

AUTOROUTE CASTRES-TOULOUSE
Comité de suivi du 30 mars 2016
Compte-rendu

Participants (par ordre alphabétique) :

- Michel BERTHOUMIEUX, Union Régionale Interprofessionnelle CFDT de Midi-Pyrénées
- Françoise BLANDEL, UPNET 81
- Aurélie BOUSQUET, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
- Guy BOUSQUET, ATLASÉ
- Pascal BUGIS, Président de la Communauté d'Agglomération Castres Mazamet
- Jean CAPDEVILLE, Toulouse Métropole
- Didier CATALA, CFE / CGC Midi-Pyrénées
- Marc CHAPPUIS, SGAR Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Jean-Yves CHIARO, sous-préfet de Castres
- Nerte DAUTIER, garante de la concertation
- Lauriane DEJEAN, Chambre d'Agriculture du Tarn
- Michel DHOMPS, CCIR de Midi-Pyrénées
- Christian GODILLON, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
- Alain ITIER, Association des Maires de France 31
- Didier KRUGER, Directeur Régional DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
- Olivier LAMARQUE, MEDEF 81
- Michèle LAVIELLE, Direction départementale des territoires de la Haute-Garonne
- Régis LIGNON, MEDEF de Midi-Pyrénées
- Pascal MAILHOS, Préfet de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne,
- Frédéric MANON, FNE Midi-Pyrénées
- Jérémie MARTIN, Conseil Régional Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Michel MAUREL, CCI du Tarn
- Grégori MAYEUR, Conseil Départemental de la Haute-Garonne
- Jean-Luc MOUDENC, Président de Toulouse Métropole
- Didier ROD, Lauragais Nature – Collectif Lauragais sans autoroute
- Jean-Pierre TAILHADES, Chambre de Métiers du Tarn
- Etienne THIBAUT, représentant du sénateur Alain CHATILLON
- Alex URBINO, SGAR Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Yannick VAN DER WAL, Conseil Régional Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
- Daniel VIAELLE, Conseil Départemental du Tarn

Excusés :

- Laurence ARRIBAGE, Députée de la Haute-Garonne
- Anne AUDOUBERT, Association des Maires de France 31
- Philippe BONNECARRERE, Sénateur du Tarn
- Philippe FOLLIOU, Député du Tarn
- Linda GOURJADE, Députée du Tarn

Introduction

Le Préfet Pascal MAILHOS ouvre la séance en rappelant l'objectif de cette réunion du comité de suivi : présenter le projet de dossier d'enquête publique du projet d'autoroute Castres-Toulouse et présenter le calendrier détaillé de lancement de l'enquête publique. Cette réunion intervient après la décision ministérielle du 22 avril 2014 de poursuivre le projet sous forme d'un aménagement à concéder, la décision sur le choix du tracé de l'autoroute du 31 juillet 2014 et la décision du comité de pilotage du 29 janvier 2015 arrêtant les derniers choix d'échangeurs et d'itinéraire de substitution. Entre-temps, la DREAL a conduit les études complémentaires pour aboutir au projet de dossier d'enquête publique. Le Préfet a rencontré Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, en janvier 2016, puis convoqué le Comité de Pilotage du projet le 11 février 2016, ce qui a permis de réaffirmer l'engagement de l'Etat de lancer l'enquête publique avant la fin de l'année 2016.

Pascal MAILHOS indique que le coût du projet a connu une évolution : il est désormais de 396 millions d'euros pour la partie Verfeil-Castres. Les études socio-économiques sont favorables au projet.

Des réunions intercommunales à destination des élus sont prévues en avril 2016 et des groupes de travail environnement et agriculture en mai 2016 pour présenter le projet de dossier d'enquête publique et le calendrier de lancement de l'enquête publique. Il passe la parole à Madame Nerte DAUTIER, garante de la concertation, qui a suivi l'ensemble du projet et sa concertation.

Nerte DAUTIER revient sur l'année 2015. Celle-ci a donné lieu à peu de réunions, mais un travail approfondi a été mené par la DREAL sur les aspects sociaux, agricoles, économiques et environnementaux. Elle salue « *l'excellente qualité des rapports avec les élus* », quelle que soit leur position sur le projet. Elle signale l'élaboration d'un "*cahier de recommandations de développement et d'aménagement durables pour les acteurs du territoire*" qui sera joint au dossier d'enquête publique à destination des élus et des acteurs du territoire pour permettre d'anticiper sur les apports potentiels de l'autoroute au territoire en termes d'urbanisme, de logement, de transport... Ce rapport pourra être mis en lumière au cours de l'enquête publique. Pour répondre à la demande de certaines associations, elle souhaite que soit élaborée, avant l'enquête publique, une fiche permettant de comparer les coûts du projet au fil de ses évolutions depuis le débat public, en utilisant une seule date de valeur. Concernant les zones humides, elle demande que ce thème soit abordé lors du prochain groupe de travail environnement.

La garante demande que l'ensemble des supports et des comptes-rendus de réunions soient mis en ligne sur le site du projet qui a récemment été actualisé. Elle remercie le Préfet d'avoir pris en compte sa demande d'organiser des réunions de présentation du dossier d'enquête publique aux élus du territoire.

Présentation

Aurélie BOUSQUET et Christian GODILLON, de la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, présentent les avancées du projet en 4 axes :

- **Un point d'avancement général du projet.**
- **L'actualisation des études.**
- **Les effets et les mesures d'accompagnement.**
- **Le calendrier jusqu'à l'enquête publique.**

Aurélie BOUSQUET rappelle en premier lieu les éléments essentiels du tracé :

- Il part de l'A68, qui relie Toulouse à Albi.
- Il emprunte alors la bretelle A680 déjà existante jusqu'à Verfeil, bretelle à 2 voies qui sera élargie en 2 x 2 voies par son concessionnaire ASF;
- Un diffuseur au niveau du bourg de Verfeil sera réalisé par ASF;
- La partie Verfeil-Castres fera l'objet d'une concession. Elle sera en tracé neuf de Verfeil à Puylaurens, puis se raccordera à la déviation existante de Puylaurens;
- Le diffuseur de Puylaurens existe déjà et sera adapté pour accueillir une gare de péage.
- Un nouveau tracé neuf est à réaliser entre Puylaurens et Soual, puis le tracé utilise la déviation existante. Un diffuseur est prévu à Soual-est.
- Un tracé neuf est prévu entre Soual et Castres. Un diffuseur à St-Palais permettra de connecter l'autoroute avec la rocade actuelle de Castres.

Aurélie BOUSQUET commente la maquette numérique du projet. Cet outil donne une représentation du tracé de référence d'environ 50 mètres de large ayant permis d'élaborer le dossier d'enquête publique et notamment l'étude d'impact. Toutefois, juridiquement l'enquête publique portera sur une bande de 300 mètres construite autour de ce tracé (bande de DUP) au sein de laquelle des adaptations de tracé par le concessionnaire seront possibles compte tenu des études détaillées ultérieures (principe de progressivité des études).

Elle présente ensuite les principales étapes du projet et la concertation depuis 2011. Le *"cahier de recommandations de développement et d'aménagement durables pour les acteurs du territoire"* issu des travaux du groupe de travail "agriculture et aménagement" figure en annexe du projet de dossier d'enquête publique.

Christian GODILLON détaille l'actualisation des études de trafic. Elles dataient de 2007 et ont été mises à jour avec des comptages réalisés en 2014. Les résultats ont montré une progression du trafic tous véhicules sur l'axe entre 2007 et 2014, avec une progression un peu plus faible que prévu pour les poids lourds compte tenu de la crise économique de 2008. Le bilan socio-économique global du projet est positif, de l'ordre de 432 millions d'euros, dont 322 millions d'euros pour les usagers (gain de temps, gain de confort...).

Aurélie BOUSQUET présente les effets et les mesures d'accompagnement du projet d'autoroute. Ceux-ci sont identifiés en phase chantier et en phase d'exploitation. 111 rétablissements routiers, agricoles et hydrauliques sont prévus pour permettre de franchir l'autoroute dont un peu moins de 80 en faveur de l'agriculture. Elle précise que le franchissement de l'Agout en viaduc permet de protéger ce cours d'eau classé Natura 2000. La zone du Girou a été évitée pour limiter l'impact sur les milieux naturels et sur le champ d'inondation.

Christian GODILLON conclut la présentation par une présentation du calendrier : la concertation inter services et la consultation des collectivités sont en cours. La saisine de l'autorité environnementale et du Commissariat général aux investissements est prévue avant l'été et l'enquête publique en décembre 2016.

A l'issue de la présentation, la DREAL propose aux participants de visionner l'animation vidéo présentant l'objet et le déroulé de l'enquête publique. Il sera présenté aux élus et mis en ligne sur internet.

La présentation projetée au cours de la réunion est jointe au compte-rendu.

Échanges

Pascal MAILHOS remercie la DREAL puis invite les participants à faire part de leurs remarques et de leurs questions.

Frédéric MANON, indique que certains coûts sont présentés en euros à valeur 2010 comme le tarif de péage et d'autres en euros à valeur 2015 et souhaite connaître l'évolution des coûts du projet selon une référence fixe.

Christian GODILLON précise que les montants présentés pour le tarif de péage ne sont que des simulations à ce stade. Le tarif de péage et le montant de la subvention d'équilibre seront connus à l'issue de la phase d'appel d'offres de concession. Les candidats doivent dans leur offre indiquer le tarif de péage et la subvention d'équilibre qu'ils proposent ; ils font partie des critères de jugement des offres. Il prend note de la demande, par ailleurs faite par la garante, d'établir une fiche de comparaison des coûts depuis le débat public en fonction des évolutions du projet. Didier KRUGER précise que les coûts ont augmenté depuis le débat public.

Didier ROD a constaté dans la présentation, d'une part, que l'augmentation du trafic poids lourds était inférieure à celle qui était prévue lors des premières études et, d'autre part, que le tarif du péage poids lourds était relevé. Il demande si cette augmentation du tarif de péage ne risque pas de renforcer la diminution du trafic et d'entraîner un report vers l'actuelle RN126.

Christian GODILLON explique que les chiffres de prévisions de trafic poids lourds intégrés dans le dossier d'enquête publique tiennent compte de l'augmentation du tarif de péage et des derniers comptages.

Michel BERTHOUMIEUX demande si l'incidence financière sur le péage de l'Union du doublement de l'A680 par ASF a été calculée et si le projet Castres-Toulouse va entraîner une révision de la concession d'ASF et une modification des péages.

Christian GODILLON répond que l'enquête publique se concentrera sur le principe et le coût du doublement de l'A680 par son concessionnaire ASF. Les travaux seront confiés à ASF dans le cadre d'un futur contrat de plan après la déclaration d'utilité publique. Didier KRUGER ajoute qu'ASF demandera nécessairement une compensation pour les travaux à conduire, cependant, il ne s'agira pas automatiquement d'une augmentation de tarif, elle pourrait prendre la forme d'une prolongation de concession.

Pascal BUGIS rappelle que les tarifs définitifs de péage ne font pas partie du dossier d'enquête publique et que les données fournies ont pour but d'éclairer le débat mais il ne souhaite pas que ces aspects focalisent toute l'attention et entraînent une remise en question de l'intérêt économique du projet d'autoroute, lequel se dégage du dossier d'enquête publique. Il indique que l'amélioration économique pourrait également inverser la tendance et renforcer les trafics.

Daniel VIALELLE interroge la DREAL sur la différence entre les termes « diffuseur » et « échangeur », utilisés pendant la présentation. Un « diffuseur » permet des échanges entre l'autoroute et la voirie locale. Un « échangeur » s'applique d'autoroute à autoroute. Dans les deux cas, les échanges peuvent se faire dans les deux sens.

Frédéric MANON revient sur les différences de prévision de trafic à l'horizon 2024 entre le débat public et l'enquête publique : il souhaite avoir une explication sur le niveau plus élevé apparaissant dans le dossier d'enquête publique ; sur le bilan socio-économique, il demande une précision sur son mode de calcul.

Sur le trafic, Christian GODILLON précise que les prévisions concernent l'ensemble de la zone. Les chiffres présentent donc la capacité de l'autoroute à capter du trafic, qui dépend également des aménagements intégrés au cours de la concertation. Le barreau de Puylaurens n'était par exemple pas intégré au stade du débat public. Sur le calcul socio-économique, il s'agit d'un bilan global prenant en compte l'ensemble des avantages et coûts du projet pour la collectivité publique, les usagers, les riverains et le concessionnaire.

Françoise BLANDEL demande quels sont les projets similaires utilisés pour calculer les prévisions de tarifs de péage. La DREAL a produit plusieurs prévisions basées sur différentes hypothèses de tarifs de péage fournies par le Ministère à partir des récents appels d'offres de concession, comme l'A65 par exemple. Les tarifs de péage dépendent également des conditions économiques générales du moment, par exemple des conditions d'emprunt des maîtres d'ouvrage. Didier KRUGER ajoute que ces prévisions et ces analyses socio-économiques ne relèvent pas de la science exacte. Le travail par itération est très important pour tendre vers la réalité.

Didier ROD souhaite savoir si les modifications de circulation locale à Puylaurens et à Soual ont été prises en compte dans le calcul de l'impact économique global. Il veut aussi connaître l'horizon prévu pour la fin des travaux.

Christian GODILLON confirme que les aménagements et les restrictions de circulation dans ces traversées ont été prises en compte. Il précise que le barreau de Puylaurens permettra d'éviter la traversée du village par les poids lourds dans le sens nord-sud lorsqu'ils iront prendre l'échangeur de Puylaurens au sud du village.

Didier CATALA demande comment a été calculé l'apport constitué par les déviations de Puylaurens et Soual. La DREAL 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.

Conclusion

Nerte DAUTIER revient sur les propos de Pascal BUGIS : il ne faut pas que la question des coûts concentre les débats, au détriment des enjeux agricoles et environnementaux qui ont été très travaillés. La complexité du dossier justifie une information des élus en amont de l'enquête publique.

Pascal MAILHOS remercie les participants, annonce que le travail et les échanges vont se poursuivre, puis lève la séance.

Mailhos

