

AUTOROUTE CASTRES-TOULOUSE
Réunion intercommunale du 15 avril 2016 à 9h30
Gragnague – Salle du Conseil Municipal
Compte-rendu

Participants (par ordre alphabétique) :

- Denis BOUSCATEL, commune de Vendine
- Gisèle CAILLIVE, commune de Francarville
- Daniel CALAS, Maire de Gragnague
- Henri DUTKO, Maire de Verfeil
- Roger FERRANDO, commune de Bourg-Saint-Bernard
- Jean-Claude FIGNES, Maire de Francarville
- Sabine GEIL-GOMEZ, Conseillère départementale du canton de Pechbonnieu, Présidente de la Communauté de communes des Coteaux de Bellevue
- Gilbert HEBRARD, Conseiller départemental du canton de Revel, Président de la Communauté de communes de Cœur Lauragais, Maire de Vendine
- Philippe PETIT, Président du Syndicat Mixte du Scot Nord Toulousain

Les services de l'Etat étaient représentés par :

- Jean-Yves CHIARO, Sous-Préfet de Castres
- Christian GODILLON, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées,
- Aurélie BOUSQUET, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
- Joël PAGANIN, DDT de la Haute-Garonne
- Nadine RICHARD, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
- Paola SCANU, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Partenaire :

- Tristan GARNIER, Autoroutes du Sud de la France

Introduction

Monsieur le Sous-Préfet Jean-Yves CHIARO, représente le Préfet de Région, il ouvre la séance à 9h30 et remercie les participants de leur présence. Il indique les objectifs de cette réunion : faire un point d'avancement avec les élus avant l'enquête publique prévue en fin d'année 2016 ; présenter le travail mené par les services de l'Etat depuis début 2015 ; expliquer les procédures à venir et tout particulièrement les mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

Gilbert HEBRARD rappelle la demande de certains maires du territoire de disposer d'une étude sur les solutions alternatives à la réalisation d'une autoroute concédée. Il estime que la solution retenue est disproportionnée. Les deux communautés de communes concernées sur ce secteur en Haute-Garonne ont débloqué une enveloppe financière pour réaliser cette étude.

Monsieur le Sous-Préfet prend acte de ces remarques et donne la parole à la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées pour la présentation.

Présentation

Aurélie BOUSQUET et Christian GODILLON, de la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, et Tristan GARNIER, des Autoroutes du Sud de la France (ASF), présentent :

- le point d'avancement général du projet,
- l'actualisation des études,
- le contenu du dossier d'enquête publique,
- le calendrier.

La présentation débute par un rappel du tracé. Sur la partie déjà concédée aux ASF, Tristan GARNIER explique que la bretelle de l'A680 pourra être élargie par sa partie nord.

Aurélie BOUSQUET rappelle en premier lieu les caractéristiques du projet :

- Entre l'A68 (Graguague) et Verfeil, l'autoroute emprunte la bretelle existante (A680) qui sera mise à 2x2 voies (par le nord) par son concessionnaire actuel ASF, qui réalisera aussi un nouveau diffuseur à Verfeil.
- La partie Verfeil-Castres sera réalisée en tracé neuf, à l'exception des déviations existantes de Puylaurens et de Soual. L'échangeur de Puylaurens sera adapté pour accueillir des gares de péage. Un barreau de contournement sera réalisé à l'ouest de Puylaurens pour permettre aux poids lourds venant du nord de prendre l'échangeur de Puylaurens situé au sud du village sans passer par le centre bourg. Un nouveau diffuseur est prévu à Soual-est, ainsi qu'à Saint-Palais pour rejoindre la rocade de Castres.

Aurélie BOUSQUET présente ensuite une maquette numérique du projet. Elle attire l'attention sur le fait que ce support de communication matérialise le tracé de référence (sur lequel a été fondée l'étude d'impact), étant précisé que la bande de déclaration d'utilité publique (D.U.P.) portée à l'enquête publique est plus large (300 mètres environ) et que le projet pourra être adapté dans cette bande par le concessionnaire qui sera désigné au terme d'un appel d'offre de concession.

Elle expose enfin les principales étapes de la concertation depuis 2011, dont le bilan sera versé au dossier d'enquête publique, tout comme le cahier de recommandations réalisé suite

aux travaux du groupe de travail « Aménagement et Agriculture » pour présenter des pistes de travail aux élus locaux afin de concevoir des projets locaux cohérents avec l'arrivée de l'infrastructure autoroutière.

Gilbert HEBRARD fait remarquer que le branchement sur l'A68 ne permet pas d'aller en direction d'Albi faute d'échangeur complet. Il demande également si une indemnisation est prévue par rapport aux ouvrages déjà réalisés.

Aurélie BOUSQUET rappelle que le complément d'échangeur à Gragnague sur l'A68 a été étudié en 2011 par l'Etat et présenté en concertation. Il a été décidé par décision préfectorale fin 2011 de ne pas le retenir au terme d'une analyse multi-critères (dossier de concertation échangeurs et itinéraires de substitution).

Christian GODILLON indique que les déviations actuelles sont existantes et ne font pas partie du coût du projet, ce qui sera pris en compte dans le calcul de la subvention d'équilibre, dont le montant diminue en conséquence. Il explique que ces coûts n'auront pas à être supportés par le concessionnaire, lequel en tiendra compte dans son offre lors de l'appel à concession. Il a donc un effet sur la subvention d'équilibre et sur les tarifs de péage qui seront moindres.

Gilbert HEBRARD remarque qu'il faudra désormais traverser Puylaurens pour les trajets courts. Il considère par ailleurs que la nouvelle infrastructure ne fera qu'avancer le moment où les usagers seront bloqués dans les embouteillages de la rocade toulousaine.

Tristan GARNIER répond que du temps est gagné sur le trajet entre Castres et la rocade toulousaine, quel que soit l'état d'encombrement de celle-ci. Il ajoute que l'autoroute ne va pas augmenter les embouteillages autour de Toulouse car les futurs usagers effectuent déjà ce trajet pour la plupart.

Hervé DUTKO confirme que la Communauté de communes des coteaux du Girou a voté une subvention pour l'étude d'une alternative à l'autoroute concédée. Il reprend les propos de Gilbert HEBRARD pour regretter l'absence d'un échangeur complet à Gragnague, permettant de se diriger vers Albi. La commune de Verfeil subit par ailleurs de plus en plus de passages de véhicules allant vers le nord de Toulouse.

Philippe PETIT suggère de préserver le foncier pour pouvoir réaménager cet échangeur dans le futur. Il souhaite savoir si des passages permettant l'écoulement des crues du Girou ont été prévus.

Sur ce dernier point, Aurélie BOUSQUET précise que les ouvrages ont été dimensionnés pour une crue centennale et seront présentés dans la suite de la réunion. Philippe PETIT indique que ces ouvrages devront être correctement entretenus.

En réponse à Philippe PETIT, elle précise que le coût de l'échangeur supplémentaire vers Albi avait été évalué à environ 20 millions d'euros.

Christian GODILLON présente ensuite l'évolution des trafics entre 2007 et 2014. Les hypothèses de croissance du trafic issues du débat public sont globalement vérifiées. Le trafic poids lourds a augmenté mais dans une proportion moins importante que prévu lors des estimations du débat public de 2009 (1,2% au lieu de 1,5%), en raison notamment de la crise économique.

Roger FERRANDO demande si le comptage a été réalisé en plusieurs points.

Christian GODILLON donne le chiffre de 47 points, sur la RN 126 mais aussi ailleurs sur tous les itinéraires s'offrant aux usagers. Une enquête « origine / destination » a complété ce comptage. Le trafic sur des itinéraires comme la RD 112 et la RD 826 est pris en compte. Les usagers font un arbitrage entre le gain de temps permis par l'autoroute et le paiement du péage, ce qui induit une répartition des véhicules entre l'autoroute et les autres itinéraires. Les prévisions sont modélisées en fonction du temps de parcours et du montant du péage.

Jean-Claude FIGNES demande combien de comptages ont eu lieu sur la RD 826.

Christian GODILLON explique qu'il y a eu 5 comptages sur cet axe. Aurélie BOUSQUET ajoute que le détail de ces études figure dans la pièce G du dossier d'enquête publique.

Gilbert HEBRARD estime que les habitants de la partie ouest du secteur étudié ne prendront presque jamais l'autoroute. Aurélie BOUSQUET confirme que la partie ouest fournit moins d'usagers que la partie est car la partie ouest est déjà bien desservie par l'A68 et les réseaux routiers existants contrairement à la partie plus à l'est du territoire. L'autoroute est pensée dans une logique de drainage du trafic de transit ; le trafic local restera en grande partie sur les voies locales.

Denis BOUSCATEL s'inquiète du devenir de la RN 126 après la réalisation de l'autoroute.

Christian GODILLON répond que la RN 126 a vocation à être déclassée en route départementale après la construction de l'autoroute. Avant ce transfert, des travaux de remise en état auront lieu : il ne s'agira cependant pas de réaménagements des carrefours (le trafic sera demain moins important sur cette route).

Gisèle CAILLIVE demande si la subvention sera plus élevée si l'autoroute n'est pas rentable. Elle regrette que les habitants de la partie ouest doivent payer pour une infrastructure qu'ils emprunteront peu.

Christian GODILLON répond que lorsque l'on fait la somme des coûts et des avantages de l'autoroute, le calcul est positif pour l'ensemble du territoire. Monsieur le Sous-Préfet ajoute qu'il s'agit d'une des composantes de l'utilité publique du projet.

Gilbert HEBRARD reconnaît le devoir de solidarité, mais regrette qu'il ne s'agisse ici que d'un barreau d'autoroute sans débouché au-delà de Castres.

Monsieur le Sous-Préfet rappelle que cette infrastructure désenclave le bassin de Castres-Mazamet. Il rappelle que l'objet de la présente réunion est de préparer l'enquête publique. Christian GODILLON ajoute que le dossier d'enquête publique expose des éléments objectifs, aussi bien positifs que négatifs. Il passe ensuite à la présentation des coûts du projet.

Gilbert HEBRARD demande quelle est l'évolution du coût du projet selon une référence de valeur fixe.

Christian GODILLON indique qu'il est difficile de comparer les données lorsque les dates de référence des valeurs ne sont pas les mêmes. Il indique que la DREAL fera une fiche technique sur les aspects financiers permettant de présenter les éléments depuis le débat public aux mêmes dates de valeur.

Christian GODILLON et Aurélie BOUSQUET présentent ensuite les éléments pris en compte pour calculer la valeur actuelle nette du projet. Le Commissariat Général à l'Investissement devra donner un avis avant l'enquête publique en matière de calculs socio-économiques.

Aurélié BOUSQUET présente la composition du projet de dossier d'enquête publique. La pièce « C » (notice explicative) permet une lecture rapide car elle synthétise l'ensemble du dossier. La pièce D constitue un important volet du dossier. Il s'agit du plan général des travaux avec la bande d'environ 300 mètres qui sera portée à l'enquête publique ; c'est cette bande qui figurera dans les documents d'urbanisme. La pièce « E » contient l'étude d'impact, la pièce « G » présente l'évaluation socio-économique du projet. La pièce « H » porte sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Cette pièce est en cours d'élaboration. A ce stade, seuls les éléments relatifs à la commune de Bonrepos Riquet sont insérés au dossier. Il est précisé qu'une pièce comprenant les avis de l'Autorité Environnementale et du Commissariat Général à l'Investissement sera ajoutée au dossier lorsque ces avis seront formalisés.

Aurélié BOUSQUET commente le plan général des travaux. La largeur de la bande de D.U.P. diminue dans certains secteurs plus urbanisés pour éviter d'impacter des bâtis ; il est précisé que l'estimation faite de 130 bâtis impactés est haute puisqu'elle intègre les annexes à l'habitat.

Elle présente ensuite les effets et mesures du projet en phase chantier et lors de l'exploitation. 111 rétablissements routiers, agricoles et hydrauliques sont prévus pour franchir l'autoroute, dont un peu moins de 80 dédiés à l'agriculture. Elle précise que les protections phoniques (à la source ou en façade) seront adaptées à l'environnement, avec une obligation d'efficacité au regard des trafics estimés à l'horizon 2044. Concernant l'Agout, son franchissement en viaduc permet de protéger ce cours d'eau classé Natura 2000. Après l'enquête publique et le résultat d'appel d'offres permettant le choix d'un concessionnaire entre Verfeil et Castres, une enquête parcellaire et des études plus détaillées (notamment vis-à-vis des obligations réglementaires liées à la police de l'eau et aux autorisations relatives aux dérogations des espèces protégées) seront réalisées par le concessionnaire retenu. Les surfaces utilisées pour les besoins du chantier seront par la suite restituées si elles ne sont pas nécessaires à l'ouvrage routier.

Tristan GARNIER précise que pour le secteur inondable du Girou, l'objectif est d'atteindre une amélioration de la transparence hydraulique.

Gilbert HEBRARD s'inquiète de l'impact sonore sur son village en raison du passage en remblai.

Aurélié BOUSQUET identifie sur la carte le seul bâti présentant un dépassement du seuil réglementaire pour Vendine, ce seuil étant fixé à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit.

A propos des impacts sur le milieu physique, Aurélié BOUSQUET indique que le syndicat du bassin Hers-Girou a été consulté, ce que confirme Gilbert HEBRARD.

Joël PAGANIN présente ensuite la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Hervé DUTKO apporte une correction sur la situation de Verfeil : le PLU de la commune a été approuvé dans la semaine précédente. Joël PAGANIN conclut en rappelant que les élus seront conviés à une réunion d'examen conjoint bien avant l'enquête publique.

Hervé DUTKO demande si cette procédure contraint les collectivités à modifier leur PLU.

Joël PAGANIN précise la procédure : les communes sont consultées, l'Etat se chargeant des modifications. Monsieur le Sous-Préfet tient à rassurer les élus sur le processus : il s'agit essentiellement d'une procédure pour laquelle l'Etat accompagne les élus.

Christian GODILLON décrit ensuite le calendrier jusqu'à l'enquête publique, cette dernière pouvant durer entre un et deux mois. Monsieur le Sous-Préfet précise que cette durée dépend du nombre de commissaires enquêteurs et de l'organisation retenue.

Christian GODILLON projette ensuite une animation pédagogique (*motion design*) qui sera mise en ligne sur le site internet du projet afin d'informer le grand public sur la procédure d'enquête publique.

Monsieur le Sous-Préfet rappelle aux élus que les avis qui leur sont demandés permettront d'améliorer le dossier d'enquête publique. L'objectif est qu'il soit le plus exact et le plus complet possible.

Gilbert HEBRARD demande ce qu'advientra le projet si la commission d'enquête émet un avis défavorable.

Monsieur le Sous-Préfet précise que la décision sur la Déclaration d'Utilité Publique revient au Gouvernement, après avis du Conseil d'Etat.

L'assemblée n'ayant plus de questions, Monsieur le Sous-Préfet lève la séance à 12h et remercie les participants.