



RAPPORT
23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

SYNTHESE GENERALE



SOMMAIRE

| | |
|--|---|
| SOMMAIRE..... | 2 |
| PREAMBULE | 3 |
| CONCLUSION DE NOTRE ANALYSE..... | 4 |
| SYNTHESE GENERALE DE NOTRE ANALYSE | 5 |
| CONTENU du RAPPORT | 6 |
| Objet..... | 6 |
| Organisation du rapport..... | 6 |
| Organisation des chapitres | 7 |
| GLOSSAIRE | 8 |



PREAMBULE

L'argumentaire du **collectif RN126** et de la **fédération France Nature Environnement Midi-Pyrénées**, favorables à l'aménagement sur place de la RN126 entre Castres et Verfeil, s'appuie sur les trois avis des experts indépendants de :

1. l'Autorité environnementale (Ae) ;
2. le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) ;
3. la contre-expertise établie à la demande du CGI.

En effet, le dossier DREAL du projet autoroutier Castres - Toulouse, complexe, volumineux, d'une présentation difficile d'accès par thème, traitant des mêmes données en plusieurs endroits, etc. a été analysé en profondeur et en détail par ces experts reconnus et indépendants.

Leurs analyses, leurs avis et leurs recommandations portent en profondeur sur le projet tel qu'il est envisagé et ses incidences ; ils sont détaillés, argumentés, impartiaux, et ils prennent alors un poids tout particulier et incontournable pour l'enquête publique. Ils méritent la plus grande attention de tous ceux qui s'attachent à rechercher la meilleure solution pour optimiser la mobilité des sud tarnais vers Toulouse.

Et en premier lieu, du maître d'ouvrage, qui devait répondre aux recommandations éditées et modifier ainsi le dossier de l'enquête publique.

Peu d'intervenants dans l'enquête publique auront étudié de manière aussi approfondie le projet décrit par la DREAL, car plutôt enclins à se fier aux (dés) informations partielles ou partiales, facilement accessibles par des campagnes orchestrées à grand renfort de dépenses (publiques) et de matraquages médiatiques. Les avis de ces experts indépendants et reconnus sont alors à considérer avec une attention toute particulière.

Notre présent argumentaire analyse la réponse apportée par le dossier de la DREAL, maître d'ouvrage, aux diverses recommandations, avis, analyses édités par ces experts.



CONCLUSION DE NOTRE ANALYSE

Ce dossier n'est ni transparent ni crédible. Il entache foncièrement la crédibilité du débat public, génère une considérable suspicion sur toutes les autres données (trafic, péage, délais de réalisation, ...), étonne par le peu de considération apportée aux recommandations de l'Ae et du CGI, inquiète pour les fonds publics sollicités mais non maîtrisés, annule le bilan socio-économique soi-disant très positif, ...

Pour FNE Midi-Pyrénées et le Collectif RN 126 l'utilité publique de ce projet n'est pas démontrée.

SYNTHESE GENERALE DE NOTRE ANALYSE

Le dossier support de l'enquête publique est volumineux mais, sur les fondamentaux, succinct et discret : inacceptable.

Les données, ainsi que des fondamentaux essentiels pour le bilan socio-économique sont laconiques, parachutées sans explication, sans être mises en évidence, erronées ou incompréhensibles, différentes de celles du débat public. Il est indispensable de disposer du bilan socio-économique avec les données que nous corrigeons, et comparé à celui de l'ASP.

Les données fondamentales établies par la DREAL n'ont pas cessé d'augmenter depuis 2007, sans qu'aucune mention ni explication ne soient fournies. Même le dossier d'enquête publique ne mentionne jamais ces mêmes données établies lors du débat public, et aucune comparaison n'est possible spontanément, ni compréhension. Pourtant l'évolution de ces mêmes données depuis le débat public est très importante.

Cet étonnant manque de transparence décrédibilise le projet présenté, et au-delà, le dossier du débat public qui était donc biaisé par des données qui s'avèrent aujourd'hui erronées ou manipulées.

Depuis 2007, nous signalons que ce dossier erroné, incomplet, voire manipulé, mérite d'être soumis à une expertise indépendante. Il vient enfin de l'être par l'Ae, le CGI et la contre-expertise socio-économique. Le résultat confirme en tout point notre appréciation répétée depuis 10 ans et notre analyse : le dossier est partial, orienté, erroné, incomplet, opaque, trompeur, sans mise en évidence ni démonstration des fondamentaux du projet, n'établissant ni la pertinence du choix de la concession, ni la parfaite information du public, ni la réalisation qui se profile, plus onéreuse pour les collectivités, contribuables, usagers, avec des impacts négatifs très élevés passés sous silence.

Il est indispensable que les pouvoirs publics acceptent de faire réaliser une expertise indépendante sur le fond de ce dossier avec la comparaison à une alternative plus adaptée au besoin des déplacements et aux capacités de financement des collectivités.

L'exercice pour la DREAL semble être de passer en catimini un projet très dégradé par rapport à celui du débat public, grâce au manque de temps pour le public pour découvrir, analyser et transcrire les anomalies de ce dossier. Ce n'est pas le rôle attendu d'un service d'État, supposé prendre en compte l'intérêt général, et pour ce faire, s'appuyer sur la démocratie participative et la transparence, en quête de la meilleure solution.

Ici la quête semble féroce être une 2x2 voies à tout prix, sans intérêt général. Mais dans l'intérêt de quelques-uns.

Notre analyse, présentée au cours des différents chapitres de notre contribution, et sans reprendre en détail la synthèse de chacun d'eux, démontre notamment que, depuis le débat public, le coût a énormément augmenté, que le gain de temps est dérisoire et ne concerne que l'entrée à Castres, que le péage interdit l'usage de l'infrastructure visée à la majorité des usagers, que la date de réalisation est lointaine, que le financement des collectivités va être difficile ou impossible.

CONTENU DU RAPPORT

OBJET

Le présent rapport rassemble les résultats d'analyse, et les observations qui en découlent, du dossier de la mise à 2x2 voies en site propre et sous forme concédée de l'itinéraire Castres – Toulouse par la RN126, Verfeil et la bretelle autoroutière A680, projet dénommé **LACT** par la suite pour **L**iaison **A**utoroutière **C**astres – **T**oulouse.

Cette analyse et ce rapport sont la contribution à l'enquête publique portant sur le projet LACT, de la fédération régionale France Nature Environnement Midi-Pyrénées (FNE Midi-Pyrénées), du Collectif RN126 et de l'association Nature Midi-Pyrénées, membre de FNE Midi-Pyrénées, pour le **CHAPITRE Chap7-Environnement** .

Les experts citoyens ayant réalisé l'analyse et la rédaction du présent rapport sont :

- **José Cambou**, Vice-Présidente FNE Midi-Pyrénées, et par ailleurs Administratrice de FNE et membre du directoire de son réseau thématique « transports et mobilités durables »
- **Jérôme Calas**, Administrateur Nature Midi-Pyrénées
- **Régis Mathon**, Administrateur Nature Midi-Pyrénées
- **Christine Reilhac**, Pilote Collectif RN126, Ingénieur Direction Générale de l'Aviation Civile
- **Frédéric Manon**, Porte-parole Collectif RN126, Ingénieur Centre National d'Études Spatiales

ORGANISATION DU RAPPORT

Le rapport est organisé en **7 CHAPITRES** traitant chacun d'un thème majeur touchant au projet LACT. Chaque **CHAPITRE** fait l'objet d'un document dédié. Ces thèmes portent sur les problématiques suivantes :

| Nom du document | Thème traité |
|----------------------|--|
| Chap1-Opportunité | L'opportunité non démontrée du projet LACT et l'absence de solution alternative |
| Chap2-Couts | La non maîtrise des coûts et du financement du projet LACT |
| Chap3-Gains_temps | La surestimation des gains de temps obtenus avec la LACT |
| Chap4-Trafics | La surestimation du trafic prévisionnel sur la LACT |
| Chap5-Itineraire_sub | La dégradation des conditions de circulation sur la RN126 devenue itinéraire de substitution |
| Chap6-Bilan_socioeco | La présentation trompeuse d'un bilan socio-économique trop favorable du projet LACT |
| Chap7-Environnement | L'inventaire naturaliste et les impacts du projet LACT sur les milieux naturels |



ORGANISATION DES CHAPITRES

Les CHAPITRES sont structurés de la façon suivante et comprennent les paragraphes suivants :

- **§ SYNTHÈSE** : Il rassemble les **POINTS** essentiels du thème traité. La justification de chaque point est développée dans les autres paragraphes du **CHAPITRE**.
- **§ RECOMMANDATIONS AE, CGI** : Ce paragraphe regroupe les principales recommandations de l'Ae, du CGI et la synthèse des réponses de la DREAL en rapport avec le thème du **CHAPITRE**. Nous apportons un commentaire argumenté à la réponse de la DREAL.
- **§ POINT i** : Chaque point mentionné dans la synthèse fait l'objet d'un développement argumenté dans un paragraphe dédié.
- **§ POINT j** :
- **§ ANNEXE** : Ce paragraphe regroupe d'éventuelles données ou informations mentionnées dans les différents **§ POINT i** du **CHAPITRE** pour alléger la lecture de chaque **§ POINT i**

Les éléments d'analyse ou conclusions remarquables sont en caractères gras et rouges.

Les documents cités en référence sont en caractères gras et surlignés en gris clair : **document de référence**

GLOSSAIRE

| | |
|--------------|--|
| Ae | Autorité environnementale |
| ASP | Aménagement Sur Place |
| CGI | Commissariat Général à l'Investissement |
| DREAL | Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Service de l'Etat, maître d'ouvrage de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est par mise en concession. |
| LACT | Liaison Autoroutière Castres - Toulouse |
| MOA | Maître d'OuvrAge |
| PL | Poids Lourds |
| TMJA | Trafic Moyen Journalier Annuel |
| VL | Véhicule Léger |
| VANSE | Valeur Actualisée Nette Socio-Economique |