouest présente un surcoût par rapport aux deux autres positions étudiées car elle nécessite la réalisation de bretelles plus longues que pour les deux autres positions étudiées. Compte tenu de l'ensemble de ces données, le maître d'ouvrage propose de retenir la position centre.

2.2. Échanges avec les élus

Monsieur le maire de Verfeil s'inquiète des impacts de l'échangeur en position centre sur le rond-point et la station d'épuration située à proximité, ainsi que sur le bâti. Il demande également quand le nouveau périmètre de zone inondable sera connu, alors que la commune est en procédure de révision du PLU.

La DREAL indique que la position de l'échangeur n'entraîne aucun impact sur le bâti, ni sur la station d'épuration. Le rond-point devrait être en revanche déplacé (quelle que soit la position retenue pour l'échangeur), mais sa fonctionnalité sera reconstituée. Quant au périmètre définitif de zone inondable, il ne sera défini que lorsque le tracé de référence sera connu, durant la phase de préparation du dossier d'enquête publique (été 2012). Monsieur le maire indique alors que la position centre a la préférence de la commune de Verfeil.

2.3. Synthèse

Après avoir rappelé que la position retenue pour l'échangeur figurera dans le cahier des charges de l'appel d'offre pour le choix du concessionnaire, la DREAL conclut que la proposition centre paraît faire consensus.

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

3.1. Principaux résultats des études

Trois positions ont été étudiées : une position ouest au droit de la RD 11 à Vendine ; deux positions à l'est du croisement de la RN 126 avec la RD 826, l'une au droit de la zone d'Esclauzolles et l'autre 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 sont plus importants pour la position de Cambon-lès-Lavaur, en raison de la présence de deux sièges d'exploitation et de leurs terres 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 le RN 126 et la RD 42. En revanche, la position ouest, au niveau de Vendine, induit un trafic sur l'autoroute plus important en direction ou en provenance de Toulouse. Ainsi, même si cette position entraîne un coût de travaux supérieur aux deux autres, en raison de bretelles et de déblais plus importants, elle permet une baisse de 3 à 3,2 M€ HT de la subvention d'équilibre par rapport aux deux emplacements ouest, grâce aux recettes de péage supplémentaires.

En conséquence, la DREAL propose de retenir la position ouest.

3.2. Échanges avec les élus

A la demande du maire de Loubens-Lauragais, le maître d'ouvrage précise que la position ouest n'a aucun impact paysager sur le château de Scopont, contrairement aux deux autres positions étudiées.

Les maires de Cambon-lès-Lavaur et de Maurens-Scopont indiquent leur refus de l'échangeur sur le territoire de leur commune.

Monsieur le maire de Vendine rappelle son opposition de principe au projet autoroutier mais reconnaît que le positionnement ouest au niveau de Vendine est le meilleur pour l'intérêt général. Il accepte le positionnement de l'échangeur sur sa commune. Il alerte le maître d'ouvrage sur la présence de maisons au carrefour des Bourriours et sur le fait que les terres agricoles sont drainées et irrigables.

Le président de la communauté de communes du SESCOAL considère également le positionnement sur Vendine comme préférable. Il indique que 70% de la population locale travaille à Toulouse et pourrait alors emprunter cet échangeur.

Le président de la communauté de communes du Pays de Cocagne, regrette que l'échangeur soit éloigné du territoire de la communauté de communes, mais constate que les chiffres sont favorables au positionnement sur Vendine..

Monsieur le maire du Faget demande si une déviation de Vendine est prévue pour limiter l'impact en trafic supplémentaire dans la commune. La DREAL répond que ce n'est pas dans le projet autoroutier, et que les études ne montrent pas de hausse notable du trafic dans Vendine, car il y a déjà un trafic existant vers la RD 42 ou la RD 826.

Monsieur le maire de Bourg-Saint-Bernard demande si les études ont pris en compte les nouvelles servitudes aéronautiques de l'aérodrome. Le maître d'ouvrage confirme que le fuseau retenu permet une recherche de tracés prenant en compte les servitudes aéronautiques.

Monsieur le maire de Loubens-Lauragais et Monsieur le maire de Maurens-Scopont s'inquiètent de l'impact du choix de la position de l'échangeur sur les tracés à l'étude. Ce dernier rappelle son opposition au tracé nord et demande où en sont les études sur les tracés, pour répondre aux inquiétudes des habitants de la commune. La DREAL indique que le choix de l'échangeur n'a aucune incidence sur les tracés, que les études sur les variantes de tracés sont actuellement en cours et que les résultats seront présentés lors de la concertation du premier trimestre 2011.

3.3. Synthèse

En conclusion de cette séquence, Monsieur GRAMMONT retient que la proposition d'échangeur au niveau de Vendine fait consensus.

4. Autres zones d'échange

Dans le secteur de Gragnague, le maître d'ouvrage précise que les modes de financement sont différents car le réseau est déjà concédé aux ASF. Ainsi un éventuel complément du diffuseur autoroutier A68 / A680 devrait être négocié dans le cadre du contrat pluriannuel Etat/ASF. Concernant un éventuel complément de l'échangeur local entre l'A 680 et la RD 20, son financement devrait être pris en charge par les collectivités locales.

Le coût estimé pour le complément de la demi-bifurcation autoroutière A 68 / A 680 est estimé à 30 millions d'euros. Celui pour le complément du demi-échangeur à hauteur de 13,5 millions d'euros. Ces montants ne prennent pas en compte les coûts liés à l'exploitation. Les trafics empruntant quotidiennement les bretelles supplémentaires s'élèveraient à 300 véhicules, ce qui est trop faible au regard des coûts envisagés. Le maître d'ouvrage propose de maintenir la situation actuelle avec les demi-échangeurs.

La présentation de ces conclusions fait réagir les élus présents, notamment Messieurs les maires de Saint-Marcel-Paulel, Bannières, Le Faget, Verfeil, ainsi que la Communauté de communes de Tarn-Agout. Ils soulignent l'importance de mailler le territoire dans l'esprit du SCOT, de prendre en compte l'impact de la future gare TGV de Bressols, la ZAC « Porte du Tarn » et le développement futur de la gare de Gragnague.

La DREAL note l'absence de consensus et rappelle que le sujet sera à nouveau débattu dans le cadre de la réunion intercommunale de concertation à Castelmaurou.

La présentation des autres zones d'échange (Puylaurens, Soual et Castres) n'appelle pas de commentaires de la part des participants.

5. Itinéraire de substitution

Le maître d'ouvrage rappelle que c'est la RN 126 qui fait office d'itinéraire de substitution au projet d'autoroute, car celle-ci est prévue en tracé neuf dans la plupart des secteurs. Il existe trois cas

particuliers, correspondant aux déviations de bourg existantes qui seront ou pourraient être intégrées dans le projet autoroutier : les déviations de Verfeil, Puylaurens et Soual.

Seule la déviation de Verfeil fait l'objet d'interventions. Il s'agit de la RD 20, réalisée par le Conseil général de la Haute-Garonne. Trois options de tracé sont actuellement en cours d'étude, qui induisent trois hypothèses pour l'itinéraire de substitution :

- doubler sur place la déviation actuelle : l'itinéraire de substitution serait alors composé de la DR 112 et de la route de Puylaurens ; il traverserait le bourg de Verfeil ;
- doubler sur place la déviation actuelle et réaliser en parallèle une nouvelle déviation à deux voies : l'itinéraire de substitution serait la nouvelle déviation ;
- maintenir la déviation de Verfeil et réaliser en parallèle l'autoroute : l'itinéraire de substitution serait la déviation actuelle.

L'option d'un itinéraire de substitution traversant le village de Verfeil est fermement rejetée par Monsieur le maire de Verfeil, qui rappelle que la route de Puylaurens a été déclassée en voie communale.

Monsieur HEBRARD, conseiller général du canton de Caraman, rappelle l'opposition du Conseil général à l'autoroute et à l'intégration de la déviation de Verfeil dans le projet. Il rejette donc les deux options qui prévoient un doublement de la déviation pour la transformer en autoroute.

6. Subvention d'équilibre

Sur ce point, Monsieur HEBRARD rappelle le refus du Conseil général de la Haute-Garonne de participer financièrement au projet.

Le maître d'ouvrage rappelle que le besoin d'une subvention d'équilibre est une donnée de départ de ce projet, répartie à 50/50 entre l'Etat et les collectivités territoriales. Estimée lors du débat public à 113 M€ HT (valeur 2009) dans le cadre du scénario de base, son montant sera actualisé début 2012, car l'étude des variantes de tracés peut impacter le coût global du projet. Son montant définitif dépendra de l'offre du concessionnaire retenu.