



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

**Réunion de concertation à Castelmaurou
Lundi 28 novembre 2011**

Compte rendu

8 personnes présentes :

Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Matthieu ATHANASE, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Anne VUILLET, DDT du Tarn

Elus :

Monsieur Joël BOUCHE, maire de St-Pierre
Monsieur Claude CALESTROUPAT, conseiller général du canton de Toulouse XV
Monsieur Claude ROUDIERE, maire de St-Marcel-Paulel, conseiller général du canton de Verfeil
Madame Magali SCHARDT, maire de Castelmaurou

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 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 la zone d'échanges de Gragnague.

3. Zone d'échange de Gragnague

Trois scénarios ont été étudiés : scénario de base (maintien du demi-diffuseur A 680/A 68 et du demi-échangeur local RD 20/A 680 existants) ; variante n°1 (construction d'un demi-échangeur local complémentaire) ; variante n°2 (construction d'un demi-diffuseur autoroutier complémentaire et déplacement de l'échangeur local). La DREAL précise d'emblée que les modes de financement pour ces variantes sont spécifiques car le réseau est déjà concédé, ce qui implique qu'un éventuel

complément du diffuseur autoroutier devrait être négocié dans le cadre du contrat pluriannuel Etat/ASF et que le complément du demi échangeur local est complètement à la charge des collectivités. Le maître d'ouvrage souligne la faiblesse des trafics captés par les deux variantes (300 véhicules/jour sur le demi-échangeur local entre l'A 680 et la RD 20 ; 380 véhicules/jour sur le demi-diffuseur autoroutier entre l'A 680 et l'A 68), ce qui ne permet pas de rentabiliser l'investissement. En conséquence, l'Etat propose de retenir le scénario de base.

Monsieur Claude ROUDIERE constate que le scénario de base obligerait les utilisateurs de l'autoroute à aller vers la rocade toulousaine, quelle que soit leur destination. Il demande si le projet peut permettre d'aller directement vers Castelnau-d'Estrétefonds et la zone Eurocentre, et plus loin vers Montauban. Il remet un mémoire argumentant dans le sens de la réalisation d'un échangeur complet à Monsieur GRAMMONT.

Monsieur Claude CALESTROUPAT s'interroge sur la possibilité de prévoir un parking relais à la gare de Gragnague si le projet n'intègre pas d'échangeur local et de diffuseur autoroutier complets.

Monsieur Joël BOUCHE est surpris par la faiblesse des trafics sur le demi-échangeur et le demi-diffuseur qui devraient être réalisés dans les variantes étudiées. Il s'interroge par là-même sur la pertinence de l'autoroute dans ce contexte.

Le maître d'ouvrage répond à ces trois interventions en rappelant que le projet autoroutier répond principalement aux grands flux routiers entre les deux métropoles de Castres et Toulouse, qui génèrent la plupart des trafics sur l'autoroute. Les trafics entre Castres et Albi n'empruntant pas l'échangeur de Gragnague, celui-ci ne capterait que les trafics locaux qui sont relativement faibles. Par ailleurs, s'agissant d'aller plus à l'ouest, il rappelle que ce n'est pas l'objet du projet d'autoroute Castres-Toulouse. Il rappelle qu'à la suite du débat public correspondant, le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse a été abandonné par l'Etat et l'Etat ne porte donc aucune liaison de ce type.. Les voiries locales actuelles ne seront cependant pas modifiées par le projet autoroutier permettant d'aller vers l'ouest.

Monsieur BOUCHE indique qu'un échangeur complet représenterait un atout en matière d'aménagement du territoire. Il interroge le maître d'ouvrage sur le maillage du territoire et le lien avec le SCOT. Il rappelle que la RD 20 est un axe historique entre l'atlantique et la méditerranée, depuis les Romains.

Monsieur CALESTROUPAT regrette que le scénario de base soit configuré dans une approche minimaliste, à savoir relier Castres à Toulouse. Il demande si les études de trafic incluent les déplacements depuis Revel et Caraman.

La DREAL répond qu'elle n'est pas enfermée dans un seul scénario puisque deux variantes ont bien été étudiées. Mais elle souligne la faiblesse des flux de trafic dans les deux variantes. Monsieur GRAMMONT indique également que si les collectivités territoriales portent un projet de territoire, avec un tour de table financier permettant la réalisation de ces variantes, la position pourrait être revue.

Monsieur ATHANASE précise que l'origine des déplacements depuis Revel et Caraman est bien prise en compte dans les études de trafic, ajoutant que le coût du péage est également intégré.

Monsieur CALESTROUPAT revient sur la question de la gare de Gragnague. Le maître d'ouvrage indique que l'étude montre que la gare présenterait un intérêt pour capter du trafic à partir d'une offre de 40 trains quotidiens, ce qui va bien au-delà des objectifs du plan régional des transports porté par le Conseil régional, pourtant déjà ambitieux dans le quart nord-est.

En synthèse sur la zone d'échange de Gragnague, Monsieur GRAMMONT note la demande réitérée des élus d'un double échangeur complet (local et autoroutier) et leur désaccord sur la proposition du maître d'ouvrage de s'en tenir au scénario de base, qui ne prévoit pas la réalisation de ce double échangeur.

Les autres zones d'échanges le long du tracé sont présentées.

4. Itinéraire de substitution :

Entre Castres et Verfeil, l'itinéraire de substitution prévu est la RN 126, l'autoroute étant prévue en tracé neuf, à l'exception de trois secteurs : déviation de Verfeil, déviation de Puylaurens et déviation de Soual.

Concernant la déviation de Verfeil, trois options sont envisagées :

- Traversée de Verfeil via la RD 112 et la route de Puylaurens
- La déviation actuelle est aménagée en autoroute et un nouvel axe est créé parallèlement
- La déviation actuelle est maintenue en l'état et l'autoroute est créée parallèlement

Monsieur Joël BOUCHE rappelle le refus du président du Conseil général de Haute-Garonne, réitéré il y a trois semaines lors d'un déplacement à Verfeil, que la déviation financée par le Conseil général soit intégrée au projet d'autoroute.

Monsieur Claude ROUDIERE précise que le maire de Verfeil s'est exprimé lors d'une précédente réunion intercommunale contre l'option qui traverserait Verfeil, car la route de Puylaurens a été déclassée en voie communale. Monsieur ROUDIERE regrette qu'il faille reconstruire une autoroute à côté de la déviation actuelle, car l'impact sur les terres agricoles serait supérieur. Il rappelle sa proposition de rendre cette section gratuite pour limiter l'impact agricole.

La DREAL répond que cette demande obligerait à créer deux échangeurs à chaque extrémité de la déviation de Verfeil, donc sur une courte distance.

Philippe GRAMMONT clôt la réunion en indiquant que la concertation sur les variantes de tracés aura lieu début 2012. Elle permettra de choisir le tracé de référence, à partir duquel sera définie la bande de 300 m soumise à l'enquête publique.