



AUTOROUTE Castres – Toulouse ENQUETE PUBLIQUE






AUDITION du 20/12/16
par la commission d'enquête
de

France Nature
Environnement Midi
Pyrénées
et du Collectif-RN126

SOMMAIRE



- Rappel historique de 2007 à 2016
- Arguments versus Contre-arguments
- Conclusion FNE MP et Collectif RN126

-  DR1-DP-dossier-mo.pdf
-  DR2-DP-3-deplacement-bd.pdf
-  DR3-DP-20091021-verbatim-Castres.pdf
-  DR4-DP-20091123-verbatim-Caraman.pdf
-  DR5-DP-20091202-verbatim-Mazamet.pdf
-  DR6-DP-20091208-verbatim-Brg_St_Bernardpdf.pdf
-  DR7-DP-RN126-NT-100104-ETUDE_ACCIDENTOLOGIE_TARN.pdf
-  DR8-DP-RN126-NT-091211-CAHIERS_DES_CHARGES_ETUDES_COMPLEMENTAIRES.pdf
-  DR9a-DP-RN126-NT-091211-DEMANDE_EXPERTISE_COMPLEMENTAIRE.pdf
-  DR9b-DP-reponse DREAL du 4 décembre 2009 à la CPDP.pdf
-  DR10-DP-cahier d'acteur N°13.pdf
-  DR11-DP-cahier d'acteur N°23.pdf
-  DR12-DP-cahier d'acteur N°25.pdf
-  DR13a-DP-cahier d'acteur N°31.pdf
-  DR13b-CPDP-COMPTE_RENDU.PDF
-  DR14-CM21-RN126-NT-130118-QUESTIONNAIRE_COMMISSION_SNIT_PROJET_CASTRES_TOULOUSE-signé.pdf
-  DR15-CM21-courrier de P. Duron au collectif RN 126.pdf
-  DR16-CM21-Rapport_commission_mobilite_21-A9R58A3.pdf
-  DR17-DM-20140422_DM_RN126_Toulouse-Castres.pdf
-  DR18-EP-Presentation n°1 Groupe de travail 16-09-2016.pdf
-  DR19-EP-Presentation n°2 Groupe de travail 16-09-2016.pdf
-  DR20-EP-CR Groupe de travail 16-09-2016.pdf



Documents avant le 23/01:

Rapport d'analyse FNEMP-Collectif RN126 sur le dossier soumis à enquête publique.

Lecture de la présentation



Texte texte texte texte

← Commentaires FNEMP et collectif RN126

DRxxx: Pyy: texte texte

DR : Document de Référence cité

Texte texte texte texte
Texte texte texte texte
.....

Extrait du document cité

RAPPEL HISTORIQUE

Les dates clés

Rappel historique de 2007 à 2016



- 2004 :** Etude **INFRAPLAN** commandé par les laboratoires P. Fabre
- 2006 nov :** Annonce du projet **2x2 voies** sous forme concédée
- 2007 fév -> juin :** Elections => réserve électorale la **DREAL** jusqu'en juin.
- 2007 juin :** **Pseudo concertation** prévue (3 réunions en juillet) mais annulée par la CNDP car concomitance avec débat public sur GCAT.
- 2007 oct :** **Débat public sur le GCAT**
- 2008 jan :** **Pseudo-concertation** organisée par la DREAL (les 3 réunions)
- 2009 oct -> 2010 :** **Débat public sur le mode de financement et non l'opportunité**
- Demande d'étude** complémentaire sur l'ASP de la RN126 rejetée par la DREAL
- 2012-2013 :** **Commission Mobilité 21:** classement priorité 2 de l'autoroute dans le scénario 2 puis reclassé en priorité 1.
- 2014 :** **Décision de l'Etat :** Poursuite du projet jusqu'à l'Enquête publique.

RAPPEL HISTORIQUE

Le Débat Public

Le Débat Public de 2009-2010



Ouverture du débat public à Castres le 21 octobre 2009, le collectif RN126

DR3: P15: Verbatim réunion d'ouverture à Castres

Le reste à financer pour réaliser la 2x2 voies, que ce soit concédé ou non concédé, ce n'est pas 300 millions d'euros, c'est 456 millions d'euros. La subvention d'équilibre, ce n'est pas 100 millions d'euros hors taxe, c'est 240 millions d'euros. L'apport en nature, c'est-à-dire les déviations plus les études déjà réalisées, ce n'est pas 45 millions d'euros, c'est 70 millions d'euros. Donc, une question : confirmez-vous notre analyse, et sinon, expliquez-nous pourquoi et en détail ? Concernant les scénarios étudiés, vous présentez deux scénarios. L'autoroute 2015 avec une subvention d'équilibre de

PIECE G : P84

La subvention d'équilibre ainsi calculée à titre indicatif est d'environ 220M€ (valeur 2015). La subvention d'équilibre sera financée à 50% par l'Etat et à 50% par les collectivités locales.

PIECE G : P83

Le coût prévisionnel de l'opération Verfeil-Castres, suivant le programme établi par l'Etat s'établit à :

- 388 709 918 euros HT - base février 2015
- 459 093 103 euros TTC, base février 2015

Soit un ratio au kilomètre pour l'autoroute de 9,3 M€ HT ou 10,9 M€ TTC valeur 2015, en intégrant les acquisitions foncières déjà réalisées.

5.3. Modalités de financement

5.4. Les indicateurs du calcul socio-économique

Le coût prévisionnel de l'opération Verfeil-Castres, suivant le programme établi par l'Etat s'établit à :

- 388 709 918 euros HT - base février 2015
- 459 093 103 euros TTC, base février 2015

Soit un ratio au kilomètre pour l'autoroute de 9,3 M€ HT ou 10,9 M€ TTC valeur 2015, en intégrant les acquisitions foncières déjà réalisées.



Le collectif RN126 associatif reconnu expert citoyen par la CPDP

DR13b: P42: Rapport de la CPDP

RN126. Toutes plaident pour un aménagement du territoire raisonné. Une mention particulière doit être faite au Collectif RN126 qui, opposé au projet, a produit une série de cinq études (analyse des coûts, accidentologie, trafics en 2025, TER routier, équilibre financier) qui s'apparentent à une véritable expertise citoyenne.



Débat public : absence d'alternative à l'autoroute et aménagement de la RN126 au cœur du débat

DR13b: P37: Rapport de la CPDP

« A quoi sert le débat public ? On est là pour dire oui à l'autoroute ? » demandait une intervenante. L'un des membres de la Commission particulière lui répondit que le débat sert éventuellement à faire émerger d'autres alternatives.

Effectivement, l'on ne peut nier que d'alternatives, fussent-elles modales ou de tracé, il a été question de façon récurrente au fil des réunions. Le plus souvent par



L'appréciation « de projet autoroutier irréaliste » par le collectif RN126 en 2009 est confirmée aujourd'hui en 2016.

DR9a: P2 : Demande d'étude complémentaire

... mais le dossier du débat est réduit à un seul aménagement, à 2 variantes irréalistes.

Le maître d'ouvrage ne présente qu'un seul aménagement, à savoir *la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est*. Ce projet unique d'aménagement est proposé sous deux variantes de financement : *mise en concession autoroutière – horizon 2015, ou mise à 2x2 voies progressive par des fonds publics – phase 1 d'ici 2025*.

- **Aucune de ces deux variantes ne s'annonce réaliste.** Pour la variante « mise en concession » le financement public est **jugé indispensable** par la DREAL¹. Or celui-ci semble impossible par refus ou fortes réserves exprimés en réunion publiques² par les 3 collectivités territoriales concernées³. Les experts invités par la CPDP à participer au débat⁴ ont fourni des éléments contredisant le calendrier de réalisation⁵, et les coûts du projet⁶. L'incertitude sur les estimations des trafics aux horizons 2015 et 2025 font prendre un risque important sur l'équilibre financier de la variante « mise en concession », laissant prévoir une forte augmentation de la subvention d'équilibre. Les coûts indirects ne sont pas abordés.

DR9b: P1 et 3 : Réponse DREAL

Le collectif RN 126 motive sa demande par trois appréciations :

- le projet de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière ainsi que la solution alternative de mise à 2 x 2 voies progressive proposées par le maître d'ouvrage seraient irréalistes. Il s'agit là, du point de vue du maître d'ouvrage, d'un avis non fondé. Le dossier présente le projet, le projet alternatif d'aménagement progressif et l'ensemble des éléments relatifs à sa mise en œuvre ; il a eu l'occasion au cours du débat de répondre à de nombreuses questions ou d'apporter des précisions ;

DR6: P52 : Verbatim réunion du 08/12/09

L'Etat a exclu du débat public la question sur l'opportunité de la 2x2 voies et de fait les solutions alternatives, solutions reconnues légitimes par la CPDP.

Danielle BARRES : Oui ! On a beaucoup entendu ce soir, et Monsieur Hébrard me donne l'occasion de vous apporter une précision, on a beaucoup entendu ce soir parler de solutions alternatives à celles présentées par le maître d'ouvrage dans son dossier, ce soir et aussi dans d'autres réunions précédentes, mais je veux dire que ce soir, cet argument a pris en masse, si je puis dire. Je voudrais vous informer que nous avons reçu, la Commission particulière du débat public a reçu officiellement une demande d'études complémentaires sur, justement, l'étude de ces solutions alternatives. Nous avons étudié cette demande. Nous avons jugé qu'elle présentait un certain intérêt, nous l'avons transmise à la DREAL, en lui indiquant les points qui nous paraissaient importants... enfin, les points sur lesquels il nous paraissait important qu'elle apporte des éléments de réponse. Nous avons reçu la réponse de la DREAL vendredi soir, qui est une réponse négative, sauf sur deux points qu'éventuellement on peut développer, qui sont l'étude de l'effet qu'aurait une limitation de vitesse à 110 au lieu de 130 sur une autoroute, ce qui n'a rien à voir avec une étude alternative, et l'autre qui concerne la mise à disposition d'un certain nombre d'éléments sur le projet d'opérateurs de fret de proximité. Donc, là, on devrait avoir des éléments rapidement sur ces deux points. Pour le reste, la réponse de la DREAL a été négative. Je ne reviendrais pas... enfin, Monsieur Grammont développera éventuellement les raisons pour lesquelles il a répondu négativement. Et, la lettre qui nous a été envoyée par la DREAL sera mise en ligne sur notre site Internet. Notre position actuellement à la Commission particulière, nous prenons acte, bien entendu, de cette réponse négative. Cela ne préjuge pas d'une suite éventuelle que nous pourrions donner à cette demande que nous étudions actuellement. Voilà ce que je voulais vous dire.

Les cahiers d'acteur.

Les éléments clés du cahier d'acteur de FNE Midi-Pyrénées :

- Un projet dont l'opportunité n'est pas démontrée
- Un projet en opposition avec les objectifs partagés en terme d'aménagement du territoire
- Un dossier qui n'est pas sincère
- Une autoroute une rupture de plus de plus
- Face aux besoins exprimés par les populations et acteurs, une réponse adéquate est un bouquet de solutions dont fait partie l'aménagement de la RN126.

Les éléments clés des cahiers d'acteur des associations du collectif RN126 :

- Ces éléments sont développés dans l'argumentaire qui suit.

SYNTHESE Débat Public



1. Le projet autoroutier a été volontairement sous-estimé par le MOA pour être soustrait au débat public
2. Le débat public a eu lieu mais l'opportunité du projet autoroutier a été exclue du dossier par le MOA de même que l'étude de l'alternative « ASP RN126 »
3. L'expertise citoyenne des associations en 2009 sur la non-pertinence du projet d'autoroute (coût, date de mise en service) est bien confirmée en 2016.

RAPPEL HISTORIQUE (suite)

Révision du SNIT
La commission Mobilité 21

La commission Mobilité 21 en 2012-2013

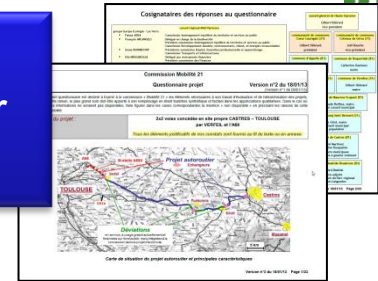


MIDI-PYRÉNÉES



La commission DURON (Mobilité 21) juge prioritaire l'amélioration de l'existant, souvent aussi performant qu'une nouvelle infrastructure. Le dossier RN126 (cf. DR14) transmis à la commission allait dans ce sens.

DR14:
Dossier
RN126



4.7. Un besoin urgent d'entretien et de modernisation de l'existant

Même si la situation n'est pas parfaite, la commission souligne que la France dispose d'un réseau structurant de haute tenue, largement maillé et relié aux réseaux européens, dont le développement s'est d'ailleurs poursuivi ces dernières années avec l'engagement de plusieurs projets de LGV ou encore de certaines opérations autoroutières. Ce réseau offre d'ores et déjà les conditions d'une réponse de premier plan aux besoins d'échange et de transit.

DR16: P15 :
Rapport Mobilité 21

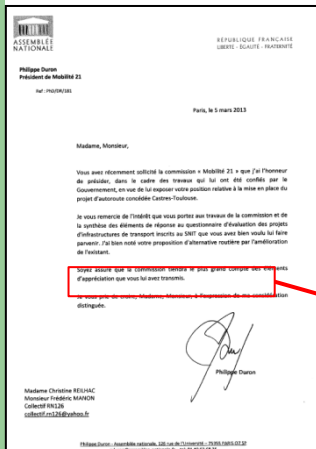
Dans ce contexte, la commission a été fortement sensibilisée, dans le cadre des auditions qu'elle a menées, à la question de la préservation et de l'amélioration de cet existant, jugées unanimement prioritaires.

vivre et de la compétitivité économique. Au-delà, la commission note qu'une modernisation de l'existant permet souvent d'atteindre une performance quasi équivalente à celle d'une infrastructure nouvelle, pour un coût et une empreinte écologique bien inférieurs.

parvenir. J'ai bien noté votre proposition d'alternative routière par l'amélioration de l'existant.

Soyez assuré que la commission tiendra le plus grand compte des éléments d'appréciation que vous lui avez transmis.

DR15: P1: Courrier
du Président DURON
réponse au dossier
RN126



La commission Mobilité 21 en 2012-2013.



La commission DURON (Mobilité 21) a considéré 2 scénarii (n°1 : 10Md€ n°2 : 28/30Md€). Lors des travaux de la commission, l'autoroute Castres – Toulouse était classée priorité 2 scénario 2. Quelques jours avant la finalisation du rapport, reclassement en priorité 1 scénario 2.

DR16 : P41 : Rapport Mobilité : les scénarii et les priorités

Sur ces fondements, la commission a considéré deux scénarios :

- le premier retient un montant d'engagement de projets d'ici à 2030, tous financements confondus, compris entre 8 et 10 Md€. Un tel montant apparaît compatible avec les marges de manœuvre du budget de l'AFITF, en supposant que ses ressources soient maintenues jusqu'en 2030, en euros constants, au niveau attendu en 2017 de 2,26 Md€/an ;
- le second propose un montant d'investissements compris entre 28 et 30 Md€. Ce scénario repose sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture économique et aussi d'une mobilisation de nouvelles sources de financement telles que celles évoquées dans les recommandations au § 5.4.1. Il correspond à une augmentation moyenne des ressources de l'AFITF de l'ordre de 400 M€ par an, soit l'équivalent du maintien jusqu'en 2030 de la moitié de la subvention d'équilibre que l'État devait verser à l'AFITF en 2013. A titre de comparaison, ce scénario retient des montants du même ordre de grandeur que ceux prévus pour les projets du Nouveau Grand Paris sur la période.

DR16 : P56: Rapport Mobilité : avis sur Castres-Toulouse

La commission a été sensible aux enjeux d'aménagement du territoire qui s'attachent à l'amélioration de la liaison. Sans se prononcer sur les caractéristiques de l'aménagement et les modalités de sa réalisation, après analyse comparative des enjeux nationaux des différents projets, la commission classe le projet dans la catégorie des premières priorités dans le scénario n°2. Dans le cadre du scénario n°1, la commission classe le projet dans les secondes priorités.

SYNTHESE Commission Mobilité 21



1. La commission mobilité 21 juge unanimement prioritaire les aménagements de l'existant par rapport aux nouvelles infrastructures.
2. Le dossier du collectif RN126 soutenu par de nombreux élus, associations, mouvements citoyens défend l'aménagement de la RN126 en alternative à l'autoroute
3. La commission mobilité 21 doit classer en priorité 1 (scénario 2, le moins probable) l'amélioration de la liaison Castres – Toulouse mais précise « sans se prononcer sur les caractéristiques de l'aménagement et des modalités de réalisation ».

ARGUMENTS versus CONTRE ARGUMENTS

Analyse synthétique du dossier DREAL

L'autoroute favoriserait le développement économique.

Les autoroutes ne créent pas ou peu, mais déplacent les entreprises.

- Prévisible migration du Causse (sud-est de Castres) vers Soual, Puylaurens (ouest de Castres)
- Absence de projet de territoire justifiant l'autoroute (cf DR18, DR19, DR20)
- Problème de concurrence Albi – Castres (Albi-Toulouse 2,8€ A/R par A68)

Pièce G P33

Quels sont les atouts de la nouvelle infrastructure sur le plan socio-économique ?

Elle favorise le développement économique et urbain du territoire traversé : le ScoT du Pays d'Autan approuvé en 2011 introduit le fait que le projet d'autoroute entraînera une augmentation de population de 8500 à 11500 habitants à l'échelle du Pays.

Elle garantit une équité territoriale au regard de la situation des autres agglomérations moyennes bien reliées à Toulouse.

Elle accompagne le schéma de développement économique sur les domaines suivants : agriculture et agroalimentaire, tourisme, artisanat, dermocosmétique et innovation.

Elle permettrait en effet de capter une partie de l'influence du dynamisme de Toulouse Métropole qui impacte déjà le nord du département. En termes de développement économique, mais aussi résidentiel il s'agit également d'une opportunité de taille pour un territoire en reconversion.

DR4 : P39 : Verbatim Caraman

En fait, on est passé d'un modèle qui est un peu un modèle mécanique... Très clairement pendant des années, on a eu une relation entre « autoroute=développement ». Modèle mécanique. Donc, sans autoroute pas de salut. Je crois que ce discours est à nuancer, voire plus que nuancé. En fait, on va avoir des évolutions qui sont extrêmement variables selon les dispositions et selon les investissements des élus locaux, notamment. Un premier élément, donc, je vais essayer de vous

GCAT : Commentaire DREAL

« L'autoroute favorise ce qui brille préalablement et renforce les villes les plus fortes au détriment des villes les moins attractives, en particulier elle accentue la métropolisation »

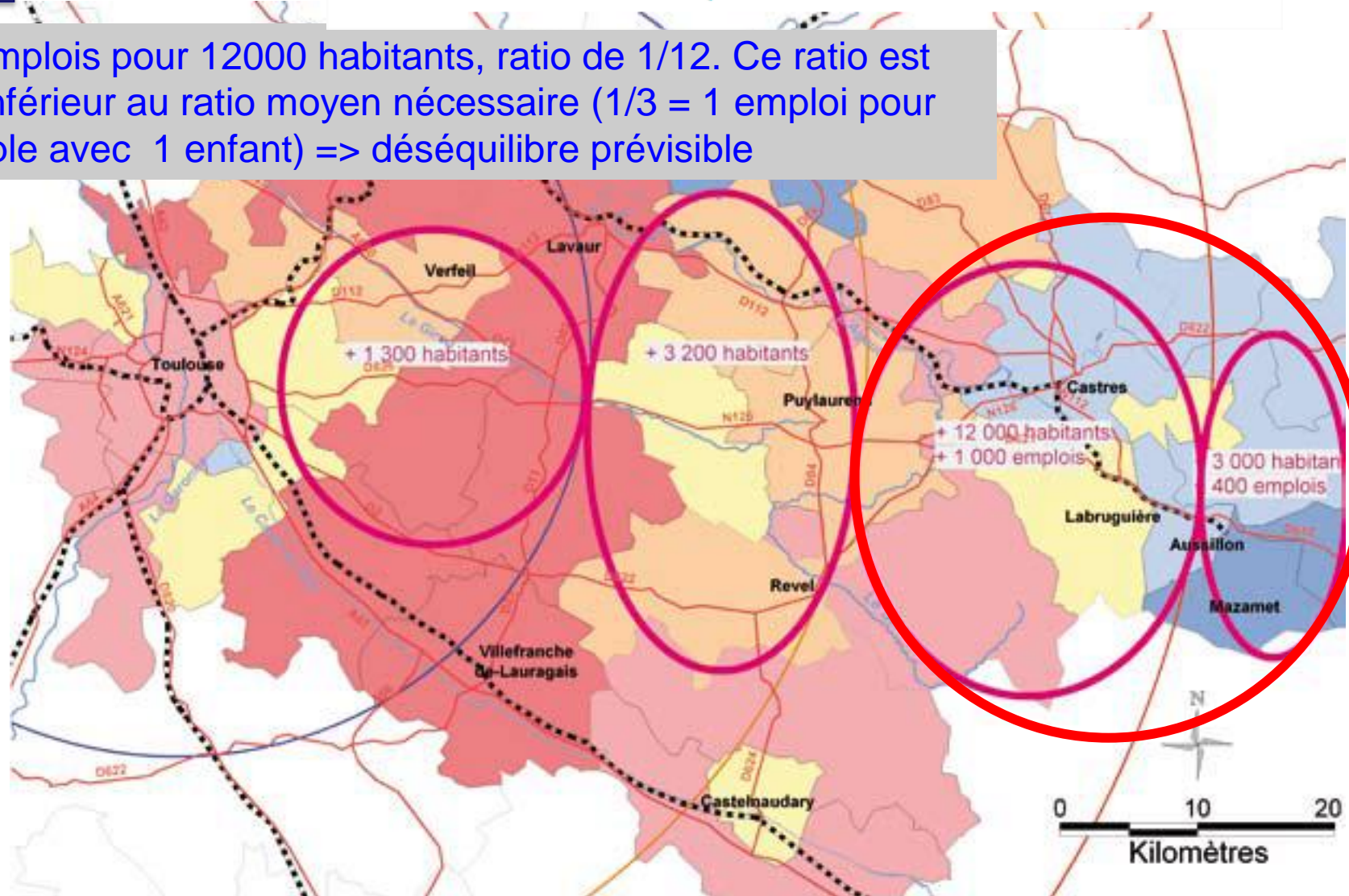
L'autoroute favoriserait le développement économique.

DR1 : P89

ÉVOLUTION SOCIO-ÉCONOMIQUE – IMPACT POTENTIEL DU PROJET EN 2025



1000 emplois pour 12000 habitants, ratio de 1/12. Ce ratio est de 4x inférieur au ratio moyen nécessaire ($1/3 = 1$ emploi pour un couple avec 1 enfant) => déséquilibre prévisible



Les risques sur le plan socio-économique.

Les réponses apportées aux risques s'apparentent à des vœux pieux:

- Il n'y a pas de réserve foncière sur le Tarn pour un remembrement
- En quoi l'autoroute favoriserait le covoiturage ? Seuls 2 échangeurs entre Castres et Verfeil, et l'autoroute n'a jamais été un facteur de développement du co-voiturage.
- Les arguments utilisés sont infondés ou : L'autoroute donnerait une image positive ou moderne du territoire, ou l'autoroute permettrait de découvrir les paysages

DR1 : P89

Quels sont les risques de la nouvelle infrastructure sur le plan socio-économique qu'il est nécessaire de maîtriser?

Elle doit permettre de maintenir les exploitations agricoles existantes, notamment dans la zone située entre Maurens-Scopont et Puylaurens, riches en terres fertiles sur la vallée du Girou : le remembrement favoriserait le regroupement des parcelles et optimiserait les déplacements des engins agricoles.

Elle doit permettre le développement de zones tout au long du parcours pour favoriser le co-voiturage et/ou le transport en commun vers les agglomérations et la métropole toulousaine en lien avec le futur concessionnaire et les collectivités.

Elle doit limiter les impacts défavorables au maintien de la faune et de la flore locale.

Elle doit s'inscrire dans une insertion paysagère de qualité : son traitement sera facteur d'attractivité et donnera une image positive ou moderne du territoire.

L'autoroute, répondrait à un projet de territoire



L'autoroute n'est justifiée par aucun projet de territoire. L'autoroute est exigée par des élus et des acteurs économiques, et elle est subie par les territoires : La DREAL leur recommande de mettre en place des projets.

Le cahier de recommandations

Objectif : s'assurer collectivement que l'arrivée de l'autoroute soit une opportunité pour l'aménagement durable du territoire desservi.

Deux axes :

- 1- construire des projets de territoires ;
- 2- développer des stratégies économiques globales.

Les thèmes abordés par la DREAL :

1. Structurer les territoires
2. Formaliser ensemble des projets de territoires
3. S'organiser pour atteindre ses ambitions
4. Anticiper la dynamique créée par le chantier
5. Développer le territoire en s'appuyant sur ses atouts

DR18, DR19, DR20 :
Réunion DREAL Groupe
de travail 16/09/16



Contrairement à ce qui est dit, le schéma économique de développement de la CCSA est plus dans l'inquiétude des effets de l'autoroute que dans une dynamique d'utilisation. Elle subit et n'est pas moteur.

Le schéma identifie des pistes pour anticiper le développement de l'axe Toulouse Castres. En termes de contenu technique, une première approche consisterait à réaliser un diagnostic urbanistique et économique d'espaces fonciers situés autour du projet et notamment des futurs échangeurs. L'articulation des zones d'activités identifiées comme d'intérêt intercommunal avec le projet d'autoroute sera un point à aborder.

Pièce G P32

L'autoroute permettrait une réalisation plus rapide



Les reports successifs :

- 2007-2008 : mise en service en 2013
- 2009-2010 : mise en service pour 2015
- 2014 : mise en service pour 2020
- 2016 : mise en service pour 2024.

- Argument justifiant l'autoroute en 2009-2010 :
 - Réalisation plus rapide : 2015
 - Aménagement 2x2 voies partielles : 2025

DR1: P107 : Débat public

La concession de la totalité de l'itinéraire permettrait de disposer à l'horizon 2015 d'une liaison rapide et sûre, entièrement à 2 x 2 voies.

L'autoroute permettrait de réduire le coût pour la puissance publique



Le projet est sous-estimé de 18% Coût en HT₂₀₁₅

Coût DREAL au km : 9,3M€ HT ₂₀₁₅	Coût A66 au km : 11M€ HT ₂₀₁₅
Coût DREAL : 388 M€ HT ₂₀₁₅	Coût corrigé : 458M€ HT ₂₀₁₅
Sub. Equilibre : 220 M€ HT ₂₀₁₅	Sub Eq. Corrigé : 290M€ HT ₂₀₁₅

Pièce G : P83

Le coût prévisionnel de l'opération Verfeil-Castres, suivant le programme établi par l'Etat s'établit à :

- 388 709 918 euros HT - base février 2015
- 459 093 103 euros TTC, base février 2015

Soit un ratio au kilomètre pour l'autoroute de 9,3 M€ HT ou 10,9 M€ TTC valeur 2015, en intégrant les acquisitions foncières déjà réalisées.



Le plafond de l'Etat fixé à 420 M€ HT₂₀₂₀ (354 M€ HT₂₀₁₅) est dépassé.
La participation Etat est bornée à 90 M€ HT₂₀₂₀ (76 M€ HT₂₀₁₅). Les collectivités devront assumer 144 M€ HT₂₀₁₅

Je vous demande de poursuivre sur cette base les études préalables à la déclaration d'utilité publique. Le projet devra respecter un objectif de coût plafond de 420 M€ HT_{valeur 2020}, afin d'être compatible avec une participation de l'Etat fixée à 50 % du besoin estimé de la subvention publique pour un tel scénario, soit 90 M€_{valeur 2020}.

Les conséquences financières sur le montant de la subvention publique des mesures qui pourraient toutefois être décidées, dans le cadre de la mise au point du projet, afin de limiter les effets de la mise à péage sur l'usager local ou d'assurer une desserte plus fine des territoires traversés devront être, le cas échéant, prises en charge intégralement par les collectivités locales. Ces mesures pourraient

DR17 : P2 : Décision ministérielle de 2014

L'autoroute permettrait 35 mn de gain de temps

Les données DREAL ne sont pas sincères.
Les gains de temps sont passés de 15 mn en 2009 à 35 mn en 2016 !

DR2 : P144 : Débat public
Castres Etude multimodale
des déplacements

Gains de temps liés au projet

A l'horizon 2025, l'aménagement progressif à 2x2 voies permet un gain de temps pour les véhicules légers entre Castres et Toulouse de l'ordre de 5 minutes par rapport à la situation de référence ; le projet d'autoroute induit, quant à lui, un gain de temps de plus de 15 minutes par rapport au temps de parcours 2009 (identique en situation de référence 2025).

Sur l'axe Toulouse – Castres, les gains de temps sont principalement enregistrés entre Castres et Verfeil.

Temps de parcours dans les différents scénarios (en minutes)

Relation (de centre à centre)	2007	2009*	2025 Référence	2025 Autoroute	2025 Aménagement Progressif
Toulouse / Puylaurens	50	50	50	43	50
Toulouse / Castres	76	70	70	55	65
Puylaurens / Castres	25	25	25	21	21
Castres / Verfeil	51	45	45	32	41

* temps observés issus du recueil de données avril-mai 2009

Remarque: La déviation de Puylaurens permet un gain de temps de 5 minutes

Pièce G : P70

En cohérence avec cette décision, le projet permet de relier le bassin de Castres-Mazamet à Toulouse via une infrastructure routière structurante avec une réduction d'environ 35 min de temps de parcours par autoroute. En adoptant un linéaire plus direct, l'autoroute permet une diminution significative des distances parcourues, favorisant le désenclavement et l'attractivité du Sud du Tam, qui se retrouve en lien avec les grandes infrastructures de transports de la région, routières ferroviaires ou aéroportuaires.

L'autoroute améliorerait la sécurité sur l'itinéraire.

L'autoroute ne réduira pas l'accidentologie sur la RN126.

- 2% augmentation trafic par an de 2000 à 2013 : soit 29,3% en 13 ans
- Nb et distribution tués/BH/BL constant : 2009 à 2013 = période 2003-2007
- **Conclusion:** l'accidentologie a atteint un plancher depuis 10 ans. Elle ne dépend pas du trafic mais du profil et de l'état de la route.

7 accidents mortels se sont produits provoquant le décès de 7 personnes. On relève sur l'ensemble de l'itinéraire 60 personnes blessés (dont 42 ont été hospitalisées). La déviation de Puylaurens, mise en service au cours de l'année 2008 a permis de réduire le nombre d'accidents. 2 accidents ont été recensés de 2009 à fin 2013, contre 4 avant sa mise en service entre 2006 et 2008 (période de 3 ans).

Pièce G : P42

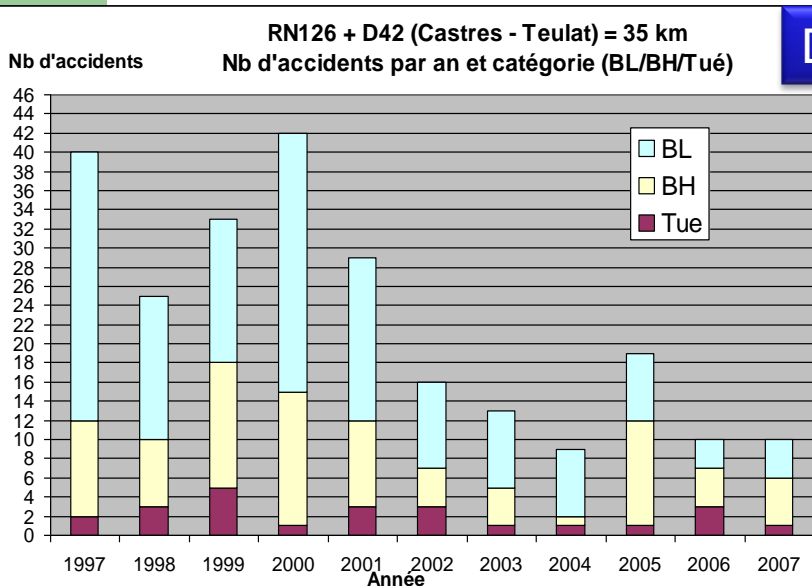
DR7 : P10 : Etude Accid. Collectif RN126

2009 – 2013 : RN126 : 7 tués / 42 BH / 18 BL
2003 – 2007: RN126 : 7 tués / 42 BH / 20 BL

Sur la période 2000-2013, les évolutions du trafic tous-véhicules sur les routes nationales de Midi-Pyrénées est le suivant :

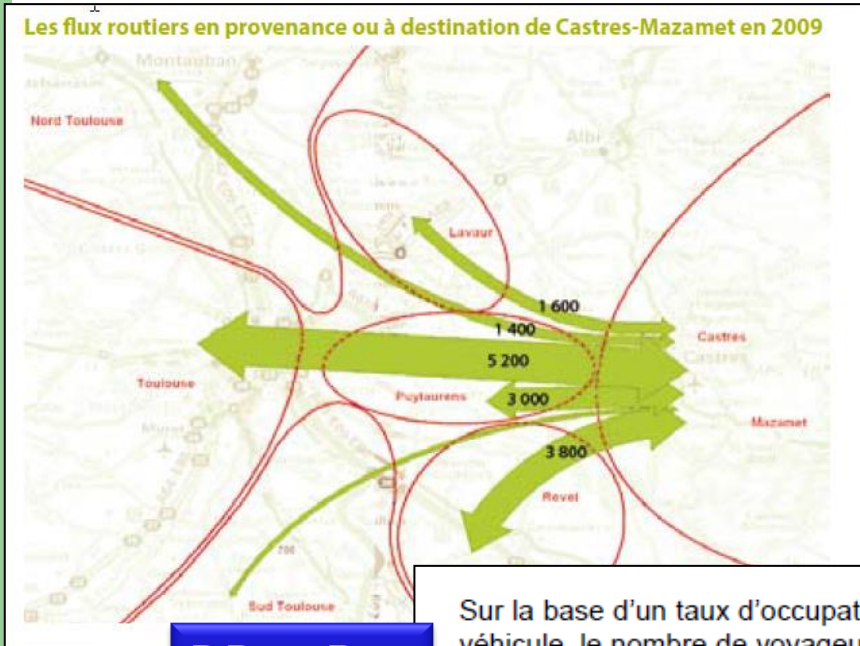
- + 2.9% par an sur la N124 entre Toulouse et Auch ;
- + 2% par an sur la N126 entre Toulouse et Castres ;

Pièce G : P41

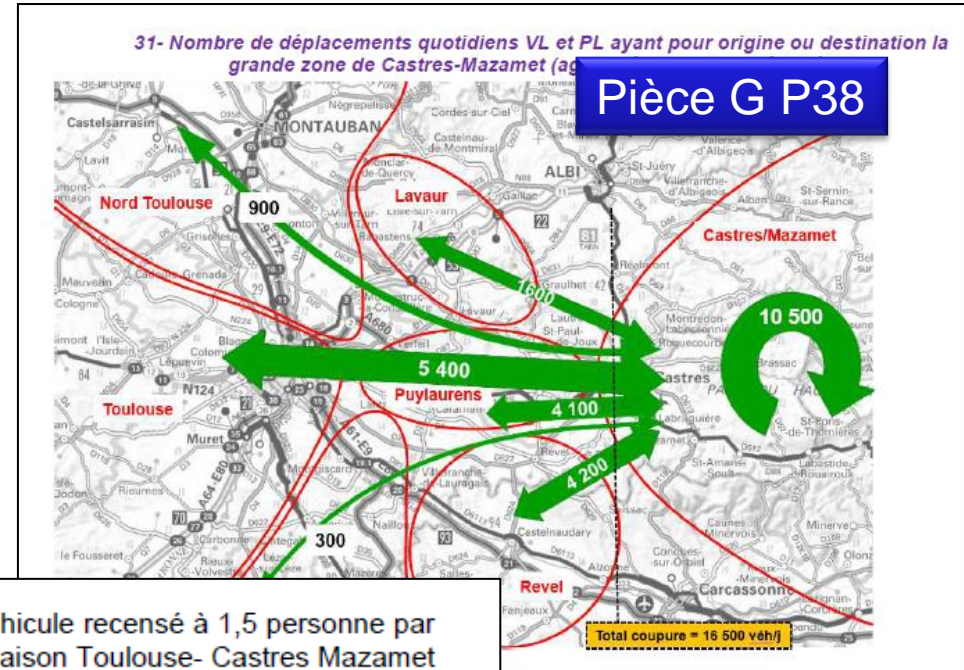


L'autoroute répondrait au besoin de déplacements.

Seul 5400 v/j font le trajet complet Toulouse – Castres/Mazamet
Seul 50%, 2700 v/j iront sur Toulouse via Verfeil et l'A68



DR2 : P71



Sur la base d'un taux d'occupation par véhicule recensé à 1,5 personne par véhicule, le nombre de voyageurs sur la liaison Toulouse- Castres Mazamet ressort sensiblement à 7 000 voyageurs par jour.

Les usagers de ce flux Toulouse- Castres Mazamet utilisent fréquemment la liaison et plus d'un sur deux effectue au moins 1 fois par semaine l'itinéraire.

D'une manière générale, les flux se dispersent à travers toute l'agglomération toulousaine et ne se concentrent pas de façon majoritaire en une seule zone.

Au total, les usagers VL de la liaison Toulouse- Castres Mazamet utilisent pour moitié l'A68 et pour moitié la RD112 ou la RD826 (34% pour la RD112 et 17% pour la RD826).

L'autoroute n'aurait pas de risque sanitaire.

Sur la commune de Cambounet sur le Sor, l'autoroute se situe à qq dizaines de mètre de la maison de la petite enfance. Aucune mesure de protection n'est mentionnée.

DR12 – P4 : Cahier d'acteur

Les effets de la pollution ...

Un risque majeur pour les milieux sensibles !

Les émissions polluantes, en augmentation, et leurs impacts sur les milieux sensibles seraient durement ressentis. Selon l'OREMIP (Observatoire Régional de l'Energie Midi-Pyrénées) : « la moitié des émissions régionales de CO₂ issues du secteur des transports augmentent plus vite qu'au niveau national (+ 2,3 % par an en Midi-Pyrénées, + 0,6 % en France). Cette croissance est d'autant plus inquiétante que le secteur des transports est le premier poste émetteur de dioxyde de carbone et concerne la moitié des émissions régionales. Et que plus de 60 % du trafic est dû aux particuliers. ».

Des effets sur la santé !

Le NO₂ pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires et selon la durée et la fréquence, peut entraîner une altération de la fonction respiratoire et une hyperréactivité bronchique chez les personnes asthmatiques, augmenter la sensibilité des bronches aux infections microbiennes chez les enfants. C'est pourtant à 30 mètres de la maison de la petite enfance, récemment inaugurée,



La 2x2 voies à 30 m de la maison de la petite enfance ?

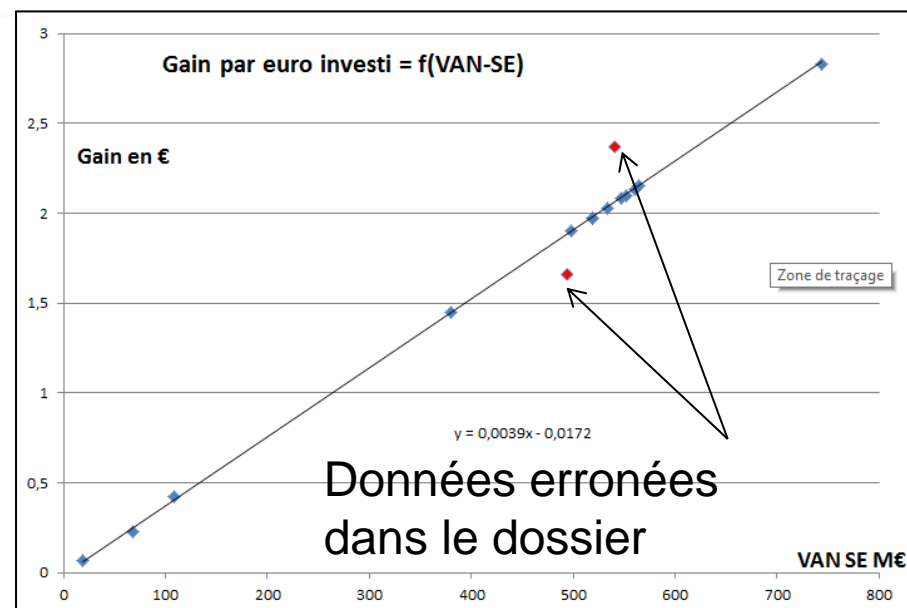
L'autoroute serait socio-économiquement bénéficiaire.

- Les données DREAL sont non-sincères, incohérentes ou erronées.
 - VANSE (Valeur Ajoutée Net Socio Economique) , les postes positifs sont surévalués les postes négatifs sous-évalués.
 - Gain de tps : 35 mn au lieu de 15 mn : surévaluation de : 365 M€
 - Coûts investissement : c'est 327,4 M€ HT₂₀₁₀ et non 262,8 M€ HT₂₀₁₀
 - Rétrocession des déviations => perte de tps pour les usagers non comptabilisée
 - Subvention d'équilibre à considérer : 220 M€ HT₂₀₁₅ (=185 M€ HT₂₀₁₀)
- Les chiffres utilisés sont peu ou pas justifiés.

Pièce G P85

Le tableau ci-dessous donne la décomposition des coûts et avantages par poste :

Décomposition de la VAN-SE (en M€ 2010)	
Gains de temps	640,1
Gains confort	167,4
Gains environnementaux	- 45,9
Gains de sécurité	127,6
Avantages carburant	- 75,0
Coûts d'entretien et dépréciation des véhicules	- 22,8
Coûts d'investissement (construction + grosses réparations)	- 262,8
Coût entretien et exploitation des infrastructures	- 74,8
Valeur résiduelle	54,3
TOTAL	508,1



L'autoroute serait socio-économiquement bénéficiaire.

- Les données DREAL sont non-sincères, incohérentes ou erronées.
 - Subvention d'équilibre à considérer : 220 M€ HT₂₀₁₅ (=185 M€ HT₂₀₁₀) et non 119 M€
 - Le calcul VAN SE ne considère que le point de vue de l'Etat mais pas celui des collectivités (applique 50% sur la sub. d'équilibre)

tableau 30-Décomposition de la VAN SE pour la puissance publique

Pièce G P87

Décomposition de la VAN SE pour la puissance publique (M€2010)

tableau 29-Décomposition de la VAN SE pour les concessionnaires (M€2010)

Décomposition de la VAN SE pour les concessionnaires (M€ 2010)	
Coûts d'investissement (construction + GR)	- 264.3
Coûts d'entretien et d'exploitation	- 75.6
Recettes péages	252.1
Subvention publique	121.3
Taxes (IS, TAT, RD, taxes collectivités)	- 71.0
Total	- 37.5

Coûts d'investissement (Coûts de construction, de subvention publique et coût des grosses réparations)	- 119.7
Coûts CO2	- 49,6
Recettes TVA	68,8
Recettes TICPE	51,7
Recettes autres taxes (IS, TAT, RD)	55,3
Recettes taxes collectivités	15,7
Gains sécurité	127,6
Coûts entretien et exploitation	0,8
Effets amont/aval	- 3,9
Total	146,7

L'autoroute apporterait de nombreux avantages.

Pièce G : P51

Au niveau routier, la nouvelle infrastructure permet :

une liaison plus rapide et plus sûre sur l'intégralité du parcours entre Castres et Toulouse en dépit des conditions actuelles de circulation et de sécurité correctes,

de réduire les conflits d'usage supportés par l'axe national liés à la présence de poids lourds et des différents types de trafic (local, régional, VL, PL),

de capter le trafic poids-lourds croissant qui dépasse 10 % du trafic entre Verfeil et Soual,

une complémentarité avec la requalification prévue des voies secondaires d'entrée dans l'agglomération toulousaine (RD112, RD826) qui permettra d'améliorer les conditions d'accessibilité à l'agglomération toulousaine,

une cohérence avec les projets à venir en matière de développement de l'offre routière des transports collectifs : développement de deux lignes autocar à haut niveau de service « Car à Haut Niveau de Service » (CHNS) par le Conseil départemental du Tarn et lancement de la ligne HOP n°4 du Conseil départemental de la Haute Garonne « Montastruc-La-Conseillère – Gragnague – Toulouse Balma-Gramont ».

Sur le ferroviaire, l'impact du projet sera faible, car l'aire de desserte entre les deux infrastructures n'est pas la même. Les deux infrastructures sont toutefois complémentaires du point de vue de la couverture territoriale, ce qui conforte le développement de l'infrastructure ferroviaire engagé (doublement de la ligne Toulouse – Saint Sulpice, rénovation des voies sur l'axe Saint Sulpice – Castres – Mazamet, ...).

Sur l'aérien, le projet a un réel impact. Il réduit les temps pour accéder à l'aéroport international de Blagnac depuis Castres. Il permet donc de renforcer son attractivité, mais peut également dans le même temps être préjudiciable à la plate-forme aéroportuaire tarnaise.

SYNTHESE Contre-Argumentaire



1. P19-20-21 : l'intérêt pour le dév. éco. des territoires n'est pas démontré
2. P22 : l'autoroute n'est pas un moyen pensé pour répondre à un projet de territoire, mais un moyen qui s'impose aux territoires
3. P23 : la concession n'est pas plus rapide que la solution ASP de la RN126, initialement prévue pour 2013, l'autoroute ne serait pas en service avant 2024
4. P24 : la concession est plus coûteuse pour l'Etat et les collectivités que la solution ASP de la RN126.
5. P25 : l'autoroute ne permet pas de gagner 35 mn, au plus 15 mn par rapport à la situation actuelle, et 5 mn par rapport à la solution ASP de la RN126
6. P26 : l'autoroute n'améliore pas la sécurité routière de la RN126, contrairement à l'ASP de la RN126 qui règle les problèmes de zones dangereuses.
7. P27 : l'autoroute ne répond aux besoins des déplacements de la majorité des usagers de la RN126 (particuliers et entreprises).
8. P28 : l'autoroute présente des risques sanitaires sur la maison de la petite enfance à Cambounet.
9. P29-30 : l'autoroute ne présente pas un bilan socio-économique favorable.

CONCLUSION

1. Nous sommes opposés au projet d'amélioration de l'itinéraire Castres-Toulouse par Verfeil sous sa forme concédée 2X2 voies en site propre.
2. Nous demandons une étude détaillée de l'aménagement sur place de la RN126 comme solution alternative au projet d'autoroute soumis à l'enquête publique.
3. Cette présentation est une synthèse de notre argumentaire. Une contribution écrite plus complète sera fournie avant la fin de l'enquête publique.