

Autoroute Castres-Toulouse

Fiche technique

Nouvelles mobilités, multimodalité (1) et intermodalité (2)

- (1) La multimodalité désigne la présence de plusieurs modes de transport entre deux lieux.
(2) L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Les nouvelles formes de mobilité : optimiser ses déplacements

Les nouvelles technologies de communication, le partage des véhicules et les plans de déplacements des entreprises et des administrations sont autant de vecteurs pour maîtriser et optimiser les déplacements.

Pour plus de renseignements sur ces sujets, consulter le dossier du débat public (pages 52 et 53) et l'étude de l'impact sur la mobilité des technologies de l'information et des nouveaux systèmes de transport (CETE du Sud-Ouest, juin 2009), disponibles sur le site www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr dans la rubrique « Les archives du débat public ».

La multimodalité

- **Entre Toulouse et Castres : un choix possible entre la route et le fer**

Sur la liaison Castres – Toulouse, deux modes de transport peuvent être envisagés : le fer et la route. Cette alternative est intéressante principalement à Castres puisque les autres communes sont éloignées des gares.

Le fer

La part modale du train était de 10% pour le trajet Castres-Toulouse en 2007. Les investissements prévus pour atteindre les objectifs du 2ème plan régional des transports (PRT2) représentent un investissement de près de 300 millions d'euros sur un total de plus de 800 millions d'euros pour l'ensemble de Midi-Pyrénées.

La route

Actuellement il n'existe pas de trajet en autocar compétitif sur l'axe Castres-Toulouse.

- **Autoroute Castres-Toulouse : des études multimodales**

Comme présenté lors du débat public, les investissements ferroviaires programmés conduisent à retenir une part modale de 15% sur le trajet Castres-Toulouse à l'horizon 2025 qui constituait l'année de référence pour ce dossier. Les projections de trafic sont réalisées avec cette hypothèse qui intègre donc les reports de la route vers le fer.

L'intermodalité : se déplacer avec une voiture... mais pas seulement

Lors du débat public, plusieurs demandes avaient été formulées en faveur d'une étude sur les potentialités de la gare de Gragnague en tant que pôle intermodal. Cette question a été traitée dans le dossier de concertation « Echangeurs et itinéraire de substitution » (pages 24 et 25).

– Principaux résultats de l'approche intermodale

Lors du débat public, plusieurs demandes avaient été formulées en faveur d'une étude sur les potentialités de la gare de Gragnague en tant que pôle intermodal. La décision du préfet de région précise que cette étude doit être menée dans le cadre des études sur les échangeurs.

La présence, au niveau de la commune de Gragnague, d'une gare et des demi-échangeurs permet d'envisager une hausse de la fréquentation grâce à la présence de l'autoroute : un certain nombre d'usagers de l'autoroute pourraient en effet être intéressés d'interrompre leur trajet en automobile vers Toulouse pour prendre le train et éviter ainsi les embouteillages sur la rocade. La combinaison de deux modes de transport rapides, que représentent l'autoroute et le TER, serait ainsi utilement employée.

Pour autant, cette idée doit être analysée à partir de modèles de trafic routier et de fréquentation ferroviaire. L'analyse suivante apporte quelques éléments, en précisant qu'il s'agit ici d'illustrer les effets d'une meilleure desserte autoroutière de la gare de Gragnague sur sa fréquentation, et non de repenser l'attractivité globale de la gare dans son ensemble, politique qui dépasse largement la problématique de ce dossier.

En terme d'horizon temporel pour cette analyse multimodale, la DREAL a choisi de retenir l'année 2020 permettant de tester un scénario d'offre ferroviaire renforcée.

En 2020, avec une politique d'arrêt en gare de Gragnague équivalente à 2011 et projetée à l'horizon 2020 (soit 17 trains par jour ouvré banalisé) (JOB), on compte 35 montées descentes, soit 17 voyageurs en moyenne par jour (la fréquentation est bien sûr plus forte en semaine que lors des week-ends et des jours fériés).

La desserte autoroutière de la gare de Gragnague ne peut être améliorée qu'en cas de compléments des deux demi-échangeurs, qui permettraient ainsi aux personnes en provenance du nord et de l'est de Gragnague et empruntant respectivement l'A 68 et l'A 680 de pouvoir accéder à la gare. Dans ce cas, en se projetant à l'horizon 2020 avec une politique d'arrêt de 17 trains par jour en gare de Gragnague, la fréquentation est de 350 montées-descentes par jour. Le complément des deux demi-échangeurs a donc une réelle incidence sur la fréquentation de la gare : 85% des nouveaux usagers proviennent d'un report modal de la voiture particulière vers le train, tandis que 15 % d'entre eux étaient des usagers du train, se rendant à une autre gare (Castres principalement).

La DREAL a aussi envisagé une modification sensible de la politique d'arrêt en gare de Gragnague. Cette décision, qui relève de la compétence du Conseil régional, autorité organisatrice des TER, n'est pas envisagée à ce jour : il s'agit d'une hypothèse de cette étude, portée par la DREAL, qui n'engage en aucune façon le Conseil régional (elle a toutefois été élaborée à partir des données de comptage du Conseil régional et avec un regard sur les études de capacités disponibles).

Ainsi, une hypothèse de politique d'arrêt en gare de Gragnague de 40 trains par JOB et par sens, correspondant à une desserte au quart d'heure en heure de pointe, a été retenue avec la réalisation des deux échangeurs. La faisabilité technique d'une telle hypothèse devrait être consolidée. En effet, les aménagements de voie entre Toulouse et Saint-Sulpice, malgré le doublement partiel de la voie et l'amélioration de la signalisation, pourraient ne pas permettre un tel volume d'accroissement de trains sur ce tronçon très chargé. La fréquentation de la gare de Gragnague passerait dans cette hypothèse à 850 montées-descentes par jour.

A titre de comparaison, la fréquentation de la gare de Saint-Sulpice en 2009, avec 40 arrêts par jour, était de 990 montées-descentes par jour. En 2020, le nombre d'arrêts quotidien passant à 54, et avec l'hypothèse d'un complément des demi-échangeurs et une politique d'arrêt en gare de Gragnague de 40 trains par jour, la fréquentation quotidienne serait de 1210 montées-descentes.

Le résumé des scénarios et de leurs résultats en termes de trafic routier et de fréquentation ferroviaire est effectué dans le tableau suivant :

		Scénario de base : pas de complément	Variante 1 : complément du demi-diffuseur RD 20/A 680	Variante 2 : complément des demi-échangeurs A 68/A 680 et RD 20/A 680
Situation de référence : 17 trains par JOB et par sens	montées-descentes à la gare de Gragnague	35	225	365
	trafic sur les bretelles complétant les échangeurs		RD 20/A 680 : 290 VL + 30 PL	A 68/A 680 : 340 VL + 70 PL RD 20/A 680 : 290 VL + 30 PL
Offre ferroviaire renforcée : 40 trains par JOB et par sens	montées-descentes à la gare de Gragnague	40	460	850
	trafic sur les bretelles complétant les échangeurs		RD 20/A 680 : 410 VL + 30 PL	A 68/A 680 : 480 VL + 70 PL RD 20/A 680 : 580 VL + 30 PL

La présente étude permet de donner des éclairages de développement potentiel de l'intermodalité. Pour autant, si les parties prenantes désiraient aller plus avant, elle mériterait un réel approfondissement et celui-ci devrait être mené de concert sur les plans routier et ferroviaire afin d'optimiser au mieux les coûts nécessaires à la réalisation des infrastructures.

Ainsi, le dispositif d'accueil en gare ainsi que le parc de stationnement pourraient nécessiter un redimensionnement du fait de la hausse de fréquentation que ces hypothèses de trafic engendrent. L'analyse devrait être complétée par les coûts d'exploitation induits sur les réseaux ferroviaire et autoroutier. Ces thématiques devraient être abordées dans une éventuelle étude ultérieure, plus détaillée pour se prononcer sur la faisabilité de tel ou tel scénario.

– **Décision du Préfet de région suite à la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution**

La zone d'échange de Gragnague concerne le réseau concédé aux ASF. Les études portaient sur l'opportunité de compléter la demi-bifurcation autoroutière entre l'autoroute A 68 et la bretelle autoroutière A 680 et le demi-échangeur de Gragnague, étant entendu que les modalités de financement de ces aménagements sont particulières au réseau concédé des ASF et différent de celles pour les aménagements entre Castres et Verfeuil qui feront l'objet d'un appel d'offres de concession.

Les études montrent que les trafics empruntant ces compléments d'échangeurs seraient très faibles (de 300 à 400 véhicules par jour) au regard des coûts des aménagements à réaliser.

Par conséquent, les compléments des deux demi-échangeurs ne sont pas retenus dans la suite des études. Ces compléments, situés sur le réseau déjà concédé aux ASF et donc indépendants du projet de mise en concession de la liaison autoroutière Castres-Toulouse, pourront être étudiés ultérieurement au regard des besoins éventuels futurs (liés par exemple au développement de la zone d'activités des Portes du Tarn).