



RAPPORT
23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

CHAPITRE 1

Une OPPORTUNITE non DEMONTREE

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
TABLE DES ILLUSTRATIONS	2
SYNTHESE.....	3
RECOMMANDATIONS DE L'AE, CGI, REPONSES DREAL, COMMENTAIRES.....	4
COMMENTAIRES SUR L'HISTORIQUE DU PROJET LACT	7
COMMENTAIRES SUR LES JUSTIFICATIFS DREAL SUR LE PROJET	11
ANNEXE : ARTICLE LA DEPÊCHE DU MIDI PUBLIÉ LE 14/11/2006.....	14
ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - RÉPONSE DREAL	16

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Extrait P2 Réponse DREAL du 4 décembre 2009 à la CPDP.....	8
Figure 2 : Extrait Piece C_Notice-explicative: Au § I.2.3 P14	8
Figure 3 : Extrait P52 du verbatim de la réunion de Bourg St Bernard	8
Figure 4 : Extrait § I.2.3 P14 Piece C_Notice-explicative:	9
Figure 5 :Extrait Pièce G P9 Commission mobilité 21	10
Figure 6 : Extrait P8 Dossier du débat public de 2009	11
Figure 7 : Extrait P8 Dossier du débat public de 2009	11
Figure 8 : Extrait P64 Dossier du débat public de 2009	11
Figure 9 : Extrait P2 Décision Ministérielle de 1994.....	12
Figure 10 : Extrait Rapport Enquête Publique Déviation de Puylaurens	12



SYNTHESE

Un projet dont l'opportunité n'est pas démontrée et sans solution alternative.

Le type d'aménagement 2x2 voies en site propre pour améliorer l'itinéraire Castres – Toulouse par la RN126, n'a fait l'objet d'aucune étude d'opportunité, et les alternatives possibles, telles que l'aménagement sur place de la RN126, ont été systématiquement et délibérément écartées du périmètre des études du projet LACT. Pourtant, pour répondre à un besoin quel qu'il soit, si l'on veut ouvrir le champ des possibles et s'assurer en final un choix éclairé qui soit le meilleur compromis entre le besoin et les moyens nécessaires et suffisants pour y répondre, étudier plusieurs options et les comparer est non seulement indispensable, mais imposé par le code de l'environnement quand il s'agit d'un investissement significatif, et par la loi Grenelle 1 si cet investissement est public.

Depuis 2007 jusqu'à l'enquête publique d'aujourd'hui, le processus décisionnel du maître d'ouvrage du projet LACT n'a jamais démontré l'opportunité du projet et a imposé la solution 2x2 voies en site propre concédée en écartant délibérément toute autre solution d'amélioration de l'itinéraire Castres - Toulouse.

Un argumentaire non fondé et de mauvaise foi

Les 2 arguments de la DREAL justifiant le recours à la création d'une autoroute en site propre concédée pour l'amélioration de l'itinéraire Castres – Toulouse par la RN126 sont non fondés et de mauvaise foi.

Le premier argument s'appuie sur la décision ministérielle de 1994. Or cette dernière ne concerne pas une autoroute à péage en site propre (130 km/h) de Verfeil à Castres, mais l'aménagement sur place de la route de Verfeil à Castres et de Castres à Mazamet limitée à 80km/h et 100km/h, avec la création progressive de certaines sections à 2x2 voies et le maintien de la section Castres - Soual en artère interurbaine avec carrefours giratoires.

Le second argument s'appuie sur l'idée que la mise en concession permettrait d'accélérer la réalisation. En 2009 lors du débat public, la DREAL indiquait que l'aménagement de la RN126 ne verrait pas le jour avant 2025, et que l'autoroute serait en service dès 2015, ce qui justifiait le recours à la concession. Aujourd'hui, en 2016, l'autoroute ne verra pas le jour avant 2024, en supposant bien sûr qu'un concessionnaire accepte de répondre à l'appel d'offre, mais surtout que les collectivités acceptent de régler leur part de la subvention d'équilibre qui sera significativement plus importante que ce qui est annoncé par la DREAL (cf. **Chap2-Couts**). Et prétendre que la réalisation d'aménagement routier en maîtrise d'ouvrage publique serait plus longue qu'un ouvrage concédé subventionné, du fait de la programmation des enveloppes budgétaires pour les financer, est un argument fallacieux.

Le projet LACT ne correspond pas au projet de la décision ministérielle de 1994, et le choix de la 2x2 voies concédée en site propre ne s'avère pas plus rapide, au contraire qu'un aménagement sur place de la RN126. Enfin, si l'Etat et les collectivités sont prêts à déboursier 220 M€ HT 2015 (et plus - cf. **Chap2-Couts) pour subventionner la réalisation d'une autoroute à péage concédée, alors ils devraient être en mesure de créer les enveloppes budgétaires d'un même montant pour aménager la route existante sous maîtrise d'ouvrage publique. Ce n'est qu'une question de volonté politique.**

RECOMMANDATIONS DE L'AE, CGI, REPONSES DREAL, COMMENTAIRES

Ae :

« L'Ae recommande d'approfondir l'analyse des variantes, notamment l'option ASP, en fournissant explicitement une description et un chiffrage de cette alternative pour la comparer avec la solution retenue. »

« L'Ae recommande de mettre à jour le chapitre traitant des variantes afin de tenir compte de la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte et de vérifier notamment que le choix retenu reste le plus pertinent.. »

CGI :

aménagement routier en maîtrise d'ouvrage publique. Mais les coûts, montants de subvention et tarifs de péage évoqués lors de ce débat public ont fortement évolué. Le dossier proposé à ce stade pour l'enquête publique ne donne pas d'éléments pour établir à nouveau la pertinence du choix de la concession avec un péage élevé (10 centimes du km pour les VL).

Mode de réalisation : mode concessif avec subvention d'équilibre. Aucun autre montage juridique ou financier n'a été examiné pour le projet présenté en enquête publique.

Contre-expertise :

« Il convient également de souligner que le capacité de l'infrastructure proposée reste très largement au-dessus des besoins estimés à moyen et long terme, y compris sur la partie la plus chargée de l'itinéraire entre Soual-Est et St-Palais à l'entrée de Castres ... »

Dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, le bilan socio-économique du projet proposé pourrait donc utilement être mis en perspective en présentant des bilans socio-économiques de projets alternatifs, ... »

Réponse DREAL :

«SUR LA COMPARAISON AVEC DES INVESTISSEMENTS PLUS LÉGERS ET MIEUX CIBLÉS

Les investissements plus légers et mieux ciblés qui semblent prioritaires sont a minima la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Soual, partie la plus chargée de l'axe, et la déviation de Cuq-Toulza. Ces aménagements reprendraient très vraisemblablement le tracé du projet d'autoroute concédée aux endroits ciblés afin d'éviter les zones urbaines et écologiques à l'approche de Castres et les divers milieux sensibles autour de Cuq-Toulza. Comme il s'agit des deux endroits complexes du projet de liaison, notamment en termes géotechnique et environnemental, le coût serait substantiel (supérieur à 200M€) et

difficilement mobilisable rapidement sur crédits publics (étalement sur plusieurs contrats de plan Etat-Région – CPER – soit environ 20 ans)...»

Commentaires :

La proposition de solution alternative de la DREAL avec investissements plus légers est une sous-version de son projet de 2x2 voies sur tout l'itinéraire en reprenant simplement 2 sections que sont la section Castres – Soual et le contournement de Cuq Toulza. La pré-étude des collectivités sur l'Aménagement Sur Place de la RN126, qui n'est pas un aménagement en 2x2 voies, démontre qu'il est possible d'améliorer l'itinéraire Castres – Toulouse par la RN126 (cf. **Chap7-Impacts**), avec des temps de parcours comparables à l'autoroute (écart inférieur à 10 mn), l'amélioration de la sécurité et du confort sur tout l'itinéraire pour l'ASP-RN126, un moindre impact sur l'environnement (4 fois moins d'emprise sur le foncier agricole, 5 fois moins au total), et aucun impact sur le bâtis pour l'ASP-RN126 (87 bâtis recensés pour l'autoroute Pièce E5 P11). La solution ASP-RN126 offre un service comparable à celui de l'autoroute, mais à **tous les usagers** de la RN126 contrairement à l'autoroute. Aussi l'ensemble des bénéfices de la solution ASP-RN126 compense largement les quelques gains de temps et de confort de conduite qu'apporte une autoroute.

Sur la question des coûts et de la mobilisation des crédits publics pour engager des investissements plus légers et plus ciblés, la DREAL n'explique pas comment la puissance publique et les collectivités territoriales seraient capables de débloquer rapidement 220 M€ de subvention d'équilibre pour contribuer au financement de l'autoroute sur un horizon de 3 ans, mais dans l'impossibilité de le faire pour un aménagement nécessaire et suffisant de l'itinéraire de 200M€ qui ne soit pas une concession et qu'il faudrait dans ce cas 20 ans.

Réponse DREAL

« ...En outre, les avantages tirés en termes de desserte seraient moindres (moindres gains de temps, moindres gains de confort avec l'alternance de sections à 2 voies et à 2x2 voies...) et non conformes aux conclusions du débat public... »

Commentaires :

Certes, comme il est dit précédemment, mêmes si les gains de temps et de confort avec une nationale aménagée sérieusement sont moins élevés que ceux avec une autoroute, tous les autres bénéfices qu'omet de citer la DREAL les compensent largement (plus faible emprise sur le foncier agricole, plus faible impact sur l'environnement, aucun bâtis touchés, pas de péage, pas d'itinéraire de substitution dégradé, service rendu à **tous** les usagers, ...). Quant à la desserte, l'autoroute n'a que 4 points d'entrée alors que la nationale aménagée (solution APS-RN126) en présente une quinzaine. L'irrigation du territoire traversé par l'itinéraire n'est pas assurée par l'autoroute mais par la nationale. Enfin, Les conclusions du débat public dont fait mention la DREAL ne sont pas celles de la CPDP et de la CNDP. Ce sont les conclusions qu'elle porte sur son propre projet, conclusions partiales et non objectives ce que mettent en évidence les différents paragraphes de ce rapport.



Réponse DREAL

« Enfin, un tel projet nécessiterait la reprise des études et des procédures à un stade amont : concertation amont, production d'un nouveau dossier d'études préalables et d'un nouveau dossier d'enquête publique, retardant fortement sa réalisation. Par conséquent, cette hypothèse n'est pas compatible avec une réalisation rapide de ces investissements, qui est l'objectif de l'aménagement de la RN126 après le débat public. »

Commentaires :

La nationale se trouve dans l'emprise du projet autoroutier, et toutes les études déjà réalisées sont réutilisables pour une étude sérieuse et approfondie de l'ASP-RN126. L'argument de la DREAL sur ce point est fallacieux. D'ailleurs, dans son calendrier initiale de réalisation de l'autoroute en 2007 et aussi en 2009, il ne fallait que 6 ans pour passer de l'état d'un Avant Projet Sommaire de l'autoroute concédée à sa mise en service : en 2007 l'autoroute devait être mise en service en 2013, en 2009, la mise en service était prévue pour 2015.

COMMENTAIRES SUR L'HISTORIQUE DU PROJET LACT

Nous proposons ci-après une lecture rectifiée de l'historique du projet LACT proposé par la DREAL au § 1.2. de son document **Piece C_Noticie-explicative**.

- **En 2007-2008** le projet est présenté comme faisant 35 km et 247 M€ HT₂₀₀₆ (dossier de 2007, présenté en 2008 lors des 3 réunions de concertation citées P13 de la **Piece C_Noticie-explicative** du dossier d'enquête publique), parce que les seuils de saisine obligatoire de la CNDP par l'Etat pour l'organisation d'un débat public sur les infrastructures de transport sont de 40 km et 300 M€. Le linéaire du projet LACT fait en réalité 62 km de Castres à l'A68 et le coût du projet dépasse largement les 300 M€. L'intention du maître d'ouvrage était d'ouvrir une simple concertation en juillet 2007 (les 3 réunions) sur les corridors du projet LACT et de s'affranchir d'un débat public qui aurait retardé le projet et obligé à débattre de l'opportunité d'une 2x2 voies. Cela lui permettait en effet d'officialiser le projet LACT et de l'introduire dans le débat public organisé par la CNDP pour octobre 2007 sur le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse (GCAT), le projet LACT servant de premier maillon au GCAT. La fédération nationale France Nature Environnement a effectué une saisine de la CNDP, le 31 mai 2017, motivée par les quatre éléments suivants :

« A) modalités actuelles de la concertation très bizarres, B) la technique d'évitement de la CNDP par du « saucissonnage », C) l'interférence manifeste avec le Débat du grand contournement autoroutier de Toulouse pour lequel la CNDP a pris des décisions en créant la CPDP dédiée (décisions des 7 mars et 4 avril 2007), D) le choix d'un projet autoroutier justifié seulement par des montages financiers. ».

On rappelle également que le maître d'ouvrage du projet LACT était aussi celui du projet GCAT. La CNDP a alors exigé du maître d'ouvrage du projet LACT, de reporter la concertation au-delà du débat public du GCAT.

La concertation en 2008 en 3 réunions a finalement lieu après le débat public sur le GCAT, mais a permis d'obtenir le débat public sur la LACT dont voulait s'affranchir le maître d'ouvrage

- **En 2009-2010** le débat public sur le projet LACT a lieu, mais il porte sur le mode de financement de la 2x2 voies en site propre et non sur l'opportunité de la 2x2 voies pourtant imposée par le code de l'environnement et le respect de la convention d'Arhus. De ce fait, aucune alternative à la 2x2 voies en site propre plus favorable à l'environnement et au développement économique n'est proposée par le maître d'ouvrage, alors que l'article 1 de la loi Grenelle 1 du 03 août 2009 antérieure au débat public du projet LACT précise « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »¹.

Le collectif RN126, dans sa demande d'étude de l'ASP de la RN126 lors du débat public, a interpellé la DREAL sur le non-respect par le projet LACT du code de l'environnement et de la loi Grenelle sur cette question d'opportunité. La DREAL a réfuté cette allégation dans son courrier à la présidente de la CPDP, mais

[1] LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

sans répondre à la question, se contentant d'indiquer que la loi Grenelle permettait l'augmentation des capacités routières.

- enfin le projet serait non conforme à la loi Grenelle 1 ; ce que nous réfutons : il faut en effet rappeler que la loi Grenelle 1 prévoit la possibilité d'augmentation des capacités routières, notamment pour répondre à des besoins d'intérêt local ; le dossier montre également que les progrès en cours en matière de transports collectifs, en l'occurrence ferroviaires, et ceux envisageables dans le cadre de scénarios très volontaristes ne suffisent pas à répondre à l'ensemble des besoins de déplacements.

Figure 1 : Extrait P2 Réponse DREAL du 4 décembre 2009 à la CPDP

Dans le dossier soumis à enquête publique, la DREAL ne justifie toujours pas l'opportunité et la pertinence d'une mise à 2x2 voies, et rappelle comme en 2009 que son projet reste cohérent avec la loi Grenelle 1 du 03 Août 2009 :

Que le projet contribue notamment, en cohérence avec la loi du 3 août 2009 susvisée :

- à améliorer les perspectives de développement de l'agglomération de Castres-Mazamet, en assurant son accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de sa population et à la structure de son économie ;
- à contribuer à la structuration de l'aire métropolitaine toulousaine, qui s'appuie notamment sur le développement de ses villes moyennes en étoile autour de Toulouse, dont Castres-Mazamet (...) »

Figure 2 : Extrait Piece C_Notice-explicative: Au § I.2.3 P14

- **En 2009-2010, lors du débat public,** le collectif RN126 a déposé une demande d'étude de l'aménagement sur place de la RN126 auprès de la CPDP qui l'a transmise à la DREAL, et cette demande a été abordée par Mme BARRES présidente de la CPDP lors de la réunion à Bourg St Bernard du 08/12/09 (cf. Figure 3 : Extrait P52 du verbatim de la réunion de Bourg St Bernard.) La DREAL a refusé la demande d'étude

Figure 3 : Extrait P52 du verbatim de la réunion de Bourg St Bernard

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.

Dans son historique du projet la DREAL omet de rappeler ce point majeur du débat public. De plus la présentation « orientée » des conclusions du débat public par le maître d'ouvrage marginalise la position des opposants en réduisant leur action à des « *insatisfactions ou des divergences* » (voir ci-dessous l'extrait P14 de la **Piece C_Notice-explicative**). Pourtant, ce sont les opposants au projet, élus, associations, mouvements citoyens qui soutiennent l'alternative ASP de la RN126, qui ont apporté une contribution majeure sur l'analyse du dossier DREAL durant tout le débat, le collectif RN126 étant reconnu par la CPDP comme un véritable expert citoyen sur ce dossier. Ces contributions ne se sont pas contentées d'exprimer des critiques sur « *les conditions de concession et l'atteinte aux activités agricoles et à l'environnement* » tel que le présente la DREAL (cf. **Annexe K1, réponse DREAL au CGI**), mais ont mis en évidence la non pertinence du projet autoroutier, les risques financiers pour les collectivités, les manques et les erreurs dans les données du dossier, l'inadéquation au besoin des usagers, qu'ils soient particuliers ou professionnels, pour des déplacements réguliers ou occasionnels. FNE Midi-Pyrénées dans son cahier d'acteur[2] souligne que le dossier support du débat public n'est pas sincère.

- *que le débat a fait apparaître que les partisans d'une amélioration du niveau de service de la RN 126 sont largement favorables à l'accélération du projet et sont pour cela favorables au recours à la concession, même si, par ailleurs, des insatisfactions ou des positions divergentes vis-à-vis d'un aménagement à 2 × 2 voies de la RN 126 ou du principe de concession se sont exprimées ;*

Figure 4 : Extrait § I.2.3 P14 Piece C_Notice-explicative:

- **En 2012, la commission Mobilité 21** contre toute attente, classe le projet LACT en priorité 1 dans le scénario 2 alors qu'il était pressenti en priorité 2 (le scénario 2 est le moins probable puisque nécessitant un budget de 30 Milliards d'€ jusqu'en 2030, le scénario 1 demandant seulement 10 Milliards d'€). En effet, les retours que nous avons du travail de la commission montraient que même si l'amélioration de l'itinéraire apparaissait nécessaire, l'aménagement en 2x2 voies en site propre n'était pas une solution prioritaire. Le reclassement en priorité 1 du projet LACT juste avant la publication du rapport final, ne peut que nous interroger sur les raisons qui ont conduit la commission à une telle décision. En effet, aucun élément nouveau n'a modifié le contenu ou le contexte du projet pendant le travail de la commission. Le dossier du collectif RN126 (cf. **QUESTIONNAIRE MOBILITE21**) lui fournissait une analyse critique et argumentée sur la non-pertinence du projet LACT. On pourrait reprocher à cette analyse d'être uniquement à charge et donc orientée, pourtant, 4 ans plus tard dans le cadre de l'enquête publique, ce sont l'Ae et le CGI, instances gouvernementales constituées d'experts indépendants, qui pointent les mêmes errances sur les fondamentaux du projet LACT que sont les coûts, les trafics, l'inadéquation de l'infrastructure au besoin, le bilan socio-économique. Enfin, il est paradoxal que la commission Mobilité 21 ait fait ce choix de reclasser en première priorité un projet de 2x2 voies en site propre à fort impact, alors qu'elle insiste fortement en introduction de son rapport sur l'urgente nécessité de privilégier l'aménagement de l'existant plutôt que de créer de nouvelles infrastructures (cf **RAPPORT P15**). Le paradoxe se renforce lorsque la commission écrit en ce qui concerne le projet LACT : « *même si elle reconnaît la nécessité d'améliorer la liaison Castres – Toulouse, la commission ne se prononce pas sur les caractéristiques de l'aménagement et sur les modalités de sa réalisation* (cf **RAPPORT P56**) ». Ce qui laisse penser que si la commission avait réellement jugé plus pertinente la mise à 2x2 voies en site propre,

[2] http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-castrestoulouse/DOCS/CAHIERS_ACTEURS/CA_31.PDF

conçue, que toute autre solution, en particulier l'aménagement sur place de la RN126 existante, elle l'aurait écrit clairement. Même si la DREAL rappelle dans la **Pièce G P9** que la commission ne s'est pas prononcée sur les modalités de réalisation, elle omet de préciser que cette même commission ne se prononce pas non plus sur les caractéristiques de l'infrastructure :

Cet aménagement, qui figurait au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), a été examiné par la Commission « Mobilité 21 ». Dans ses conclusions remises le 27 juin 2013, la Commission a classé cette opération parmi les premières priorités du scénario retenu par le Gouvernement, sans se prononcer sur ses modalités de réalisation.

Figure 5 :Extrait Pièce G P9 Commission mobilité 21

- **De 2012 à ce jour** : les élus en soutien à la solution ASP de la RN126 ont rencontré à plusieurs reprises les représentants de l'Etat pour demander l'étude de l'ASP de la RN126, chaque demande a fait l'objet de refus des services de l'Etat ou des représentants de l'Etat.

COMMENTAIRES SUR LES JUSTIFICATIFS DREAL SUR LE PROJET

Les arguments de la DREAL pour justifier que la 2x2 voies en site propre et concédée est l'unique solution sont de 2 ordres :

■ Argument 1 : Le projet LACT aurait fait l'objet d'une décision ministérielle en 1994.

1.1.3. Le contexte du programme de liaison autoroutière Castres-Toulouse

La Décision Ministérielle du 8 mars 1994 :

Dès le début des années 90, l'État, responsable des grandes liaisons d'aménagement du territoire, étudia la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse via la RN126 et sa connexion à l'autoroute A 68.

L'aménagement de l'itinéraire entre le sud du Tam et l'agglomération toulousaine en route à 2x2 voies avec échangeurs dénivelés fut ainsi l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 publiée au Journal Officiel du 17 août 1996.

Figure 6 : Extrait P8 Dossier du débat public de 2009

■ Argument 2 : La mise en concession permettrait d'accélérer la réalisation de l'infrastructure.

Les premières sections à 2 x 2 voies ont été réalisées grâce à des financements inscrits aux 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} contrats de plan État Région. Plus de la moitié de l'itinéraire reste cependant encore à aménager. C'est pourquoi, après consultation des élus et des responsables socio-économiques, l'État a proposé l'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies par la mise en concession de l'itinéraire.

Cette liaison autoroutière, d'une quarantaine de kilomètres environ, a été voulue comme un outil puissant de désenclavement du bassin d'emploi Castres-Mazamet.

Figure 7 : Extrait P8 Dossier du débat public de 2009

POURUIVRE EN FONCTION DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES : ACHÈVEMENT AU-DELÀ DE 2025

Au rythme du financement budgétaire habituel, il apparaît que l'aménagement complet ne pourrait être achevé avant plusieurs dizaines d'années.

En effet, dans le cadre d'un montage classique en maîtrise d'ouvrage publique, l'État réalise l'infrastructure routière sur crédits budgétaires et, en général, en partenariat avec les collectivités territoriales.

Les marchés publics de travaux dépendent de l'importance des enveloppes budgétaires affectées. Les projets se trouvent donc fractionnés et leur réalisation étalée dans le temps. C'est ce qui s'est passé depuis quinze ans.

Figure 8 : Extrait P64 Dossier du débat public de 2009

■ Commentaires sur l'argument 1 : La Décision ministérielle.

La décision ministérielle de 1994 concerne la mise à 2x2 voies sur place de l'itinéraire de Verfeil à Castres puis de Castres à Mazamet à statut de route express (vitesse limitée à 80 km/h et 110 km/h), la section CASTRES - SOUAL devant rester une artère interurbaine. Il ne s'agit donc pas d'une mise à 2x2 voies en site propre avec des caractéristiques autoroutières (vitesse limitée à 130 km/h) de VERFEIL à CASTRES uniquement.

II . PARTI D'AMENAGEMENT A LONG TERME

L'objectif consiste à aménager à 2 x 2 voies l'ensemble de cet itinéraire avec carrefours dénivelés et statut de route express, hormis la section SOUAL - CASTRES qui restera une artère interurbaine (à 2 x 2 voies, carrefours giratoires).

La vitesse de référence retenue est de 100 km/h (avec quelques dérogations à 80 km/h).

Figure 9 : Extrait P2 Décision Ministérielle de 1994

En effet, le parti d'aménagement dont il est question dans la décision ministérielle de 1994 concerne pour l'aménagement à 15 ans :

- Verfeil - Puylaurens : création de 2 créneaux à 2x2 voies sur place
- Puylaurens - Soual : pas d'aménagement particulier : 2 voies
- Soual - Castres : Aménagement sur place en 2x2 voies avec carrefours giratoires, section considérée comme artère interurbaine
- La création des déviations de Soual, Verfeil, Puylaurens et Castres : ces déviations sont en service aujourd'hui, Puylaurens et Soual à 2x2 voies et Verfeil et Castres à 2x1 voies
- Castres – Mazamet : les déviations de Labruguière et Saint Alby ont été réalisées et sont à 2x1 voies

On peut rappeler également, que lors de l'enquête publique de la déviation de Puylaurens, le commissaire enquêteur indiquait en 1997 que le faible trafic entre Verfeil et Puylaurens, ne nécessitait pas une mise à 2x2 voies.

2.2 Avancement des opérations à court et moyen terme

Opération projetée

La déviation de Puylaurens est visée dans le parti d'aménagement à 15 ans de l'APSI Toulouse - Castres - Mazamet - 1^{ère} phase, fixé par décision ministérielle du 8 mars 1994. Cette décision indique notamment que le projet sera à 2x2 voies avec un statut de déviation d'agglomération.

Verfeil - Puylaurens

L'APSI prévoit l'aménagement prioritaire de deux créneaux de dépassement à 2x2 voies sur cette section. Une étude de localisation, réalisée en 1997, conclut au faible intérêt de tels aménagements entre la RD42 et Puylaurens.

La déviation de Cadix / Cuq Toulsa peut néanmoins constituer aussi un créneau favorable.

Figure 10 : Extrait Rapport Enquête Publique Déviation de Puylaurens

■ Commentaires sur l'argument 2 : La concession permettrait d'accélérer la réalisation.

L'argument principal avancé par la DREAL sur le choix d'une mise en concession de la mise à 2x2 voies de l'itinéraire CASTRES – TOULOUSE a été la rapidité de réalisation. Rappelons que ce choix du recours à la concession fait suite à une étude commandée par les laboratoires Fabre (acteur économique d'importance dans le Tarn) en 2004 à un cabinet parisien (InfraPlan) sur la meilleure stratégie à adopter pour accélérer la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse. Deux options ont été étudiées, le recours au PPP (Partenariat Public Privé) ou bien le recours à la concession. C'est cette seconde option (la concession) qui a été retenue en 2006 par l'Etat suite à l'intervention de Pierre Fabre entre 2004 et 2006 auprès du président Jacques Chirac et du gouvernement de l'époque (cf. **ANNEXE Article de la Dépêche du Midi du 14/11/2006**).

En 2007, la mise en service de l'autoroute était annoncée pour 2013, en 2009 lors du débat public elle était annoncée pour 2015, de même en 2012, et aujourd'hui elle ne verrait le jour qu'en 2024.

En final, contrairement à ce que la DREAL argumentait pour justifier ce choix pendant le débat public, le recours à la concession ne s'est pas avéré plus rapide que la solution aménagement progressif (annoncé pour 2025 lors du débat public). En revanche, ce choix exclusif avec des annonces irréalistes de mise en service rapide (en moins de 6 ans) de la 2x2 voies a évincé pendant près de 10 ans toute autre option d'aménagement plus réaliste et réalisable sur ces 10 ans.



ANNEXE : ARTICLE LA DEPÊCHE DU MIDI PUBLIÉ LE 14/11/2006

<http://www.ladepeche.fr/article/2006/11/14/35911-castres-l-autoroute-de-toulouse-aura-son-propre-trace.html>

ARTICLE LA DEPÊCHE du MIDI Publié le 14/11/2006 à 10:23

Castres. L' autoroute de Toulouse aura son propre tracé

Le futur lien autoroutier entre Castres et Toulouse intègrera les déviations existantes et sera payant de bout en bout.

[QFORUM] Quel est le tracé préférable pour la future autoroute à péage Castres-Toulouse?

Maintenant que le principe d'une autoroute à péage Castres-Toulouse est acquis dans ses grandes lignes (nos éditions de vendredi et samedi), une foule de questions nouvelles se pose. A commencer par celui du futur tracé que cette liaison rapide empruntera.

Globalement aujourd'hui, on peut annoncer que, à l'issue de la réunion qui s'est tenue à la préfecture de Région vendredi, le principe d'un aménagement en site propre de l'autoroute Castres-Toulouse est retenu. Et elle sera payante d'un bout à l'autre.

Cette 2x2 voies à péages sera donc construite indépendamment de la Nationale 126 depuis Castres jusqu'à la rocade de Toulouse.

Selon nos informations, l'autoroute future doit cependant intégrer les deux déviations existantes de Soual d'une part et de Puylaurens actuellement en cours de construction.

Par ailleurs, elle intégrera aussi la future section Castres-Soual qui reste à construire. Cet itinéraire est déjà plus ou moins ficelé à l'issue des différentes concertations de l'Etat qui ont eu lieu depuis 2003. Entre Mélou et l'Agout, il empruntera un fuseau qui passe à l'arrière des abattoirs. Les travaux devraient d'ailleurs débuter en 2007 sur cette section urbaine. Entre l'Agout et la déviation de Soual, c'est la proposition « nord ouest intermédiaire » qui tient la corde, poussée par les élus de Saïx et le maire Henri Blanc en tête.

On sait par ailleurs que, à l'autre bout de l'itinéraire, la section entre Verfeil et la rocade de Toulouse, doit être doublée.

En revanche, le tracé entre Soual et Verfeil (hors déviation de Puylaurens) reste à définir entièrement.

Tout comme d'ailleurs le nombre et le lieu précis des futures sorties et points de péage.

Concernée au premier chef, Anne Laperrouze, maire de Puylaurens, nous confiait hier : « La décision de la mise en concession est bien sûr une très bonne nouvelle que l'on doit à Pierre Fabre. Mais c'est encore trop frais pour avoir des idées précises sur son futur fonctionnement. Entre Puylaurens et Verfeil, le tracé ne me semble pas poser de problème particulier. Par contre, il me paraîtrait normal que la section entre Puylaurens et Castres soit gratuite. » Mais pour arbitrer et débattre de ces questions, Anne Laperrouze poursuit : « Le syndicat mixte autour de cet itinéraire sera constitué prochainement. Tout le monde pourra ici débattre du projet et peser sur les décisions futures. Je tiens au passage à souligner que l'accord de principe de financement qui est donné par le conseil régional et le conseil général est une très bonne chose. »



Le schéma d'une concession autoroutière entre Castres et Toulouse a donc été validé par le Ministre de l'Équipement.

Avec une mise en service prévue pour 2012-2014. De quoi rassurer bien sûr le tissu économique Castres-Mazamet et les laboratoires Pierre Fabre qui ont joué le rôle de moteur dans ce projet. Même s'il reste encore beaucoup de travail et des questions sur la planche.

J.-M.G.



ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - RÉPONSE DREAL

Sans Objet