



Fédération d'Associations loi 1901 - Membre de France Nature Environnement

FNE MIDI-PYRENEES
Maison de l'Environnement de Midi-Pyrénées
14, rue de Tivoli
31000 TOULOUSE
contact@fne-midipyrenees.fr

Le 11 janvier 2023

AUTOROUTE TOULOUSE CASTRES-A680 / A69

ENQUETE UNIQUE

DEMANDES D'AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES

Envoi par mail : ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse@mail.registre-numerique.fr

Observations de FNE Midi-Pyrénées

1. FNE Midi-Pyrénées¹ est une fédération d'associations de protection de la nature, de l'environnement et du cadre de vie, qui visent à :

- promouvoir les bonnes pratiques environnementales des citoyen.ne.s, collectivités et entreprises de notre territoire ;
- contrer les grands projets inutiles et les atteintes environnementales en les décryptant, les dénonçant et en faisant valoir le droit de l'environnement par la mobilisation citoyenne et/ou par des actions en justice.

Forte de près de 135 associations membres, adhérentes directes ou via des fédérations départementales ou thématiques, ainsi que d'adhérent.e.s individuels, FNE Midi-Pyrénées a pour rôle d'établir un lien de solidarité entre ses différents membres. Notre fédération a ainsi pour objectif d'unir, renforcer et représenter les compétences et efforts de ses membres pour une action concrète et efficace au quotidien pour relever les défis de l'urgence écologique. Elle est agréée au titre de l'article L. 141-1 du Code de l'environnement depuis le 6 août 1979.

2. La société ATOSCA pour le tronçon correspondant à l'A69 et la société ASF pour l'A680, ont déposé respectivement les 19 janvier et 18 février 2022 deux dossiers de demandes d'autorisations environnementales auprès des préfectures du Tarn et de la Haute-Garonne.

Après une instruction particulièrement accélérée au regard du contenu de ces demandes, une enquête publique² unique relative aux demandes d'autorisations environnementales dans le cadre de la construction de la liaison autoroutière entre TOULOUSE (département de la Haute-Garonne) et CASTRES (département du Tarn), a été programmée du lundi 28 novembre 2022 à 9h au mercredi 11 janvier 2023 à 17h.

¹ <https://fne-midipyrenees.fr/>

² <https://www.registre-numerique.fr/ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse>

3. Notre fédération d'associations exposera ci-après les motifs -non exhaustifs- qui l'ont conduit à émettre un avis défavorable à ce projet autoroutier :

I. SUR L'HISTORIQUE DU PROJET : UN DEBAT PUBLIC PUIS UNE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

II. SUR LA MECONNAISSANCE DES GARANTIES ATTACHEES AU PRINCIPE D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

III. SUR L'INSUFFISANCE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

IV. SUR LA DEMANDE DE DEFRICHEMENT

V. SUR LES CONDITIONS MECONNUES DE DELIVRANCE D'UNE DEROGATION « ESPECES PROTEGEES »

VI. CONCLUSIONS

I. SUR L'HISTORIQUE DU PROJET : UN DEBAT PUBLIC PUIS UNE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

I.1. En 1994, l'Etat acte le principe d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse, en aménagement sur place de la RN126/RD20 (76 km) à l'exception des contournements de VERFEIL, PUYLAURENS et SOUAL en tracé neuf.

L'objectif étant de rejoindre l'A680 au niveau de VERFEIL, puis TOULOUSE par l'A68.

La bretelle autoroutière A680, la bifurcation entre l'A68 et l'A680 et le demi-échangeur de GRAGNAGUE ont été construits en 1996.

Dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, deux déviations ont été réalisées sur ce tracé, celle de SOUAL (2,2 km) en 2000 et celle de PUYLAURENS (25,7 km) en 2008 et celle de VERFEIL, financée par le conseil départemental de la Haute-Garonne.

Le projet a fait l'objet d'un débat public organisé du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010 par la commission nationale du débat public (CNDP) qui n'a porté que sur le mode de financement d'une **2x2 voies en site propre** sur tout l'itinéraire et non en **aménagement sur place** (hors déviation de VERFEIL, PUYLAURENS et SOUAL) comme spécifié dans la décision ministérielle de 1994.

A la suite de ce débat public, le ministre en charge des transports a choisi de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies CASTRES-TOULOUSE en site propre le long de la RN126, ceci par concession autoroutière.

Selon la commission « Mobilité 21 »³, chargée de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures, « *l'urgence de la politique d'infrastructure de l'Etat doit être d'assurer l'entretien et la modernisation de l'existant* », et conclut que le présent projet **n'est pas un projet prioritaire** sur l'horizon des 20 prochaines années.

I.2. Selon les pétitionnaires, ce projet vise à contribuer au développement économique et démographique du bassin de CASTRES-MAZAMET en améliorant son accessibilité depuis la métropole régionale. L'amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers sont également avancés comme bénéfiques de l'opération.

Une enquête publique s'est déroulée sur le projet de déclaration d'utilité publique du 6 décembre 2016, au 23 janvier 2017, et a irrégulièrement écarté les 127 d'observations (PJ n°1) de notre fédération d'associations regroupées dans les 7 chapitres suivants :

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-Traffic	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

L'ensemble des critiques formulées dans ces observations seront reprises dans la présente enquête, notamment en ce qui concerne ses chapitres 1 à 6.

Il sera observé que malgré le dépôt régulier de nos observations lors de cette précédente enquête publique, **la commission n'a pas répondu aux nombreuses observations et contre-propositions étayées qu'elles contenaient.**

I.3. Après saisine puis avis de la section des travaux public du Conseil d'Etat, Monsieur le Premier Ministre a signé, par décret daté du 19 juillet 2018, la déclaration d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2x2 voies entre CASTRES (Tarn) et VERFEIL (Haute-Garonne), conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de CASTRES, CUQ-TOULZA, MAURENS-SCOPONT, PUylaurens, SAINT-GERMAIN-DES-PRES et SAIX et de la communauté de communes de Sor et Agout dans le département du Tarn.

Dans sa décision de rejet des requêtes de notre fédération (et autres) du 5 mars 2021 (n°424323, 424356, 424375), le Conseil d'Etat ne répond pas à la critique portant sur l'omission de prise en compte de nos observations.

³ Accessible ici : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/priorisation-des-nouvelles-infrastructures-transport-commission-mobilite-21>

II. SUR LA MECONNAISSANCE DES GARANTIES ATTACHEES AU PRINCIPE D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Notre fédération d'associations a toujours été investie pour la création, la co-organisation et la participation lors des concertations publiques depuis sa création.

Elle ne peut donc que regretter le rejet des 4 propositions qu'elle a formulé, avec le collectif La Voie Est Libre (LVEL) et la fédération d'associations UPNET-FNE 81, à l'attention de la commission d'enquête publique le 9 décembre 2022 (PJ n°2).

Pour mémoire, ces demandes reposaient sur les considérations objectives suivantes :

- Premièrement : il est fort regrettable qu'une enquête publique contenant plusieurs dossiers techniques représentant plusieurs **milliers de pages** et portant sur un projet **d'ampleur régionale**, se déroule **uniquement durant un mois et demi** (45 jours), **incluant les vacances de Noël** (15 jours). Ceci alors que l'article L. 120-1 du code de l'environnement (II. 3°) « confère le droit pour le public : [...] De disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ». Notre fédération sollicite ainsi en application du 3^e alinéa de l'article L. 123-9, une demande de prolongation d'un mois de la durée de la présente enquête publique ;
- Deuxièmement : force est de constater que **plusieurs documents** contenant des informations environnementales utiles à la compréhension de la présente enquête publique **ne sont pas accessibles dans le présent dossier** (les avis de l'Office français de la biodiversité, de la commission locale de l'eau du SAGE Agout et de tous les autres organismes consultés sur ce dossier, ainsi que des annexes visées par l'article 47 du cahier des charges annexé à la convention de concession passée entre l'Etat et la société ATOSCA pour l'autoroute A69 et approuvée par décret n°2022-599 du 20 avril 2022⁴). Notre fédération sollicite ainsi en application de l'article R. 123-14, que Monsieur le Président sollicite lesdits documents auprès d'ATOSCA afin qu'ils soient ajoutés au dossier d'enquête publique dans les plus brefs délais ;
- Troisièmement : il apparaît opportun d'apprécier les incidences en termes de report de trafic des VL et PL dans les centres-bourgs de SOUAL et PUYLAURENS. Pour cela, notre fédération sollicite en application de l'article R. 123-14, une visite des lieux de la commission d'enquête avec l'estimation du nombre de véhicules estimés auxdits lieux ;
- Quatrièmement : pour les motifs précités, il apparaît indispensable d'organiser **plusieurs réunions publiques** dans plusieurs communes concernées par le tracé du projet. FNE Midi-Pyrénées sollicite ainsi conformément aux dispositions de l'article R. 123-17, l'organisation de réunions d'information et d'échange avec le public.

Rappelons que plusieurs milliers de personnes auront participé à cette enquête publique, témoignant d'un besoin impératif d'espace(s) de concertation(s) et de dialogue(s) en rapport avec l'objet de cette enquête publique. Il ne sera d'ailleurs pas contesté que la lecture de plus de 15.000 pages du dossier d'enquête publique unique est strictement impossible dans les délais prescrits, ceci d'autant plus qu'ils incluent la période de Noël.

⁴ Avis Ae (p.12 et 13) : « Le dossier ne présente pas les contrats de concession entre l'État et les sociétés ASF et Atosca. Ces documents, publiés au Journal officiel, décrivent les engagements réciproques entre les pouvoirs publics et les concessionnaires sur un projet susceptible d'incidences environnementales. En tant que tels, ils comportent des informations à caractère environnemental dont la connaissance permettrait au public d'exercer le droit, notamment garanti par la convention d'Aarhus, de disposer d'informations environnementales et de participer aux décisions prises en la matière. La complexité du dossier et les évolutions fréquentes du code de l'environnement et de la réglementation associée renforcent ce besoin d'apporter au public une information complète et actualisée sur les engagements réciproques des concessionnaires et de l'État quant à la mise en oeuvre des mesures environnementales, y compris en tenant compte des dispositions prises pour gérer les aléas. Ceci vaut également pour les annexes du décret n° 2022-599, consultables, notamment son annexe 12 « Impact environnemental et intégration du projet dans son environnement » qui n'est pas jointe à la publication au journal officiel et peut être mise à disposition du public sur une demande spécifique au ministère chargé des transports. La même remarque vaut pour l'A680. »

Face au projet routier le plus attentatoire à l'environnement que connaît actuellement la France, notre association regrette vivement que la commission d'enquête se borne à motiver son refus de prolongation, d'organisation de réunion(s) publique(s) et d'ajouts de documents au seul motif que « *l'essentiel des enjeux* » aurait été identifiés par les citoyen.ne.s, eu égard à l'importante participation du public.

La modification profonde des territoires traversés par ce projet et les conséquences sociales et environnementales qu'il implique justifiait amplement que l'enquête publique puisse être prolongée de 2 semaines.

III. SUR L'INSUFFISANCE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

III.1. Sur la destruction et la dégradation de zones et des milieux humides.

L'autoroute A69 conduira à la destruction de plus de 225.000 m² (22,5 ha) de zones humides (ZH) alors que ces milieux naturels rendent des services gratuits à la société, qu'elles ont régressé de 50% entre 1960 et 1990 et que 41% (MTE) des zones humides remarquables se sont dégradées entre 2010 et 2020.

De surcroît, il sera ci-après exposé que les mesures compensatoires proposées en contrepartie de ces atteintes sont incertaines et ne répondent aux exigences du code de l'environnement et du SDAGE Adour-Garonne 2022-27 (disposition D41).

Enfin, notre association s'interroge sur la compatibilité de cet aménagement avec la disposition D40 du schéma précité qui impose une démonstration stricte de l'impossibilité de solution alternative plus favorable au maintien des zones humides.

III.2. Sur les incidences du projet sur le climat et la qualité de l'air.

Les mesures environnementales relatives à l'impact de l'A69 sur le climat et la qualité de l'air sont gravement insuffisantes comme l'avaient relevé l'autorité environnementale (Ae), et ne permettent nullement de compenser les dégradations occasionnées.

Il est d'ailleurs surprenant de constater que le pétitionnaire s'en remet ainsi uniquement (« *Pièce F - Étude d'Impact Unique actualisée* » p. 763) à l'augmentation supposée des véhicules électriques pour conclure que les conséquences sur le climat et la qualité de l'air seront moindres à terme.

Toutefois, et même à suivre le raisonnement, il sera observé que la séquence « ERC » est là encore méconnue puisque les émissions de polluants atmosphériques et ses conséquences sur le climat et la santé-environnementale ne seront ni évitées, ni réduites, ni compensées pendant toutes ces années.

En définitive, le dossier soumis à enquête publique n'est pas compatible avec les objectifs régionaux, nationaux et européens de diminution des émissions de GES. Ceci alors que le Haut Conseil pour le climat soulignait déjà dans son rapport annuel 2021 que « *les efforts actuels sont insuffisants pour garantir l'atteinte des objectifs de 2030* », et que la décision du 19 novembre 2020 du Conseil d'État (n°[427301](#)) enjoignait au Gouvernement de prendre des mesures supplémentaires d'ici le 31 mars 2022 pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030.

III.3. Sur l'artificialisation des ENAF.

Le projet de modification soulève de forts enjeux en termes d'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF).

Rappelons que la loi n°2021-1104 « Climat et Résilience » du 22 août 2021 vient d'ériger au rang législatif l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) du territoire à l'horizon 2050 (objectif fixé à l'horizon 2040 – SRADDET Occitanie – objectif thématique 1.4). L'article 191 a pour objectif de diviser par deux le rythme d'artificialisation sur la décennie à venir par rapport à la consommation des sols observée ces dernières années. Or, l'augmentation de la consommation de terres agricoles et naturelles induite par cette autoroute s'inscrit ici dans une démarche qui va à l'encontre de cet objectif.

A l'échelle de la région Occitanie, le courrier du préfet de la Haute-Garonne en date du 23 octobre 2018 à l'attention des préfets de départements rappelait l'importance des effets préjudiciables de l'artificialisation des terres :

« La progression de l'artificialisation des sols est estimée à plus de 3000 ha par an, majoritairement au détriment des terres agricoles : 93 % des nouveaux territoires occitans urbanisés en 2012 étaient des terres agricoles en 2006 (contre 89 % au niveau national). Et ce sont souvent les surfaces aux meilleures potentialités agricoles qui sont affectées.

[...] Prolonger cette trajectoire menacerait le maintien de l'attractivité régionale face aux grands changements à venir : défis énergétique et climatique, déficit de la sécurité alimentaire. Il est donc nécessaire de renforcer l'action de l'Etat en faveur d'une gestion économe de l'espace qui préserve dans la durée : [...] Notre outil de production agricole. [...] »

Ce projet entraînera *a minima* l'artificialisation de 406 ha d'emprise permanente + 80 ha d'emprise temporaire pendant la phase travaux, soit autant d'ENAF perdus et non « compensables » car non associés à des mesures de désartificialisation : en effet les mesures compensatoires (MC) ne comprennent que des changements d'affectation des sols, les surfaces artificialisées étant définitivement « perdues ».

Force est de constater que le dossier est lacunaire ici en ce que les pétitionnaires auraient dû intégrer des mesures de compensation de la minéralisation d'une grande partie de la zone, par la désimperméabilisation au moins équivalente de surfaces déjà aménagées.

L'avis du CNPN est particulièrement explicite à ce titre lorsqu'il indique :

« Alors que ce projet entraînerait une artificialisation par asphaltisation de 356 hectares, il ne prévoit aucune mesure de désartificialisation. Il est attendu que l'Etat fasse preuve d'exemplarité en matière d'atteinte de l'objectif d'absence d'artificialisation nette pour les projets qu'il promeut. Doubler la RN126 par une autoroute voisine aurait dû – s'il était avéré qu'il s'agisse bien de la meilleure alternative, ce que le CNPN conteste – aboutir à une compensation par désartificialisation de la RN106 à minima »

Au surplus, notons qu'en application des dispositions précitées du code de l'urbanisme, ces surfaces seront soustraites dans les futurs PLU(i)s aux ouvertures à l'urbanisation des communes traversées par ce projet, ce qui affectera les budgets communaux et diminuera le potentiel d'accueil de nouveaux habitants dans les prochaines années.

III.4. Sur l'application de l'article L. 163-1 du code de l'environnement.

D'une part, de nombreuses mesures compensatoires ne répondent pas aux dispositions légales de l'article L. 163-1 du code de l'environnement et se confondent avec des mesures d'accompagnement ou de réduction (création d'un îlot de senescence MC06, débroussaillage de milieux fermés MC08, réduction de l'utilisation des pesticides MC29 et de l'utilisation des engrais minéraux MC30, etc.).

De même, un certain nombre de mesures compensatoires liées aux atteintes aux zones humides (« MC12 : *restauration de prairies humides / ou de mégaphorbiaies* » et « MC18 : *Décaissement/étrépage/décapage pour la restauration d'une prairie humide, Évacuation et gestion des déchets/remblais* ») sont sujettes à caution comme l'avait rappelé l'avis détaillé de l'EPAGE Agout :

- **MC18 : Décaissement pour la restauration d'une prairies humide / Evacuation et gestion des déchets/remblais⁷**

La majorité des surfaces prévues pour la compensation de zones humides dans le bassin versant de l'Agout vont faire l'objet de décaissements (mesure de compensation MC18)⁸. **Dans certains cas, le décaissement des parcelles est envisagé dans des zones humides connues.** C'est notamment le cas des zones humides :

- « 81SAGNE0534 - Prairies humides de Baisse », **intégrées dans la ZNIEFF de type 1** du même nom
- « 081SAGNE2306 – Prairies humides de Donadieu haut »
- « 081SAGNE2297 – Donadieu Bas », ainsi que des zones humides limitrophes nouvellement inventoriées par le bureau d'étude Asconit dans le cadre de ce projet.

Le porteur de projet doit prouver que les décaissements envisagés ne vont pas davantage dégrader les zones humides existantes par altération de leur fonctionnement hydrologique ou atteinte aux espèces

patrimoniales présentes (par destruction directe, par exportation du stock de graines présent dans le sol excavé ou par dégradation de leur habitat etc.). En raison du contexte hydrogéologique, le porteur de projet **doit prouver que les décaissements ne vont pas entraîner la mise en eau des zones humides par abaissement du niveau du sol sous le toit de la nappe alluviale.**

Dans d'autres cas, les décaissements sont envisagés pour créer des zones humides et notamment des prairies humides (site de compensation n°2 : site du Bernazobre). A nouveau, en raison du contexte hydrogéologique, le porteur de projet doit prouver que **les décaissements vont permettre la création de zones humides de type prairie humide et ne vont pas entraîner la création de plans d'eau par remontée de nappe.**

L'EPAGE Agout constate que le porteur de projet **prévoit de superposer des surfaces prévues pour la compensation de zones inondables et pour la compensation de zones humides** (bordure du Bernazobre notamment)⁹. Le choix de procéder à des décaissements a donc sans doute été fait pour répondre à un enjeu inondation plus que pour restaurer/créer des zones humides. Dans ce contexte, le porteur de projet **devrait chercher d'autres zones humides dégradées pour faire l'objet de mesures de compensation.**

A défaut de garanties suffisantes quant à l'équivalence de fonctionnalités écologiques et de réussite desdites mesures compensatoires, de nouvelles mesures auraient dû être proposées.

La loi biodiversité du 8 août 2016⁵ fixe un objectif d'absence de perte nette de biodiversité qui doit se traduire dans toutes les autorisations environnementales délivrées par l'Etat. Le dossier soumis à enquête publique ne démontre pas, après mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), que les incidences environnementales provoquées par ce projet auront –a minima– un impact neutre sur l'environnement (incluant notamment les milieux naturels et les espèces, l'eau, le sol, l'air et le cadre de vie).

⁵ Objectif notamment rappelé à l'article L. 110-1 du code de l'environnement

Elle ajoute que « *Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état.* ». De même, l'article R. 181-34 dudit code prévoit que le préfet est tenu de rejeter une demande lorsque l'autorisation environnementale ne peut être accordée dans le respect des intérêts visés à l'article L. 181-3.

FNE Midi-Pyrénées constate qu'en l'état du présent projet, les conditions légales de délivrance des autorisations environnementales ne sont pas réunies.

IV. SUR LA DEMANDE DE DEFRICHEMENT

La pièce « *Pièce E4 - Dossier de demande d'autorisation de défrichement* » du dossier de demande d'autorisation relatif à l'A69/ATOSCA liste les parcelles qui seront concernés par des opérations de défrichement à effectuer sur 6 communes tarnaises, pour un total de 49 288 m².

Il sera observé que plusieurs de ces milieux forestiers sont associés à des zones humides et qui justifie par conséquent, une argumentation détaillant les motifs qui devront conduire l'autorité préfectorale à délivrer la présente autorisation de défrichement en application du 3° de l'article L. 341-5 du code forestier.

Au demeurant, il est constant que, comme le reconnaît le pétitionnaire, « *certaines de ces surfaces pourraient ne pas être sécurisées en termes de maîtrise foncière.* ». Effectivement, il s'avère que la grande majorité des parcelles proposées à la compensation ne présentent pas de garanties foncières, laissant présager des modifications postérieures à l'enquête publique (cf. p. 45 et 53 à 55 « *Pièce E4 - Dossier de demande d'autorisation de défrichement* »).

Le dossier apparaît incomplet derechef sur le volet forestier.

V. SUR LES CONDITIONS MECONNUES DE DELIVRANCE D'UNE DEROGATION « ESPECES PROTEGEES »

V.1 Ce projet autoroutier détruira de très nombreux individus et plusieurs dizaines d'hectares d'habitats naturels de plus de 116 espèces protégées sur le territoire national dont plusieurs sont déjà en voie de disparition selon l'Union internationale de conservation de la nature (UICN). Il sera d'ailleurs relevé que plusieurs organismes (CNPN, Nature En Occitanie) soulignent les insuffisances attachées à l'état initial (pression d'inventaire insuffisante sur certains groupes d'espèces) et à la sous-évaluation des enjeux de conservation qui conduisent à minimiser les impacts de ce projet sur la biodiversité.

Pourtant, ce régime de protection de la faune et de la flore repose sur les dispositions de l'article L. 411-1 du code de l'environnement, transposant l'article 12, § 1 de la directive 92/43/CEE dite « Habitats » du 21 mai 1992, interdisant toute forme de mise à mort de spécimens des espèces protégées, la perturbation intentionnelle de ces espèces ainsi que la détérioration ou la destruction des sites de reproduction ou des aires de repos.

Les listes d'animaux et de plantes sont fixées par arrêtés ministériels (ex. arrêté du [23 avril 2007 pour les mammifères](#) (chauves-souris), arrêté du [29 octobre 2009 pour les oiseaux](#), etc.).

Il s'agit d'un régime de protection qui est d'interprétation stricte comme le confirment régulièrement les jurisprudences en droit interne et en droit de l'Union européenne.

Toutefois, des dérogations à ce principe peuvent être accordées par l'autorité administrative sous réserve de remplir 3 conditions cumulatives fixées par l'article L. 411-2 du code de l'environnement, transposant l'article 16 § 1 de la directive « habitats » précitée.

Ces dérogations sont conditionnées à la triple condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, que la dérogation ne nuise pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et, enfin, que la dérogation trouve une justification parmi les cinq motifs énumérés par les textes (ici à une « *raison impérieuse d'intérêt public majeur* »).

V.2. Sur l'état de conservation des espèces visées : parmi les très nombreuses espèces protégées impactées par ledit projet, on recense un certain nombre qui sont identifiées en listes rouges des espèces menacées sur le territoire midi-pyrénéen.

Sont ainsi en « EN – en danger » des oiseaux (Chevalier guignette, Bihoreau gris, le Gobemouche noir, Rousserolle turdoïde, etc.), un amphibien (Crapaud accoucheur) et un reptile (Cistude d'Europe).

Ces espèces ne sont donc pas en bon état de conservation et les incidences négatives engendrées par la présente infrastructure de transport risquent encore d'aggraver ce mauvais état.

Les dossiers soumis à enquête publique unique devaient donc contenir une démonstration supplémentaire de non dégradation, ceci par une recherche plus approfondie de solution moins pénalisante, afin d'éviter la destruction de spécimens et d'habitats naturels de ces oiseaux, reptiles et amphibiens.

V.3. Sur la démonstration d'une absence de solution alternative satisfaisante.

La recherche de solutions alternatives à la création de ce projet autoroutier repose sur une déclaration d'utilité publique vieille de 4 années et dont les pièces préalables ne sont pas jointes à la présente enquête publique.

Mais encore, l'avis très critique de l'Ae ne trouve pas de réponse satisfaisante dans le mémoire produit par la société ATOSCA.

Or, il a été relevé à juste titre que ce chapitre de l'évaluation environnementale (7°, II de l'article R. 122-5 précité) et du dossier de dérogation « espèces protégées » au titre de cette 2e condition, est tronqué :

« l'aménagement sur place est comparé à l'autoroute en site neuf en cherchant à doter la RN126 de caractéristiques (notamment la vitesse) analogues : la conclusion est que cela n'est pas possible sans travaux dont les impacts sont comparables dans ces deux options. »

Ou encore :

« Aucune prise en compte de choix modaux alternatifs n'a été présentée, au motif que le chemin de fer utilise un autre itinéraire pour relier Toulouse et Castres. Cet argument est sans effet sur l'un des objectifs principaux motivant le projet et son utilité publique : le « désenclavement » de Castres.

Alors que les questions de transition énergétique impliquant des choix de modes de transport alternatifs au mode routier sont au premier plan des agendas des politiques de transition écologique, le parti pris d'analyse des variantes centrées uniquement sur le mode automobile paraît anachronique.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes en prenant en compte des alternatives au mode routier pour le désenclavement de Castres, en cohérence avec les objectifs nationaux. »

Le Conseil national de protection de la nature a pu relever à son tour que l'analyse des solutions satisfaisantes étaient lacunaires. Ceci tout d'abord sur le volet ferroviaire, mais aussi l'analyse partielle et incohérente de l'aménagement de la RN 126 :

« Le CNPN pense cependant que la biodiversité présente à proximité immédiate de l'infrastructure existante est moins riche que sur le nouveau tracé prévu, du fait des conséquences du fonctionnement de la RN126, d'autant plus que celle-ci franchit essentiellement des zones cultivées. [...]

Le pétitionnaire ne démontre pas ses affirmations lorsqu'il écrit que le nouveau tracé constitue une alternative de moindre impact écologique. La cartographie présentée de la p80 à 85 est très contestable : de nombreux échangeurs n'apparaissent pas nécessaires, les créneaux de dépassement quittent le tracé... Les cartes sont en réalité assez incompréhensibles [...]

La RN126 traverse très peu de villages jusqu'à Soual, si bien que la création de dessertes locales additionnelles ne paraît pas justifiée. Le CNPN ne s'explique pas en quoi le doublement d'une infrastructure existante produirait plus d'artificialisation que la création d'une nouvelle autoroute [...]

On comprend à la lecture de l'analyse produite page 73 que les considérations économiques ont eu principalement raison de l'arbitrage, qui n'est pas satisfaisant du point de vue de la biodiversité. [...]

Par ailleurs, le coût pour la collectivité de l'infrastructure doit inclure le coût de la concession pour les usagers, qui est omis dans les calculs : l'autoroute sera payée par la collectivité bien au-delà des 23 millions d'euros de subvention prévue, à travers le tarif du péage payé par les usagers. Il s'agit bien d'un financement opéré par la collectivité à travers un prélèvement direct. Le calcul des coûts »

Notre fédération d'associations rappelle que l'article L. 181-13 du code de l'environnement prévoit que lorsque le « projet présente des dangers ou inconvénients d'une importance particulière, l'autorité administratrice compétente peut [...] demander une tierce expertise afin de procéder à l'analyse du dossier nécessitant des vérifications particulières ».

Par voie de conséquence, eu égard aux nombreuses critiques émises sur l'analyse des solutions alternatives satisfaisantes du présent dossier, FNE Midi-Pyrénées demande qu'une expertise permettant de produire une analyse comparative du présent projet avec l'aménagement de la RN 126 et le renforcement des transports publics et alternatifs, sur la base de critères économiques, sociaux et environnementaux comparables, ceci afin de répondre au 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement et L. 411-2 du même code, soit prescrite au pétitionnaire.

Durant l'élaboration de cette expertise, notre association réitère sa demande de moratoire telle que formulée auprès de Madame la Première Ministre (PJ n°3).

V.4. Sur les raisons impératives d'intérêt public majeur invoquées.

En synthèse, le dossier soumis à enquête publique tente de s'appuyer sur les motifs suivants pour répondre à cette condition d'interprétation stricte :

4.2> Les Raisons Impératives d'Intérêt Public Majeur.....	71
4.2.1. Augmentation du niveau de service sur le territoire.....	71
4.2.2. Nouvelle dynamique pour les activités économiques.....	72
4.2.3. Attractivité et captage du trafic de transit.....	75
4.2.4. Gain de confort.....	76
4.2.5. Amélioration de la sécurité des usagers et des riverains.....	77
4.2.6. Amélioration du cadre de vie.....	78

« Pièce E3 - Dérogation à la destruction des espèces et habitats d'espèces protégées »

Or, ces raisons ont été fortement critiquées par les organismes consultés :

– Dans l'avis du CNPN :

La justification de la RIIPM s'appuie essentiellement sur des **considérations économiques** visant à en favoriser son développement dans le bassin de vie considéré. Sans jamais le démontrer, le porteur de projet considère que la création d'une autoroute augmente l'attractivité d'un territoire. Ce parti-pris nous paraît **contestable**. Il est question de « désenclavement de Castres et Mazamet » : quelles sont les conséquences de **cet enclavement pour la population ?**

La jurisprudence en la matière ne considère pas cette considération comme relevant d'une RIIPM.

L'amélioration de la sécurité est une action nécessaire, mais qui ne suppose pas la création d'une autoroute. Celle-ci n'est pas objectivée par un scénario d'aménagement visant à réduire le caractère accidentogène de la zone de Cambon-Lès-Lavaur, Teulat et Cuq-Toulza et la zone de Puylaurens hors 2X2 voies. Or, il est noté que la mise en 2X2 voies des déviations de Puylaurens et de Soual a permis de réduire fortement le nombre d'accidents dans ces secteurs depuis leurs mises en services. **Aussi, la justification sécuritaire est à relativiser et à mettre en perspective avec les scénarios de solutions alternatives non aboutis (point suivant).** L'amélioration du confort des automobilistes qui repose sur un gain de temps évalué à 35 mn sur le trajet complet et à une vitesse constante de 130 km/h (**temps contesté et contestable en l'état**), si elle relève éventuellement d'un intérêt public (quoique l'accélération du train de vie de nos sociétés modernes n'est corrélée à aucun gain en matière de bien-être, au contraire) ne peut toutefois pas être qualifiée d'*impérative*, ni de *Majeure*.

– Dans l'avis de l'Ae :

Ils soulignent l'importance des impacts du projet sur les milieux naturels, sur les zones d'expansion des crues, et sur l'importance des consommations d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des destructions d'individus appartenant à des espèces protégées. Ils remettent en cause la démonstration de l'absence de solution alternative satisfaisante du fait de la comparaison trop rapide et présentée « à charge » entre un scénario d'aménagement sur place et le projet en site neuf, mais aussi en raison de la non-prise en compte suffisante d'alternatives au mode routier (solution ferroviaire notamment). La réalisation des inventaires (oubli possible de certaines espèces protégées), la qualification des enjeux, des impacts et des mesures sont aussi critiquées. En conclusion, le CNPN souligne la contradiction entre ce projet et les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, d'objectif de « zéro artificialisation nette » et de « zéro » perte nette de biodiversité, ainsi qu'en matière de pouvoir d'achat.

L'Ae rappelle que, en matière d'atteinte aux espèces protégées, pour pouvoir justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur, la jurisprudence du Conseil d'État²⁵ requiert des arguments complémentaires, et pour certains significativement plus exigeants que ceux requis pour l'utilité publique. À ce stade, les gains attendus en matière de sécurité routière, la réduction des nuisances et des risques liés au trafic dévié de certains secteurs habités et l'augmentation de la facture énergétique liée à l'encouragement à la mobilité routière semblent des justifications limitées.

Au passif de ces raisons impératives d'intérêt public majeur, le porteur de projet ne tire pas les conséquences :

- Du coût croissant du trajet (prix élevé du péage) pour les usagers et du contexte économique défavorable (coût du carburant, etc.) qui réduit encore plus l'attractivité de cette infrastructure ;
- La réduction du champ naturel d'expansion des crues du Girou et des risques de remontées de nappe insuffisamment pris en compte selon l'avis de l'EPAGE Agout ;
- Les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques qui ne seront pas compensés ;
- L'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 ;
- Les impératifs de lutte contre l'érosion de la biodiversité récemment rappelés par le dernier [rapport](#) (juil. 2022) de l'IPBES et l'accord issu de la 15e conférence des Parties (COP15) à la Convention sur la diversité biologique.

A noter que sur le point relatif au gain de temps, il est surprenant de constater que les auteurs des études affectent une vitesse moyenne proche de 130 km/h.

Cette vitesse est actuellement irréaliste eu égard aux impératifs de sobriété énergétique et aux encouragements du Gouvernement à réduire la vitesse à 110 km/h (cf. également les propositions législatives régulières en ce sens), mais aussi l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, et enfin à l'augmentation durable et notable du coût de l'essence pour les professionnels et les particuliers qui tend à une réduction de la vitesse pour des motifs économiques.

Au surplus, plusieurs incohérences majeures (possible maintien du 110 km/h au niveau des déviations actuelles, etc.) entachent la crédibilité de ce temps de parcours comme l'ont rappelé les avis précités de l'Autorité environnementale et du CNPN.

Au total, les trois conditions préalables et cumulatives à la délivrance d'une dérogation « espèces protégées » ne sont pas remplies en l'état du dossier soumis à enquête publique.

VI. CONCLUSIONS

Il résulte de tout ce qui précède que l'association FNE Midi-Pyrénées émet un avis défavorable pour les motifs -non exhaustifs- suivants :

- Une phase d'enquête publique particulièrement limitée et donc disproportionnée aux enjeux environnementaux et sociaux attachés à ce projet autoroutier ;
- Une évaluation environnementale incomplète au regard des exigences prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement (artificialisation, climat, milieux humides, etc.) ;
- Une perte nette de biodiversité qui ne permet pas de répondre aux exigences législatives issues de la loi n° 2016-1087 ;
- Une méconnaissance des conditions cumulatives et d'interprétation stricte issues de la directive 92/42/CEE concernant la destruction d'espèces protégées.

A défaut d'avis défavorable émis par votre commission d'enquête, notre fédération vous demande de bien vouloir formuler une réserve tendant à la production d'une expertise en application de l'article L. 181-13 précité, permettant de produire une analyse comparative du présent projet avec l'aménagement de la RN 126 et le renforcement des transports publics et alternatifs, sur la base de critères économiques, sociaux et environnementaux comparables, ceci afin de répondre au 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement et L. 411-2 du même code.



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



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 Notice-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 Notice-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 Toulouza 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



RAPPORT
23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

<h2>CHAPITRE 2</h2> <h2>COÛTS et FINANCEMENTS</h2>
--

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
TABLE DES ILLUSTRATIONS	2
SYNTHESE.....	3
RECOMMANDATIONS DE L'AE, CGI, REPONSES DREAL, COMMENTAIRES.....	4
DES COÛTS EN HAUSSE DEPUIS 2007	5
Partie Castres – Verfeil mise en concession	5
Partie élargissement de l'A680 (ASF)	6
LE COÛT GLOBAL N'EST PAS DE 457 M€ ₂₀₁₅ HT, MAIS DE 512 M€ ₂₀₁₅ HT.....	7
Calcul du montant équivalent ₂₀₁₅ des déviations rétrocedées	7
Coût global complet du projet autoroutier.....	7
Un coût complet doublement tronqué dans le bilan socio-économique.....	8
3° SOUS-ESTIMATION : LE RATIO M€/km.....	9
UN COÛT COMPLET A CORRIGER de +99 M€.....	10
UN FINANCEMENT A LA DERIVE	11
La subvention d'équilibre s'envole à +79 %	11
Une mise en concession financée à 62 % par des fonds publics, d'après les montants DREAL	12
Le financement privé par le péage.....	13
Le financement de l'élargissement de l'A680 non précisé	14
Une mise en concession financée à 65 % par des fonds publics, d'après les montants corrigés.....	14
EN RESUME.....	16
ANNEXE : VARIATION DE L'INDICE TP01	18
ANNEXE : MONTANTS ANNONCES PAR LA DREAL DEPUIS 2007	19
ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPONSE DREAL	22

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: Extrait P82 Pièce G.....	8
Figure 2 : P83 Pièce G	9
Tableau 1: Evolution du coût du projet et de la subvention d'équilibre	3
Tableau 2 : Equivalence € : Indice TP01	18

SYNTHESE

Les montants affichés par la DREAL n'ont pas cessé d'augmenter depuis 2007, sans qu'aucune mention ni explication ne soient jamais fournies. Même le présent dossier d'enquête publique ne mentionne jamais les montants établis lors du débat public, ou autre étape de décision, et aucune comparaison n'est alors possible spontanément, ni aucune compréhension d'écarts pourtant importants. Comblé ce manque de transparence est l'objet de l'analyse ci-après, qui aboutit à un projet bien différent de celui présenté, dès lors qu'il est complet, réaliste et détaillé. Le tableau ci-dessous donne une synthèse de l'évolution non seulement du coût du projet mais aussi de la répartition du financement entre le concessionnaire et le financement public.

En final, ce projet est financé à 65 % par fonds publics (319 M€₂₀₁₅ HT= subvention d'équilibre 264 + déviations 55), 35 % par le concessionnaire (169 M€₂₀₁₅ HT), soit un financement public égal à 189 % de celui du concessionnaire (presque le double).

Des sommes sans commune mesure avec les annonces initiales, ni non plus avec les données du présent dossier d'enquête publique, à mettre en regard des bénéfices / inconvénients engendrés (cf. **Chap6-bilan_socioeco**). Le bilan socio-économique du dossier est totalement invalide du fait de l'évolution massive des montants.

Par ailleurs, un tel montant de fonds publics (264 M€₂₀₁₅ HT) nécessite indiscutablement que soit comparée précisément leur utilisation à un autre aménagement de meilleure utilité publique qu'une autoroute à péage.

Enfin, les avis des experts de l'Ae et du CGI sur les coûts n'ont pas été pris en considération par la DREAL, qui n'a ni fourni les réponses demandées, ni modifié le dossier d'enquête publique en conséquence.

Evolution des coûts du projet	Concertation	Débat public	Enquête publique	Augmentation depuis 2007	
	2007 M€ ₂₀₁₅ HT	2009 M€ ₂₀₁₅ HT	2016 M€ ₂₀₁₅ HT	%	M€ ₂₀₁₅ HT
A680	32	32	68	+112%	+36
Castres – Verfeil	305	304	389	+27%	+84
TOTAL Affiché par la DREAL	337	336	457	+36%	+120
Déviations rétrocedées	55	55	55	-	-
Correctif A66 coût du km sur Castres - Verfeil	-	-	44	-	-
TOTAL Réel	392	391	556	+42%	+164
Part concessionnaire sur Castres - Verfeil	182	181	169	-7%	-12
Subvention d'équilibre DREAL	123	123	220	+78%	+97
Subvention d'équilibre avec correctif A66	123	123	264	+114%	+141

Tableau 1: Evolution du coût du projet et de la subvention d'équilibre



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

Ae :

« Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'explicitier les écarts entre le coût du projet et le montant de la subvention d'équilibre présentés dans le dossier et les plafonds décidés par le secrétaire d'état aux transports.. »

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).

Nos commentaires :

En réponse à l'Ae et au CGI (voir annexe), la DREAL ne donne aucune précision sur les éléments du projet qui induisent une augmentation très importante des coûts et de la subvention d'équilibre, en particulier depuis la décision ministérielle d'avril 2014 fixant les plafonds du projet ; soit en 1 an seulement puisque les coûts sont affichés dans le dossier en valeur 2015.

La DREAL n'établit pas non plus à nouveau la pertinence du choix de la concession en raison de ces augmentations des montants et du péage élevé.

Le dossier d'enquête publique n'a pas été modifié et ne répond donc pas à la recommandation de l'Ae et à l'avis du CGI.

DES COÛTS EN HAUSSE DEPUIS 2007

Au-delà de ces augmentations, d'une part, entre 2014 (décision ministérielle) et 2015 pointée par l'Ae, et d'autre part, entre 2009 (débat public) et 2015 pointée par le CGI, depuis le début en 2007 du projet autoroute concédée, les coûts et la subvention d'équilibre ont constamment augmenté sans jamais être expliqués, mais pourtant de manière conséquente. Pour l'illustrer, tous les montants annoncés par la DREAL tout au long des études sont ramenés en valeur 2015 ci-après.

La variation d'une année à l'autre des coûts d'investissements en BTP est donnée par l'indice TP01 (INSEE)...

PARTIE CASTRES – VERFEIL MISE EN CONCESSION

Date annonce DREAL	Coût DREAL Castres - Verfeil	Variation pour équivalent € ₂₀₁₅	Coût équivalent M€ ₂₀₁₅ HT	Surcoût en M€ ₂₀₁₅
octobre 2007 concertation	247 M€ ₂₀₀₆ HT	+23,35%	305	+84 M€ +28%
septembre 2009 débat public	279 M€ ₂₀₀₉ HT	+9,07%	304	+85 M€ +28%
janvier 2012 concertation	(396 M€ ₂₀₁₂ TTC) 330 M€ ₂₀₁₂ HT	-3,12%	320	+69 M€ +22%
décembre 2012 annonce préfectorale	(403 M€ ₂₀₁₂ TTC) 336 M€ ₂₀₁₂ HT	-3,12%	326	+63 M€ +19%
avril 2014 décision ministérielle avec les plafonds	420 M€ ₂₀₂₀ HT	-13,79%	362	+27 M€ +7%
décembre 2016 enquête publique	389 M€ ₂₀₁₅ HT	////	389	////

Le coût de la partie Castres – Verfeil a donc augmenté de **85 M€ (28 %)** depuis le débat public, et est supérieur de **27 M€ (7 %)** au plafond de la décision ministérielle d'avril 2014 (420 M€₂₀₂₀ HT), soit en un an seulement puisque les coûts du dossier d'enquête publique sont en valeur 2015.

Sans que la DREAL en donne les raisons, cette augmentation de plus d'1/4 du coût affiché initialement est d'autant plus significative que le projet est plus réduit qu'annoncé lors du débat public : il n'y a plus d'échangeur à Vendine et le tracé est partout le moins onéreux parmi les choix envisagés lors du débat public.

PARTIE ELARGISSEMENT DE L'A680 (ASF)

Date annonce DREAL	Coût DREAL Verfeil - Castelmaurou	Variation pour équivalent ₂₀₁₅	Coût équivalent M€ ₂₀₁₅ HT	Surcoût en 2015 M€ ₂₀₁₅
octobre 2007 concertation	(31 M€ ₂₀₀₆ TTC) 26 M€ ₂₀₀₆ HT	+23,35%	32	+36 M€ +112%
décembre 2016 enquête publique	68 M€ ₂₀₁₅ HT	////	68	////

Le coût de la partie Verfeil - Castelmaurou a donc augmenté de **36 M€ (112 %)** depuis le débat public, c'est à dire qu'il a plus que doublé. Ce constat, là encore, n'est pas expliqué par la DREAL, ni même mentionné dans le dossier.

LE COÛT GLOBAL N'EST PAS DE 457 M€₂₀₁₅ HT, MAIS DE 512 M€₂₀₁₅ HT

La **rétrocession des déviations** est un apport en nature qui, dès lors, doit être comptabilisé dans le coût global du projet mis en concession. Le coût prévisionnel du dossier (457 M€₂₀₁₅ HT) correspond alors au « reste à financer » d'un coût global complet incluant la valeur 2015 des déviations.

CALCUL DU MONTANT EQUIVALENT₂₀₁₅ DES DEVIATIONS RETROCEDEES

	Coût DREAL débat public	Variation pour équivalent ₂₀₁₅	Coût équivalent M€ ₂₀₁₅ HT
déviations Puylaurens	(45,6 M€ ₂₀₀₉ TTC) 38 M€ ₂₀₀₉ HT	+9,07%	41
déviations Soual	(15,9 M€ ₂₀₀₉ TTC) 13 M€ ₂₀₀₉ HT	+9,07%	14
total	51 M€ ₂₀₀₉ HT		55

COÛT GLOBAL COMPLET DU PROJET AUTOROUTIER

Autoroute Castres - Toulouse	Coût M€ ₂₀₁₅ HT
élargissement de l'A680 Verfeil – Castelmaurou concedée à ASF	68
création autoroute Castres – Verfeil	389
travaux à financer	457
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	55
COÛT COMPLET Castres - Toulouse	512

Ainsi, le coût global complet du projet autoroutier Castres – Toulouse :

1. doublement A680 Verfeil – Castelmaurou (8 km)
2. autoroute Castres – Verfeil (54 km)

est de 512 M€₂₀₁₅ HT, soit plus d'1/2 milliard € HT, dont 457 M€₂₀₁₅ restent à financer.

UN COUT COMPLET DOUBLEMENT TRONQUE DANS LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

C'est ce coût global complet de 512 M€₂₀₁₅ HT qui doit être pris en considération, notamment en vue d'établir le bilan socio-économique, à la place de 457 M€₂₀₁₅ HT.

Il faut alors le ramener en valeur 2010, qui est le référentiel utilisé pour le bilan socio-économique. L'indice TP01 montre une variation de 5,75 % entre 2010 et 2015. Soit, à l'inverse, un rapport de 94,56 % (=1/1,0575) pour calculer l'équivalent₂₀₁₀ à partir des coûts 2015.

	Coût M€ ₂₀₁₅ HT	Rapport pour équivalent ₂₀₁₀	Coût équivalent M€ ₂₀₁₀ HT
coût global DREAL	457 M€ ₂₀₁₅ HT	94,56%	432
coût global complet	512 M€₂₀₁₅ HT	94,56%	484

Ainsi le bilan socio-économique doit prendre en considération un coût global complet du projet de **484 M€₂₀₁₀ HT (soit 52 M€ de plus que 432 M€₂₀₁₀ HT)**, ce qui rend le résultat du bilan socio-économique actuellement fourni trop favorable.

De plus, une deuxième sous-estimation est aussi à corriger : le coût₂₀₁₀ pris en compte par la DREAL pour le bilan socio-économique est de 385 M€₂₀₁₀ HT, très inférieur aux 432 M€₂₀₁₀ HT correspondant ci-dessus au coût₂₀₁₅ de la DREAL de 457 M€₂₀₁₅ HT :

Tableau 23: Coût d'investissement du programme d'ensemble doublement A680 et réalisation de la section Verfeil-Castres

	Opération Verfeil-Castres			Opération A680		
	Coût de l'autoroute Verfeil - Castres	Coût du barrage de Puylaurens	Total coût opération Verfeil - Castres	Coût du doublement de l'A680	Coût de l'échangeur de Verfeil	Total coût opération A680
M€ 2010 HT	322,6	4,8	327,4	44,6	12,9	57,5
M€ 2015 HT	383	5,7	388,7	53	15,3	68,3

Figure 1: Extrait P82 Pièce G

Ce tableau montre que le coût₂₀₁₅ de 457 M€₂₀₁₅ HT correspond pour la DREAL à un coût équivalent₂₀₁₀ pris en compte dans le bilan socio-économique de **385 M€₂₀₁₀ HT (=327,4+57,5)** alors qu'il devrait être de **432 M€₂₀₁₀ HT**. Il y a sous-estimation de **-47 M€ (-11 %)**, et le bilan socio-économique en est d'autant favorisé. La variation de l'indice TP01 ne permet aucune explication au sous-chiffre DREAL.

Et en considérant le coût complet de 484 M€₂₀₁₀ HT qui doit être pris en considération en vue d'établir le bilan socio-économique, le chiffre DREAL de 385 M€₂₀₁₀ HT est sous-estimé de -99 M€ (-21 %). Le bilan socio-économique produit dans le dossier ne correspond alors à plus rien de valable.

3° SOUS-ESTIMATION : LE RATIO M€/KM

La DREAL établit que pour 44 km à créer et mis en concession entre Verfeil et Castres pour 389 M€₂₀₁₅ HT, le coût au km est de 9,3 M€ HT (10,9 M€ TTC).



Figure 2 : P83 Pièce G

Or, réaliser 44 km pour 389 M€ correspond à un ratio de 8,8 M€/km !

Dès lors, il ne correspond pas à celui de l'autoroute A66 Pamiers – Toulouse réalisée, et comparable en tous points au projet Castres – Verfeil.

Infrastructure	Km	Coût HT	Variation pour équivalent ₂₀₁₅	Coût équivalent M€ ₂₀₁₅ HT	Ratio M€ ₂₀₁₅ HT/km
estimation Verfeil-Castres	44	389 M€ ₂₀₁₅	////	389	8,8
estimation élargissement A680 (ASF)	8	68 M€ ₂₀₁₅	////	68	8,5 (élargissement et non pas création)
création autoroute A66 Pamiers – Toulouse (bilan LOTI)	39	(399 M€ ₂₀₀₇ TTC) 333 M€ ₂₀₀₇ HT	+15,26%	384	9,85

Le ratio DREAL de 8,8 M€₂₀₁₅ HT/km est à corriger en 9,85 M€₂₀₁₅ HT/km.

Avec ce ratio attendu de 9,85 M€₂₀₁₅ HT, le coût prévisionnel corrigé de la partie Castres – Verfeil est de **433 M€₂₀₁₅ HT** (9,85 M€₂₀₁₅ HT * 44 km) soit **+44 M€₂₀₁₅ HT** en plus du coût actuel de 389 M€₂₀₁₅ HT.

UN COÛT COMPLET A CORRIGER DE +99 M€

Autoroute Castres - Toulouse	Coût DREAL M€ ₂₀₁₅ HT	Coût complet et corrigé M€ ₂₀₁₅ HT	Coût débat public M€ ₂₀₁₅ HT	Surcoût en 2015 après corrections
élargissement de l'A680 Verfeil – Castelmaurou concedée à ASF	68	68		
création autoroute Castres – Verfeil	389	433	304	depuis débat public +129 M€ +42%
travaux à financer	457	501		
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	////	55		
COÛT TOTAL Castres - Toulouse	457	556		+99 M€ +22%

Au final, la partie Castres – Verfeil mise en concession encore à financer coûte 433 M€₂₀₁₅ HT, soit +129 M€ (42 %) plus cher que l'annonce lors du débat public (en équivalent valeur 2015).

Pour la totalité du projet Castres – Toulouse, 501 M€₂₀₁₅ HT restent à financer (457 M€₂₀₁₅ HT annoncés par la DREAL + 44 M€₂₀₁₅ HT).

Le coût global complet corrigé est de 556 M€₂₀₁₅ HT, soit +99 M€ (22 %) de plus que le chiffrage de la DREAL.

Ramené à 2010 avec un rapport de 94,56 % comme expliqué ci-avant, le bilan socio-économique doit être basé sur un coût global complet et corrigé équivalent à 526 M€₂₀₁₀ HT, au lieu du coût DREAL de 385 M€₂₀₁₀ HT. Une sous-estimation de -141 M€ (-27 %) qui change tout !

2.

UN FINANCEMENT A LA DERIVE

LA SUBVENTION D'ÉQUILIBRE S'ENVOLE A +79 %

Date annonce DREAL	Subvention équilibre DREAL Castres - Verfeil	Variation pour équivalent ₂₀₁₅	Equivalent subvention M€ ₂₀₁₅ HT	Surcoût de la subvention ₂₀₁₅
octobre 2007 concertation	100 M€ ₂₀₀₆	+23,35%	123	+97 M€ +79%
septembre 2009 débat public	113 M€ ₂₀₀₉	+9,07%	123	+97 M€ +79%
janvier 2012 concertation	140 M€ ₂₀₁₂	-3,12%	136	+84 M€ +62%
décembre 2012 annonce préfectorale	146 M€ ₂₀₁₂	-3,12 %	141	+79 M€ +56%
avril 2014 décision ministérielle avec les plafonds	180 M€ ₂₀₂₀	-13,79%	155	+65 M€ +42%
décembre 2016 enquête publique	220 M€ ₂₀₁₅	////	220	////

La subvention d'équilibre a augmenté de 97 M€ (79 %) depuis le débat public, et est supérieure de 65 M€ (42 %) au plafond de la décision ministérielle d'avril 2014 (180 M€₂₀₂₀), soit en un an seulement puisque les coûts du dossier d'enquête publique sont en valeur 2015 !!! Sans que la DREAL en donne les raisons !

Ces augmentations sont impressionnantes, et nécessitent tout particulièrement des explications de la DREAL, mais aucune n'est donnée dans le dossier. La subvention d'équilibre est citée en une seule ligne, et aucun montant du débat public, ou autre étape décisionnelle, n'est rappelé.

Par ailleurs, elles nécessitent indiscutablement que soit comparée précisément leur utilisation à un autre aménagement de meilleure utilité publique qu'une autoroute à péage.

De plus, la DREAL ne précise pas la méthodologie appliquée pour le calcul de la subvention d'équilibre. Cette augmentation inexplicquée est alors totalement incompréhensible et invérifiable.

UNE MISE EN CONCESSION FINANCEE A 62 % PAR DES FONDS PUBLICS, D'APRES LES MONTANTS DREAL

Autoroute Castres - Toulouse	Coût DREAL M€ ₂₀₁₅ HT	Financeurs	Financement M€ ₂₀₁₅ HT	
création autoroute Castres – Verfeil	389	subvention d'équilibre 220 M€	privé	public
		État 50% de la subvention d'équilibre acceptée en avril 2014 à 155 M€ ₂₀₁₅ (180 M€ ₂₀₂₀)		77,5
		conseil régional Occitanie 50% du montant hors Etat (= 220-77,5 = 142,5)		71,5
		conseil départemental Haute-Garonne 25% du montant hors Etat (= 220-77,5 = 142,5)		35,5
		conseil départemental Tarn 25% du montant hors Etat (= 220-77,5 = 142,5)		35,5
		futur concessionnaire	169	
		Castres - Verfeil à financer	169	220
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	55	Etat et collectivités (déjà financé)		55
(total Castres – Verfeil : 444)		financement total Castres – Verfeil	169	275
élargissement de l'A680 Verfeil – Castelmaurou concédée à ASF	68	concessionnaire ASF	68	
COÛT TOTAL Castres - Toulouse	512		237	275
dont travaux à réaliser	457			



Pour la partie seule de l'autoroute Castres – Verfeil, mise en concession, de 444 M€₂₀₁₅ HT, le financement public total est de 275 M€₂₀₁₅ HT, et le financement privé (futur concessionnaire) est seulement de 169 M€₂₀₁₅ HT.

Ainsi, les fonds publics investis représentent 62 % du coût complet (444 M€₂₀₁₅ HT).

Ou, dit autrement, le futur concessionnaire ne participe que pour 38 % de l'ouvrage, dont il tirera pourtant 100 % des recettes.

Le financement public représente ainsi 163 % du financement du futur concessionnaire.

LE FINANCEMENT PRIVE PAR LE PEAGE

Le financement privé de la partie Castres – Verfeil est assuré par les recettes du péage pendant la durée de la concession. La DREAL précise que le péage est estimé à 15 € aller/retour sur la base du tarif unitaire de :

- 0,10 €₂₀₁₀ HT / km pour les VL
- 0,30 €₂₀₁₀ HT / km pour les PL

• *hypothèses de tarifs de péage pour l'opération Verfeil-Castres*
Les coûts de péage intégrés au modèle socio-économique sont les suivants :
- 10 cts €₂₀₁₀ HT / km pour les VL
- 30 cts €₂₀₁₀ HT / km pour les PL.

En décembre 2012, le préfet de région annonçait un péage estimé à :

- 0,10 €₂₀₁₀ HT / km pour les VL
- **0,22 €₂₀₁₀ HT / km pour les PL**

Ainsi, le péage pour les PL a augmenté depuis 2012 de 36 %, passant de 0,22 €₂₀₁₀ HT à 0,30 €₂₀₁₀ HT. Aucune explication n'est fournie dans le dossier.

Par ailleurs, l'estimation DREAL ne précise pas si le péage estimé à 15 € est en valeur 2010 ou 2015 comme tous les autres montants du dossier. Le coût unitaire du péage étant donné en valeur 2010, on suppose que les 15 € sont en valeur 2010. Le public ne peut pas alors apprécier ce qui lui en coûterait aujourd'hui en 2017, soit après 7 ans d'augmentation.

« en 10 ans, le prix du kilomètre parcouru sur autoroute a augmenté en moyenne de 16,4 %, soit deux fois plus vite que l'inflation. »

<http://www.40millionsdautomobilistes.com/sites/default/files/Petite%20histoire%20des%20autoroutes.pdf>

En l'absence de données de la DREAL sur ce point, en prenant arbitrairement 12 % d'augmentation entre 2010 et 2017, **le péage serait ainsi aujourd'hui de 17 € (15 € * 1,12).**



Il est anormal que cette donnée actualisée ne soit pas disponible dans le dossier, c'est une des principales préoccupations du public.

LE FINANCEMENT DE L'ÉLARGISSEMENT DE L'A680 NON PRÉCISÉ

Concernant le financement privé de l'élargissement de l'A680, la DREAL ne précise pas le mode de financement du concessionnaire ASF qui peut être accepté par l'État selon 2 options probables : **augmentation du péage ASF ou prolongation de la concession en cours ?**

Elle ne précise pas non plus quels sont les discussions engagées et les **avis des usagers de l'A68 et des collectivités concernées** sur ce point. Car ce financement touchera les usagers de Castres – Toulouse, mais probablement ceux d'Albi – Toulouse (A68) qui financeront indirectement l'autoroute Castres – Toulouse par une augmentation du péage à L'Union. Il n'est pas concevable que le projet d'élargissement de l'A680 soit envisagé pour une DUP sans que ces informations ne soient portées à la connaissance du public, et surtout des usagers de l'A68, et des collectivités concernées par cet aménagement essentiel du territoire, et en particulier sur l'axe Albi - Toulouse.

De plus, dans le cas d'une augmentation du péage à L'Union (A68), le péage Castres – Toulouse serait alors plus élevé que les 15 € aller/retour annoncés (17 €₂₀₁₅ calculés ci-dessus). Cette donnée ne figure pas dans le dossier d'enquête publique.

UNE MISE EN CONCESSION FINANCÉE À 65 % PAR DES FONDS PUBLICS, D'APRÈS LES MONTANTS CORRIGÉS

Comme expliqué ci-avant, le coût des travaux de 389 M€₂₀₁₅ HT de la partie Castres – Verfeil est manifestement sous-estimé, et un ratio au km de 9,85 M€₂₀₁₅ HT/km doit être retenu.

Dans ce cas, les travaux se montent à 433 M€₂₀₁₅ HT, soit **+44 M€₂₀₁₅** du coût estimé DREAL (389 M€₂₀₁₅ HT), qui sont à reporter intégralement sur la subvention d'équilibre : **la subvention d'équilibre est alors estimée à 264 M€₂₀₁₅ HT**. En effet, la part du futur concessionnaire n'est pas liée au montant des travaux mais au trafic et au péage qui vont générer ses recettes. Ainsi, toute augmentation du coût de l'opération, à trafic et péage constants, est sans effet sur la part du futur concessionnaire.

La subvention d'équilibre de 264 M€₂₀₁₅ a ainsi augmenté de 141M€ (115 %) depuis le débat public (123 M€₂₀₁₅), c'est à dire qu'elle a plus que doublé.

Ce qui donne la répartition suivante pour la partie Castres – Verfeil, entre futur concessionnaire et fonds publics :

Autoroute Castres - Toulouse	Coût corrigé M€ ₂₀₁₅ HT	Financeurs	Financement M€ ₂₀₁₅ HT	
création autoroute Castres – Verfeil	433	subvention d'équilibre 264 M€	privé	public
		État 50% de la subvention d'équilibre acceptée en avril 2014 à 155 M€ ₂₀₁₅ (180 M€ ₂₀₂₀)		77,5
		conseil régional Occitanie 50% du montant hors Etat (= 264-77,5 = 186,5)		93,5
		conseil départemental Haute- Garonne 25% du montant hors Etat (= 264-77,5 = 186,5)		46,5
		conseil départemental Tarn 25% du montant hors Etat (= 264-77,5 = 186,5)		46,5
		futur concessionnaire	169	
		Castres - Verfeil à financer	169	264
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	55	Etat et collectivités (déjà financé)		55
Total	488	financement total Castres – Verfeil	169	319

Pour la partie seule de l'autoroute Castres – Verfeil, mise en concession, de 488 M€₂₀₁₅ HT,

- le financement public total est de 319 M€₂₀₁₅ HT,
- et le financement privé (futur concessionnaire) est seulement de 169 M€₂₀₁₅ HT.

Ainsi, les fonds publics investis représentent 65 % du coût complet corrigé(488 M€₂₀₁₅ HT).

Ou, dit autrement, le futur concessionnaire ne participe que pour 35 % de l'ouvrage, dont il tirera pourtant 100 % des recettes. Le financement public représente ainsi 189 % du financement du futur concessionnaire, pratiquement le double.

EN RESUME

Les montants DREAL du dossier sont corrigés en raison de plusieurs sous-estimations :

1. le montant des déviations apportées en nature dans le projet est à prendre en compte dans le coût complet du projet ;
2. le ratio M€/km est sous-estimé ;
3. la valorisation en 2010 du coût valeur 2015 du projet par la DREAL est fortement sous-estimée.

Ces corrections ont une forte influence sur le bilan socio-économique, et le rendent invalide en l'état actuel.

Pour la partie Castres – Verfeil, le financement public est de 319 M€₂₀₁₅ HT et représente 65 % du coût complet du projet. Le financement du futur concessionnaire est de 169 M€ et représente 35 % du coût.

Le péage serait de 17€ valeur 2015, les 15€ annoncés semblant être en valeur 2010. Et plus si le financement par ASF est envisagé par une augmentation du péage à L'Union.

L'évolution des montants depuis 2007 est alors impressionnante (voir tableau ci-après).

en M€ ₂₀₁₅ HT	2007	2009 débat public	2015 enquête publique	2015 après corrections	après corrections surcoût 2015/débat public
création Castres - Verfeil	305	304	389	433	+129 M€ +42 %
financement concessionnaire	182	181	169	169	-12 M€ -7 %
subvention d'équilibre	123	123	220	264	+141 M€ +115 %
État		62	77,5	77,5	+15,5 M€ +25 %
Conseil régional Occitanie		31	71,5	93,5	+62,5 M€ +202 %
Conseil départemental Haute-Garonne		15	35,5	46,5	+31,5 M€ +210 %
Conseil départemental Tarn		15	35,5	46,5	+31,5 M€ +210 %
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	////	////	////	55	////
élargissement A680	32	(en 2007) (32)	68	68	(depuis 2007) +36 M€ +112 %
Coût complet	337	336	457	556	+220 M€ +65 %

Ces montants sont bien plus élevés que ceux présentés dans le dossier, et ne correspondent plus du tout au débat public. Les bénéfices/inconvénients de ce projet restent à identifier avec ces montants corrigés, et il est nettement dégradé. Le dossier n'est pas exploitable en l'état, trop d'erreurs, de manques et d'absence de justificatifs depuis 2007 sur des coûts en forte augmentation.

Une telle répartition inéquitable du financement entre les fonds publics et ceux privés nécessite indiscutablement qu'une autre utilisation de ces fonds publics soit recherchée pour un aménagement d'intérêt vraiment général, sans céder l'infrastructure à l'exploitation par un privé.



La comparaison avec l'aménagement sur place de la RN126 pré-étudié (ASP), qui est un de ces aménagements possibles pour un investissement moindre que la subvention d'équilibre qui sera nécessaire au final, est significatif d'une meilleure utilisation des fonds publics pour une meilleure utilité publique dans l'intérêt de tous.

financement public en M€ ₂₀₁₅ HT	autoroute Castres - Verfeil	ASP RN126	ASP / autoroute	
État	77,5	77,5	0 M€	0 %
Conseil régional Occitanie	93,5	42,5	-51 M€	-55 %
Conseil départemental Haute-Garonne	46,5	20	-26,5 M€	-57 %
Conseil départemental Tarn	46,5	20	-26,5 M€	-57 %

L'utilité publique du projet autoroutier tel qu'il se présente depuis 2007, et se confirme encore avec le présent dossier, tout aussi incomplet, erroné et opaque, n'est absolument pas établie par les aspects coûts et financement ici analysés, complétés et corrigés car opaques, incomplets et/ou erronés.

ANNEXE : VARIATION DE L'INDICE TP01

Année	Mois	TP01 (base 1975)	TP01 janvier 2015	Variation pour équivalent 2015
2006	1	544,6	671,7	23,35%
2007	7	582,8		15,26%
2009	1	615,9		9,07%
2010	1	635,2		5,75%
2012	1	693,4		-3,12%

Tableau 2 : Equivalence € : Indice TP01

Estimation de la variation de 2015 à 2020

De janvier 2015 à septembre 2016, l'indice TP01 est connu : après une baisse constante depuis 2014, sur la base de sa reprise de croissance depuis février 2016, son augmentation annuelle de 2016 à 2020 est estimée à +4,5 %.

Pour estimer la variation de 2015 à 2020				
Année	Mois	TP01	Variation	
variation depuis reprise de croissance du TP01 en mars 2016				
2016	2	100		fin décroissance
2016	9	102,6	2,60%	en 7 mois
soit estimation à +4,46 % annuelle à partir de février 2016 (arrondie à +4,5%)				

2015	1	102,8	estimation à +4,5 % par an
2016	2	100	
2017	2	104,5	
2018	2	109,2	
2019	2	114,1	
2020	2	119,3	16,00%

coût 2020 = coût 2015 * 1,16

soit coût 2015 = coût 2020 / 1,16

coût 2015 = coût 2020 * 0,8621 soit -13,79 %

ANNEXE : MONTANTS ANNONCES PAR LA DREAL DEPUIS 2007

■ Octobre 2007 - DREAL - Dossier de concertation sur les corridors

Dans ce document, les coûts sont en TTC₂₀₀₆.

Page 28

Et la subvention d'équilibre ?

Les services de l'Etat ont mené en 2006 des études portant sur les conditions de financement de la future liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Ainsi, dans l'hypothèse d'une mise à péage de la liaison, ces études ont permis de déterminer que sur les 300 millions d'euros nécessaires à l'achèvement des travaux de construction de l'infrastructure, 100 millions d'euros devraient être provisionnés par l'Etat et les collectivités locales pour 50% chacun.

Page 125

Par ailleurs, la mise à 2x2 voies de la bretelle autoroutière concédée de l'A680, qui serait à la charge du concessionnaire actuel, est estimée à 30.5 M€ (valeur janvier 2006).

■ Septembre 2009 - DREAL - Dossier du débat public - Zoom sur les coûts et les financements

● Ce qui reste à financer...

Travaux restant à financer									
Concession				Aménagement progressif					
Mise en service	M€ 2006		M€ 2009		Mise en service	M€ 2006		M€ 2009	
	HT	TTC	HT	TTC		HT	TTC	HT	TTC
Castres - Verfell : 2015	246,7	295,0	279	333,7	Castres - Puylaurens : 2025	238,9	285,7	270,2	323,1
					Puylaurens - Verfell : au-delà de 2025				

● La subvention d'investissement

Subvention d'investissement (estimation)	
M€ 2006 HT	M€ 2009 HT
100	113,1

Il a été estimé qu'une subvention d'équilibre de 100 millions d'euros HT pourrait être demandée à la puissance publique.
Les clés de financement retenues entre l'Etat et les collectivités locales sont généralement 50 % Etat et 50 % collectivités locales.

Sections réalisées	Mise en service	M€ 2006 TTC	M€ 2009 TTC
Déviaton de Puylaurens	2008	40,3	45,6
Déviaton de Soual	2000	14,1	15,9

• L'actualisation du coût de ces déviations reste un exercice théorique puisqu'elles sont déjà financées et mises en service.

• Ces sections feraient l'objet d'un apport en nature dans le cadre de la concession. Tout en restant propriété de l'Etat, elles seraient donc intégrées au périmètre de la concession.

■ Janvier 2012 - DREAL - Concertation sur les tracés

Page 179

> Estimation du coût du projet proposé par le maître d'ouvrage

Au stade d'avancement actuel des études, le coût global du projet proposé par le maître d'ouvrage est évalué à 396 M€ TTC (pour mémoire l'élargissement de l'A 680 est prise en charge dans le cadre du contrat État-ASF).

Page 180

> Évolution du coût du projet

Le montant des travaux à financer pour réaliser le projet d'autoroute Toulouse – Castres a été évalué lors du débat public à 333,7 millions d'euros TTC en valeur janvier 2009 plus 15,6 M€ valeur janvier 2009 au titre des engagements du précédent Contrat de Plan Etat-Région (foncier + premiers travaux) pour la section Castres – Soual dite urbaine, soit 349,3 M€ valeur janvier 2009. Les acquisitions foncières au titre du contrat de plan réalisées ou en cours de finalisation représentent 8 M€ TTC ; le nouveau contexte du projet a conduit à ne pas entamer de travaux. Les déviations de Soual et de Puylaurens sont apportées en nature au projet de concession.

Le coût du projet proposé par le maître d'ouvrage est estimé à ce jour à 396 M€ TTC valeur janvier 2012. Ceci correspond à un coût global janvier 2009 de 362 M€ TTC (en tenant compte des 8 M€ TTC dépeçés au titre du dernier Contrat de Plan État-Région afin de réaliser les acquisitions) soit une augmentation de 3,7% du coût de l'opération.

Page 181

Pour le projet d'autoroute Castres-Toulouse, une fois pris en compte les apports en nature (déviations), sur la base des hypothèses du débat public et du coût estimé du projet proposé par le maître d'ouvrage, le montant de la subvention d'équilibre est estimé à environ 140 M€ HT (y compris les travaux initialement prévus au titre du CPER sur la section Castres-Soual urbaine).

■ A66 – Pamiers Bilan LOTI

- page 1 : « Cette section, d'une longueur de 39,1 km ... »
- page 2 : « Le coût final de construction (1 800 MF TTC juillet 1996 soit 399 MEuros juillet 2007) ... »

■ Décembre 2012 - DREAL - Préfet de région

Le coût de construction

Le coût du projet est de 403 M€ TTC en valeur 2012 en intégrant le maintien d'une déviation à Verfeil. Ce montant n'intègre pas l'élargissement de la bretelle A680 pris en charge dans le cadre du contrat Etat-ASF.

Le coût du projet est susceptible d'évoluer en fonction des choix d'échangeurs et si les choix de tracé devaient évoluer :

- échangeur VC 50 demandé par la mairie de Castres (surcoût de 8 M€ TTC),
- si tracé sud à Verfeil avec création d'une déviation « plane » (baisse de 1 M€ TTC),
- changement de tracé dans la plaine du Girou (surcoût de 12 à 32 M€ TTC par rapport au tracé n°2),
- changement de tracé au droit de Maurens-Scopont (surcoût de 12 M€ TTC par rapport au tracé Nord),
- changement de tracé à Cuq-Toulza (surcoût de 14 à 27 M€ TTC par rapport au tracé Nord).

Le financement de l'autoroute Castres – Toulouse

L'autoroute Castres-Toulouse est prévue pour être concédée. Le concessionnaire percevrait un péage estimé à 10 centimes d'euros par kilomètre pour les voitures et 22 centimes pour les poids lourds, ce qui représente un coût cohérent par rapport aux montants de péage actuellement pratiqués sur le réseau routier concédé :

- Toulouse - Agen = 9 €
- Toulouse - Carcassonne = 8 €
- Toulouse - Pamiers = 5 €
- Toulouse – Montpellier est de 21 € (pour 226 km)
- Toulouse – Bordeaux est de 18 € (pour 217 km).

Les recettes générées par les péages seraient insuffisantes pour couvrir les frais de construction, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure. Le projet ne s'équilibrant pas par lui-même, les autorités publiques seraient conduites à verser une subvention d'investissement dont le niveau est déterminé par l'équilibre financier sur l'ensemble de la concession. Une fois pris en compte les apports en nature – les déviations de Soual et de Puylaurens – le montant de la subvention d'équilibre est estimé à 146 M€ HT. Le montant définitif ne sera connu qu'à la suite de l'appel d'offres européen de concession.

Une évolution des choix en matière de tracé et de scénario d'échanges aurait une incidence directe sur le coût de construction de l'infrastructure. L'impact de ces choix n'étant pas significatif sur les recettes de péage ou sur les coûts d'entretien et d'exploitation, le montant de la subvention d'équilibre progresserait dans les mêmes proportions que le coût de construction.

L'Etat retient comme principe un financement de la subvention d'équilibre assurée à 50 % par l'Etat et à 50 % par les collectivités territoriales.

■ Avril 2014 – Décision ministérielle

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 notamment porter sur la création d'échangeurs complémentaires ou sur une adaptation du péage afin, par exemple, de permettre d'atténuer, voire éviter, l'impact de la mise à péage pour certains déplacements ou sections de l'itinéraire, dans le respect évidemment du droit applicable à la tarification des infrastructures de transport.



ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPONSE DREAL

Ae-2-1 :

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'expliciter les écarts entre le coût du projet et le montant de la subvention d'équilibre présentés dans le dossier et les plafonds décidés par le secrétaire d'état aux transports.

CGI-2-2 :

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).

Réponse DREAL : pièce L

Le projet d'autoroute a fait l'objet d'études préalables approfondies en 2014 et 2015, tenant compte de l'évolution réglementaire et de la concertation continue menée avec les acteurs du territoire, afin de favoriser son insertion dans l'environnement traversé et de limiter ses impacts.

La décision du secrétaire d'Etat aux transports du 22 avril 2014 constitue la commande centrale au préfet de Région Occitanie pour mener les études, commande pouvant être adaptée et faire l'objet de nouvelles validations. Les études préalables menées sur le projet ont fait l'objet de divers contrôles et ont été approuvées par le ministère avant le lancement de l'enquête publique. Elles sont cohérentes avec les montants indiqués dans le dossier d'enquête publique.

Lors de l'attribution de la concession, un montant de subvention d'équilibre sera fixé. La subvention d'équilibre correspond à la part de financement public du projet d'autoroute. Elle sera financée à 50% par l'Etat et à 50% par les collectivités locales.

Au-delà de la qualité technique et environnementale du projet proposé, et de la solidité économique du candidat, les critères de choix du concessionnaire intègrent largement le montant de la subvention d'équilibre demandée par le candidat ainsi que les tarifs de péage payés par les usagers qu'il propose, conduisant ce dernier à trouver le meilleur compromis possible. Le montant de la subvention d'équilibre définitive dépendra donc du contrat de concession.

Une simulation de la subvention a été effectuée aux différents stades d'élaboration du projet. La dernière simulation figure dans le dossier d'enquête publique et tient compte des études actuelles, des éléments de coûts connus à ce jour et se base sur le modèle développé par la Direction des Infrastructures de Transports du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. Cet outil permet notamment d'attester l'équilibre financier d'une opération du point de vue du concessionnaire, ou bien, dans le cas où cet équilibre n'est pas



atteint, d'estimer le montant de la subvention nécessaire à l'équilibre de la concession (appelée subvention d'équilibre).

La subvention d'équilibre ainsi calculée dans le dossier d'enquête publique à titre indicatif est d'environ 220M€ HT (valeur 2015) représentant 57 % du coût du projet qui s'élève à 389 M€ HT valeur 2015.



RAPPORT
23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

<h2>CHAPITRE 3</h2> <h2>GAINS de TEMPS</h2>



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
TABLE DES ILLUSTRATIONS	2
SYNTHESE.....	3
RECOMMANDATIONS DE L'AE.....	4
LE GAIN DE TEMPS LARGEMENT SURESTIME	5
Le temps de parcours estimé sur l'autoroute n'est pas de 33 mn, mais de 37 mn en période fluide et 47 mn aux heures de pointe	5
Le temps de parcours estimé sur la RN126 en 2017 plus long de 8 mn !.....	6
Le gain de temps EST à l'entrée de Castres seulement	7
Le gain de temps aux heures de pointe seulement ?	8
Et la perte de temps sur la RN126 devenue itinéraire de substitution ?	9
ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPOSE DREAL	10

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: Temps de parcours A680 - Péage de L'Union	5
Figure 2 Temps de parcours : 69 km sur l'A68 : Albi -Toulouse	6
Figure 3 Temps de parcours : 69 km sur l'A66 : Toulouse – Saint Gaudens	6
Figure 4 : Temps et distance de parcours sur la RN126 en 2017.....	6



SYNTHESE

Le gain de temps est le cœur de l'intérêt du projet autoroutier, et pourtant le dossier est particulièrement opaque et laconique sur ce sujet : les méthodes de calcul des temps de parcours ne sont pas fournies, les données sont simplement énoncées en 3 mots : gain de temps de 35 mn, temps de parcours de référence de 68 mn et autoroutier de 33 mn, aucune ventilation par tranche horaire n'est disponible pour identifier la durée journalière d'un éventuel intérêt de l'autoroute entre les heures de pointe et les situations fluides,

Et les rarissimes données sont manifestement fausses : une simple recherche avec un calculateur d'itinéraire aboutit à **un gain de temps de 8 mn seulement par rapport à la situation actuelle (2017)**, que l'on doit pouvoir conserver en traitant la congestion attendue en 2024 par un aménagement de l'entrée sur Castres, et même le réduire avec un aménagement sur place de la RN126 de bout en bout (cf **CHAPITRE Chap7-Impacts**).

En effet, la DREAL explique longuement que l'importante dégradation du temps de parcours sur la RN126 d'ici 2024 provient seulement de la congestion sur l'entrée de Castres. **Une très mauvaise justification d'une autoroute de 62 km pour régler un problème très localisé, moyennant 1/2 milliard d'€ payé au 2/3 par la puissance publique et un péage élevé !**

Si le gain de temps est surestimé, **la perte de temps sur la RN126**, devenue itinéraire de substitution repassant dans les centres de Soual et Puylaurens, est, elle, **totale et ignorée**. Pas un mot et donc pas de prise en compte dans le bilan socio-économique. L'utilité publique est ainsi clairement perçue dans ce dossier comme ne visant que les rares privilégiés qui pourront s'acquitter du péage et qui seront en transit entre Castres et Toulouse. Et le trafic local pourtant majoritaire ? Il n'est pas sur l'autoroute, alors le dossier ne prend pas en compte la perte de temps pourtant directement induite par l'autoroute ! Ce n'est plus l'utilité publique qui est abordée, c'est l'utilité réduite aux privilégiés !

Ainsi, le bénéfice d'un gain de temps n'est absolument pas établi dans le dossier erroné, qui est incomplet, orienté et opaque sur ce point central.

Enfin, les avis des experts de l'Ae, du CGI et de la contre-expertise socio-économique, tous unanimes sur le gain de temps surestimé, n'ont pas été pris en considération par la DREAL, qui n'a pas revu son estimation et modifié le dossier d'enquête publique en conséquence. De même, aucune option d'amélioration de l'entrée de Castres pour réduire la congestion, qui n'est présente que sur ce seul secteur, n'est abordée (CGI). Et enfin, le gain de temps n'est pas ventilé par tranche horaire, ce qui ne permet pas d'apprécier l'intérêt du gain de temps aux heures de pointe/heures fluides (Ae).

RECOMMANDATIONS DE L'AE

Ae :

« L'Ae recommande de réviser les paramètres du calcul économique en tenant compte d'un temps de parcours cohérent avec les autres parties du dossier et réaliste, y compris aux heures de pointe.. »

L'Ae recommande :

- de calculer les gains de temps par tranche horaire afin de distinguer les périodes de saturation du trafic des périodes fluides

CGI :

des gains de temps qui reposent sur une option de référence non optimisée et fondée sur une prévision de temps de parcours fortement dégradés sans qu'il y soit remédié par des aménagements routiers,

Contre experts

« Concernant les différences de temps de parcours, qui sont au cœur des bénéfices attendus du projet, la maîtrise d'ouvrage n'a pas pu apporter d'éléments convaincants sur le niveau élevé du temps de parcours sur l'itinéraire actuel en option de référence, qui repose soit sur des hypothèses très optimistes sur les vitesses de circulation en intra-urbain, soit sur une dégradation très marquée (moins de 20 km/h de moyenne) des conditions de circulation à l'entrée de Castres à l'horizon 2024. Les gains de temps escomptes grâce au projet paraissent donc surestimés.»

Nos commentaires :

En réponse à l'Ae, au CGI et à la contre-expertise socio-économique (voir Annexe), la DREAL a complété le dossier d'enquête publique par des explications sur les éléments influents pour le gain de temps (**cf. Pièce G pages 67 et 68**) mais **le gain de temps estimé à 35 mn n'a pas été modifié (ni donc le bilan socio-économique), ce qui ne répond pas aux recommandations et avis de l'Ae, du CGI et de la contre-expertise socio-économique, qui, tous, soulignent la valeur irréaliste du gain de temps.**

De plus, le dossier n'a pas été modifié et ne répond pas à l'avis du CGI sur l'option de référence en 2024 à optimiser (par un aménagement adapté de l'entrée sur Castres congestionnée) avant calcul du gain de temps.

Enfin, le dossier n'a pas été modifié et ne répond pas à la recommandation de l'Ae de distinguer les gains de temps selon les périodes de pointe et les périodes fluides. La réponse donnée par la DREAL est erronée.

LE GAIN DE TEMPS LARGEMENT SURESTIME

LE TEMPS DE PARCOURS ESTIME SUR L'AUTOROUTE N'EST PAS DE 33 MN, MAIS DE 37 MN EN PERIODE FLUIDE ET 47 MN AUX HEURES DE POINTE

Le calcul DREAL du gain de temps est effectué sur le parcours autoroutier entre la rocade de Castres et le péage de l'Union, avec une vitesse limitée à 130 km/h.

La DREAL n'explique pas comment sont calculés les temps de parcours et donc le gain de temps. Pourtant cette donnée est au cœur du bénéfice de l'autoroute, et il est anormal de ne pas en disposer.

Pour calculer le temps de parcours sur autoroute, il faut ajouter le temps de ralentissement et d'arrêt aux 2 péages positionnés à Castres et Verfeil. Faute de données dans le dossier, nous le choisissons à 1 mn par péage, soit 2 mn pour le parcours concerné.

La DREAL estime le temps de parcours à 33 mn.

« Le temps de parcours en 2024 avec l'autoroute est calculé à partir des vitesses escomptées en projet entre le péage de l'Union et Castres en tenant compte des barrières de péage. Il est de 33 minutes.

(cf. **Pièce G page 68**)

Le projet autoroutier est de 62 km jusqu'à l'A68.

De l'entrée sur l'A68 jusqu'au péage de L'Union, avec un calculateur d'itinéraire, la distance est de 7,4 km.

Le parcours sur l'autoroute est alors de 69 km.

A 130 km/h, le temps de parcours est alors de 32 mn, soit 34 mn avec les 2 péages. La DREAL annonce 33 mn, ce qui est cohérent.

La DREAL semble donc avoir ainsi calculé le temps estimé du parcours sur les 69 km autoroutiers du parcours concerné

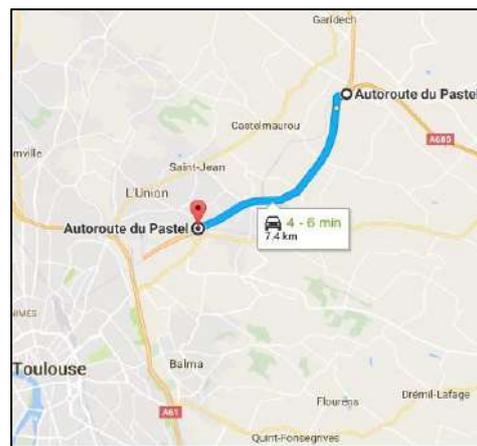


Figure 1: Temps de parcours A680 - Péage de L'Union

Or ce calcul est faux, et le résultat est sous-estimé. Il ne tient pas compte du ralentissement progressif en approchant de Toulouse, et notamment du péage de L'Union particulièrement encombré aux heures de pointe.

En effet, le calculateur d'itinéraire donne un résultat tout autre : pour 69 km équivalents parcourus sur une autoroute d'accès à Toulouse sans rencontrer de péage, il faut entre 35 et 45 mn.

Le temps estimé pour les 69 km autoroutiers du parcours concerné avec les 2 péages est alors de 37 mn en période fluide et de 47 mn aux heures de pointe, et non pas 33 mn.



Figure 2 Temps de parcours : 69 km sur l'A68 : Albi -Toulouse



Figure 3 Temps de parcours : 69 km sur l'A66 : Toulouse – Saint Gaudens

LE TEMPS DE PARCOURS ESTIME SUR LA RN126 EN 2017 PLUS LONG DE 8 MN !

En 2017

La recherche avec le calculateur d'itinéraire établi, de la rocade de Castres au péage de l'Union par la RN126 actuelle :

- distance : 67 km
- **temps de parcours : entre 45 et 55 mn**

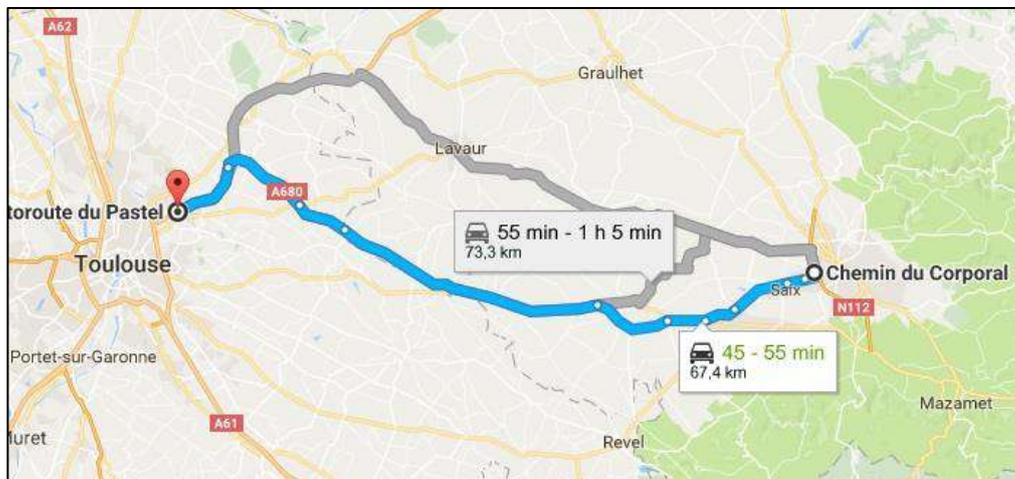


Figure 4 : Temps et distance de parcours sur la RN126 en 2017

Ainsi, l'autoroute ne permet de gagner que 8 mn en période fluide (37 mn) et aux heures de pointe (47 mn) par rapport à la situation actuelle (45 – 55 mn), pour 1/2 milliard d'euros, dont 65 % sont financés par la puissance publique. (cf. CHAPITRE Chap2-Couts).



En 2024

Le gain de temps est calculé par la DREAL en 2024, mise en service du projet autoroutier, et estimé à **35 mn**.

La DREAL estime qu'en 2024, le temps de parcours si l'autoroute n'est pas réalisée est de 68 mn (+13 mn en heures de pointe par rapport à aujourd'hui).

« Le temps de parcours est en effet estimé à 33 minutes en empruntant la liaison autoroutière contre 68 minutes en 2024 en empruntant l'A68, l'A680 puis la RN126 si aucun aménagement n'est réalisé. » (pièce C page 16)

Le temps de parcours sur l'autoroute étant de 37 - 47 mn (et non 33 mn), le gain de temps en 2024 estimé à 35 mn est à corriger à 21 mn en période de pointe (68 mn-47 mn), soit 13 mn de plus qu'aujourd'hui (8 mn).

Pourquoi une telle dégradation du temps de parcours d'ici 7 ans, passant de 55 mn aux heures de pointe à 68 mn ? D'après la DREAL, il faut regarder du côté de Castres : voir le § suivant.

LE GAIN DE TEMPS EST A L'ENTREE DE CASTRES SEULEMENT

La DREAL estime donc que le temps de parcours se dégrade fortement d'ici 2024 : il passe de 55 mn aux heures de pointe en 2017, à 68 mn en 2024 (+13 mn en 7 ans), ce qui explique qu'en 2017 l'autoroute permettrait de gagner 8 mn sur la situation actuelle, mais 21 mn sur la RN126 en 2024.

Les explications DREAL mettent en avant une forte dégradation de la traversée de la zone d'activité **à l'entrée de Castres**.

*« Une campagne de mesures des temps de parcours a été réalisée en 2009 [...]. Les mesures ainsi réalisées correspondent aux conditions réelles de circulation. Elles confirment que **la traversée de la zone d'activité de Castres** se caractérise par des fortes contraintes liées à la présence de giratoires, de feux tricolores, de multiples accès, d'une capacité réduite à deux fois une voie, aux limitations de la vitesse à 70 km/h et 50km/h.*

*[...] au niveau de **l'entrée de Castres**, une campagne de comptage spécifique a été menée du 13 au 23 janvier 2016 sur ce secteur. Des pointes de trafic ont été constatées sur certaines périodes de la journée avec des niveaux conséquents.*

*[...] Les projections de trafic montrent que dès 2024 des phénomènes de congestion apparaissent sur la RN126 **en entrée de Castres** sans réalisation de l'autoroute.*

*La mise en service de l'autoroute Castres-Toulouse déléstera la RN 126 actuelle de 9 800 véhicules/jour (dont 9 200 véhicules légers et 600 poids lourds) environ **dans la zone d'activités de Castres**, ce qui permettra de retrouver des niveaux de trafic fluides ». (Pièce G page 67) »*

Aucune autre section n'est citée pour expliquer la dégradation du temps de parcours en 2024 sur la RN126. Ce qui signifie que l'amélioration du gain de temps entre 2017 et 2024 de 13 mn s'explique par la congestion fortement dégradée **uniquement à l'entrée de Castres**.

Dès lors, il n'est pas acceptable de ne pas trouver, dans le dossier, l'étude d'un aménagement local de l'entrée de Castres qui permettrait de limiter cette congestion, et d'en connaître alors la comparaison avec la réalisation de l'autoroute.

Rappelons que l'usage de la RN126 en l'état actuel fait perdre seulement 8 mn par rapport à l'autoroute. Avec un aménagement localisé à l'entrée de Castres en 2024 pour fluidifier ce secteur, le gain de temps par l'autoroute ne dépasserait certainement pas 10 mn en 2024, comme actuellement. Le dossier n'aborde pas cette option.

Dit autrement, la justification de l'autoroute, en tout premier lieu basée sur le gain de temps estimé par la DREAL qui s'avère erroné, revient en plus à **réaliser une autoroute de 62 km pour essentiellement régler la congestion à l'entrée de Castres**. Et ce, sans qu'aucun autre aménagement sur ce secteur ne soit étudié et comparé.

En dehors de ce secteur, l'autoroute n'apporte qu'un gain de temps de 8 mn, soit rien qui justifie un investissement d'1/2 milliard d'euros, payé à 65 % par la collectivité (**CHAPITRE Chap2-Couts**).

Ce qui milite fortement pour étudier et comparer le projet autoroutier avec l'aménagement sur place de la RN126, qui **réduirait à moins de 10 mn le gain de temps par l'autoroute**. (**CHAPITRE Chap7-Impacts**)

LE GAIN DE TEMPS AUX HEURES DE POINTE SEULEMENT ?

En réponse à l'Ae, la DREAL explique que le gain de temps (pris en compte dans le bilan socio-économique) est indépendant des heures de pointe ou des heures de fluidité.

« Le gain de temps qui doit être pris en compte est celui généré par l'autoroute à 2x2 voies entre l'A68 et la rocade de Castres. Ce gain de temps est donc indépendant des conditions de circulation dans Toulouse ou dans Castres qui restent les mêmes qu'il y ait ou non l'autoroute.

La campagne de mesures des temps de parcours réalisée en 2009 utilise la méthode dite du "véhicule flottant" qui évolue dans la circulation générale à différentes heures de la journée, en roulant à une vitesse proche de la moyenne du flux dans lequel il est inséré. C'est sur ces valeurs que le modèle de trafic a été calé.

Les périodes de saturation du trafic et les périodes fluides sont par conséquent prises en considération même si les gains ne sont pas évalués par tranche horaire. »

Dans le dossier, il est également précisé :

« Afin de consolider l'analyse des trafics au niveau de l'entrée de Castres, une campagne de comptage spécifique a été menée du 13 au 23 janvier 2016 sur ce secteur. Des pointes de trafic ont été constatées sur certaines périodes de la journée avec des niveaux conséquents. » (pièce G page 67)

Cette logique est erronée, et le gain de temps est bien variable selon la tranche horaire.

En effet, c'est le **temps de parcours sur l'autoroute** entre la rocade de Castres et le péage de l'Union qui est presque invariable selon la tranche horaire. Mais celui de référence sur la RN126 ne l'est pas. C'est ce qu'explique longuement le dossier sur le forte dégradation de la congestion à l'entrée de Castres s'il n'y a pas d'autoroute.



Aux heures de pointe, le temps de parcours sur la RN126 est augmenté par la traversée encombrée de l'entrée de Castres. A l'inverse, ce temps diminue en dehors des périodes de pointe, ce qui donne un **gain de temps** plus réduit par l'autoroute.

Par ailleurs, en période de pointe, l'arrivée au péage de L'Union et le passage aux 2 péages sur le parcours (Castres et Verfeil) sont plus encombrés et entraînent un temps de parcours plus long sur l'autoroute, significativement pour le péage de L'Union, et sûrement plus légèrement pour ceux de Castres et Verfeil (puisque le trafic sur autoroute est estimé très faible) (cf. **CHAPITRE Chap4-Traffic**).

Il est donc bien en effet nécessaire de pouvoir connaître le gain de temps par période, fluide ou de pointe. Le seul temps du parcours de référence donné étant de 68 mn, il est manifestement le temps de parcours aux heures de pointe, ce qui ne permet pas de connaître le gain de temps en période fluide, ni la durée journalière d'un gain de temps maximal ou minimal.

ET LA PERTE DE TEMPS SUR LA RN126 DEVENUE ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION ?

Si le dossier précise le gain de temps généré par la réalisation de l'autoroute, il ne cite pas une fois la perte de temps que l'autoroute va générer pour les usagers de l'itinéraire de substitution.

Actuellement, les usagers de la RN126 utilisent les déviations de Soual et Puylaurens. Rétrocédées dans le projet autoroutier, elles ne sont plus utilisables pour les usagers qui ne prennent pas l'autoroute. Ces usagers sont majoritaires (cf. **CHAPITRE Chap4-Traffic**) en raison du coût du péage, du trafic essentiellement local sur la RN126, de 2 échangeurs seulement (Puylaurens et Soual) entre les extrémités Castres et Verfeil, ... Le retour du trafic par le centre de Puylaurens et Soual correspond à la situation d'avant 2000, et rallonge fortement le temps de parcours. C'est d'ailleurs la raison de leur réalisation : éviter les centres et gagner du temps. L'augmentation du temps de parcours est d'autant plus importante que, ce trafic local ou contraint étant l'essentiel du trafic sur cet itinéraire, les centres des bourgs seront encombrés.

Il est anormal que cette dégradation de temps ne soit pas clairement exposée et estimée dans le dossier.

Il est encore plus anormal que, n'étant pas abordée, elle ne soit pas prise en compte dans le bilan socio-économique (cf. **CHAPITRE Chap7-Bilan_socioeco**). Cette dégradation concerne la majorité des usagers de cet itinéraire. C'est un effet direct de la réalisation de l'autoroute.

Cette perte de temps sur l'itinéraire de substitution par rapport à la RN126 sans autoroute ne peut pas être masquée, ni dans le dossier, ni dans le bilan socio-économique. Celui-ci est alors surestimé.

Cette absence dans le dossier d'un impact direct de l'autoroute incite à penser que le projet autoroutier n'est abordé que sous l'angle de ses usagers. Il ne peut alors s'agir d'un dossier d'enquête publique, destiné à démontrer l'utilité publique du projet. Ici, il s'agit plutôt d'utilité réduite aux rares privilégiés en transit de Castres à Toulouse et qui peuvent payer le péage.



ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPONSE DREAL

Ae :

L'Ae recommande de réviser les paramètres du calcul économique en tenant compte d'un temps de parcours cohérent avec les autres parties du dossier et réaliste, y compris aux heures de pointe, et en tenant compte des recommandations de l'Ae sur les émissions réelles de polluants des véhicules (notamment diesel) et de la réduction des impacts sanitaires en ville.

Réponse DREAL : pièce L

La modélisation des trafics se fonde sur le référentiel prévu dans l'instruction du 23 mai 2007 pour les investissements routiers interurbains. Les mesures de temps de parcours et les données de comptages réalisées sont utilisées pour le recalage du modèle pour s'assurer de la meilleure adéquation du modèle avec les conditions réelles de circulation (trafic-vitesse).

Une campagne de mesures des temps de parcours a été réalisée en 2009 selon la méthode dite du "véhicule flottant" qui évolue dans la circulation générale à différentes heures de la journée, en roulant à une vitesse proche de la moyenne du flux dans lequel il est inséré. Le conducteur du véhicule (Renault Mégane) équipé du matériel embarqué « MiTemps » (Mesures Informatisées de TEMPS de parcours), adapte sa vitesse pour doubler un nombre de véhicules sensiblement égal au nombre de véhicules qui l'ont dépassé. Les mesures ainsi réalisées correspondent aux conditions réelles de circulation. Elles confirment que la traversée de la zone d'activité de Castres se caractérise par des fortes contraintes liées à la présence de giratoires, de feux tricolores, d'une capacité réduite à deux fois une voie, à la limitation de la vitesse à 50km/h.

Le modèle a été actualisé par le Cerema sur la base de données recueillies en 2013, 2014 et 2016 (enquête cordon de Toulouse et enquête origine-destination, analyse des trafics dans la zone d'activités de Castres). Afin de consolider l'analyse des trafics au niveau de l'entrée de Castres, une campagne de comptage spécifique a été menée du 13 au 23 janvier 2016 sur ce secteur. Des pointes de trafic ont été constatées sur certaines périodes de la journée avec des niveaux conséquents.

Les projections de trafic aux horizons 2024 et 2044 mettent en évidence les phénomènes de congestion à l'entrée de Castres sans réalisation de l'autoroute. La mise en service de l'autoroute permettrait de délester la route actuelle et de retrouver des trafics fluides à cette échéance.

Dans le cadre de la contre-expertise du commissariat général à l'investissement (CGI), un test de sensibilité a été réalisé sur les gains de temps générés par le projet sur la base d'hypothèses proposées par les experts du CGI. La pièce G du présent dossier intègre ce test dégradant les gains de temps à 22 minutes, associé à des hypothèses de croissance du PIB défavorables. La rentabilité socio-économique du projet d'autoroute reste nettement positive.

Réponse DREAL : pièce G P67



Pièce G – évaluation économique et sociale

Le temps de parcours en 2024 avec l'autoroute est calculé à partir des vitesses escomptées en projet entre le péage de l'Union et Castres en tenant compte des barrières de péage. Il est de 33 minutes.

Dans le cadre de la contre-expertise, un test de sensibilité a été réalisé en diminuant les gains de temps générés par le projet. Il est présenté au paragraphe 8.6 "Test de sensibilité" aux hypothèses plus pessimistes proposées par les experts du CGI.



RAPPORT
23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES-TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

<h2>CHAPITRE 4</h2> <h1>SURESTIMATION DES TRAFICS</h1>
--

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
TABLE DES ILLUSTRATIONS	2
SYNTHESE.....	3
RECOMMANDATION DE L'AE, du CGI,.....	4
UNE INFRASTRUCTURE SURDIMENSIONNÉE	5
Un trafic sur la RN126 qui ne justifie pas une autoroute	5
Un trafic de CASTRES à TOULOUSE très faible	7
UN REPORT DE TRAFIC DE LA RN126 SUR L'AUTOROUTE IRRÉALISTE	10
Les trafics mesurés et prévisionnels sur l'itinéraire.....	10
Le report des trafics est surévalué	13
ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPONSE DREAL	17

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Pièce G P63 : Les trafics moyens journaliers annuels (tous véhicules et % poids lourds).....	5
Figure 2 : Extrait Pièce G P36 §3.1.3	6
Figure 3 : Extrait Pièce G P64.....	6
Figure 4 : Trafic en 2014, D826 – RN126 Carte Pièce G P37	7
Figure 5 : Extrait Pièce G P64.....	7
Figure 6 : Extrait Pièce G P64.....	8
Figure 7 : Trafic en 2024, option de référence intersection D826 – RN126 Carte Pièce G P59	8
Figure 8 : Trafic en 2044, option de référence intersection D826 – RN126 Carte Pièce G P59	8
Figure 9 : Pièce G P8 § 1.1.3.....	9
Figure 10 : Pièce G P8 § 1.1.3.....	9
Figure 11 : Extrait Pièce G P36 §3.1.3	10
Figure 12 : Pièce G P37 : Trafics moyens journaliers annuels (tous véhicules et % PL) en 2014	10
Figure 13 : Pièce G P38.....	11
Figure 14 : Report de trafic Pièce G P64.....	13
Figure 15 : Temps et distance entre le centre de Puylaurens et l'échangeur e Puylaurens.....	13
Figure 16 : Temps et distance de trajet entre le centre de Puylaurens et l'entrée sur l'A680 par la RN126	14
Figure 17 Extrait Pièce G : P 89.....	15
Figure 18 Isochrone et zone d'influence de l'autoroute.....	16
Figure 19 Distribution des différents centres techniques et commerciaux autour de Toulouse et connexion de l'autoroute Castres – Toulouse sur le réseau routier toulousain.....	16
.	
Tableau 1 : Table des linéaires et trafics par section de Castres à l'A68 : Données DREAL Pièce G P37, 59, 63 ..	12

SYNTHESE

La question du trafic prévu sur la future autoroute est une question centrale, car elle conditionne les futures recettes du concessionnaire, donc l'équilibre financier du projet, et en final, le montant de la subvention d'équilibre. (cf **CHAPITRE Chap2-Couts**)

Le niveau des trafics prévus conditionne également l'utilité publique (ou non) du projet. Si le trafic affiché est trop faible, l'utilité devient manifestement restreinte à quelques privilégiés.

On comprend dès lors que le maître d'ouvrage cherche à afficher une valeur du trafic prévisionnel la plus haute possible afin que le projet d'infrastructure proposé présente un bilan financier positif, mais également puisse alors justifier son utilité publique, donc sa réalisation. On peut citer comme autres exemples de surévaluation jusqu'au stade de l'enquête publique : l'A66 entre Toulouse et Pamiers (voir P4 [BILAN LOTI A66](#)) à laquelle le CGI fait référence, mais aussi l'A65 entre Langon et Pau dont le trafic a été surestimé de 25%, l'A19, etc. Ce constat a été fait par la cour des comptes européenne: (voir article [L'Argus.](#))

L'analyse détaillée du dossier du maître d'ouvrage sur la question des trafics montre que :

1. **L'autoroute est surdimensionnée**, car le trafic moyen actuel sur l'itinéraire Castres – Verfeil (et non sur la future autoroute) ne dépasse pas les 9000 v/j sur près de 90% de l'itinéraire, et une autoroute à 2x2 voies supporte aisément 40 000 v/j.
2. **Les trafics prévus par le maître d'ouvrage sur l'autoroute à la mise en service sont surestimés exagérément** : il considère en effet un report de 70% à 80% de l'actuelle RN126 sur l'autoroute ce qui, compte tenu de nombreux paramètres (nature du trafic, prix du péage, nombre et emplacement des échangeurs) est irréaliste.

L'utilité publique du projet n'est pas démontrée par le niveau de trafic actuel et futur sur l'itinéraire Castres – Toulouse par la RN126 auquel elle est censée répondre. En particulier, le trafic de transit qui réalise le trajet de bout en bout est particulièrement faible (moins de 5100 v/j), et donc a fortiori, la part de ce trafic captée par le projet d'autoroute qui ne dépasse pas les 3600v/j selon le taux de la DREAL du report de trafic RN126 vers la LACT.



RECOMMANDATION DE L'AE, DU CGI,

Ae :

« L'Ae recommande de renseigner l'état et l'évolution de l'ensemble des trafics selon les différents modes (routier individuel, routier en transport en commun, ferroviaire...) à l'état initial. » »

« L'Ae recommande de reprendre la modélisation du trafic à l'aide d'un modèle multimodal et d'ajuster ensuite les différentes évaluations d'impacts qui dépendent des trafics projetés. »

CGI

Au total, en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, le CGI considère que la nécessité d'une amélioration de la liaison Toulouse Castres est établie depuis longtemps. Mais la réponse à ce besoin par une autoroute à 2*2 voies reposant sur une concession avec un péage élevé (près de 15 € pour un aller-retour en voiture) expose fortement au risque d'un trafic moindre qu'espéré. À court et moyen terme, et pour le même engagement financier de l'État et des collectivités locales, un simple aménagement routier procurerait des gains de temps substantiels en maintenant une gratuité pour les usagers de la route. Mais cette solution n'est plus envisagée car elle a trop longtemps été annoncée sans être suivie d'effets.

une prévision de trafic établie avec des méthodes un peu simples qui ne tiennent pas compte des arguments d'aménagement pourtant mis en avant dans l'analyse stratégique. Les estimations démontrent la forte sensibilité du trafic (et donc des recettes du concessionnaire) à la croissance et au niveau du péage.

Contre-expertise socio-économique :

« Les hypothèses de modélisation qui sous-tendent les scénarios sont souvent assez simplificatrices ou insuffisamment adaptées au projet.

Ni les déterminants de la demande de déplacement, ni les déterminants du choix entre les différents modes de transport n'ont été explicités et les hypothèses d'évolution des trafics sont simplement reprises de l'instruction-cadre de 2007. Il est ainsi assez paradoxal que le rythme de croissance des trafics soit divisé par deux à compter de la date de mise en service de l'infrastructure, au moins dans l'option de projet, alors qu'il s'agit de l'objectif même du projet.

Dans l'option de projet, l'existence de l'infrastructure n'induit ainsi aucun trafic supplémentaire. »

UNE INFRASTRUCTURE SURDIMENSIONNÉE

UN TRAFIC SUR LA RN126 QUI NE JUSTIFIE PAS UNE AUTOROUTE

En 2024, d'après le dossier DREAL, le trafic sur la RN126 en option de référence (c'est-à-dire sans autoroute) décroît de **10 860 v/j** (9530 v/j en 2014) à **6710 v/j** (5250 v/j en 2014) de l'échangeur de Soual-est à l'arrivée sur l'A680 (voir carte ci-après extraite de la Pièce G P59).

En 2024, le trafic moyen sur 86% de l'itinéraire Castres - A68 de la RN126 est donc de 8785 v/j.

L'itinéraire Castres – Toulouse, avec l'autoroute à 2x2 voies, est alors doté de 2 infrastructures majeures, la RN126 actuelle avec 2 sections à 3 voies entre Puylaurens et Verfeil, et une autoroute à 2x2 voies, soit 6 à 7 voies pour un trafic moyen de **8785 v/j** en 2024.

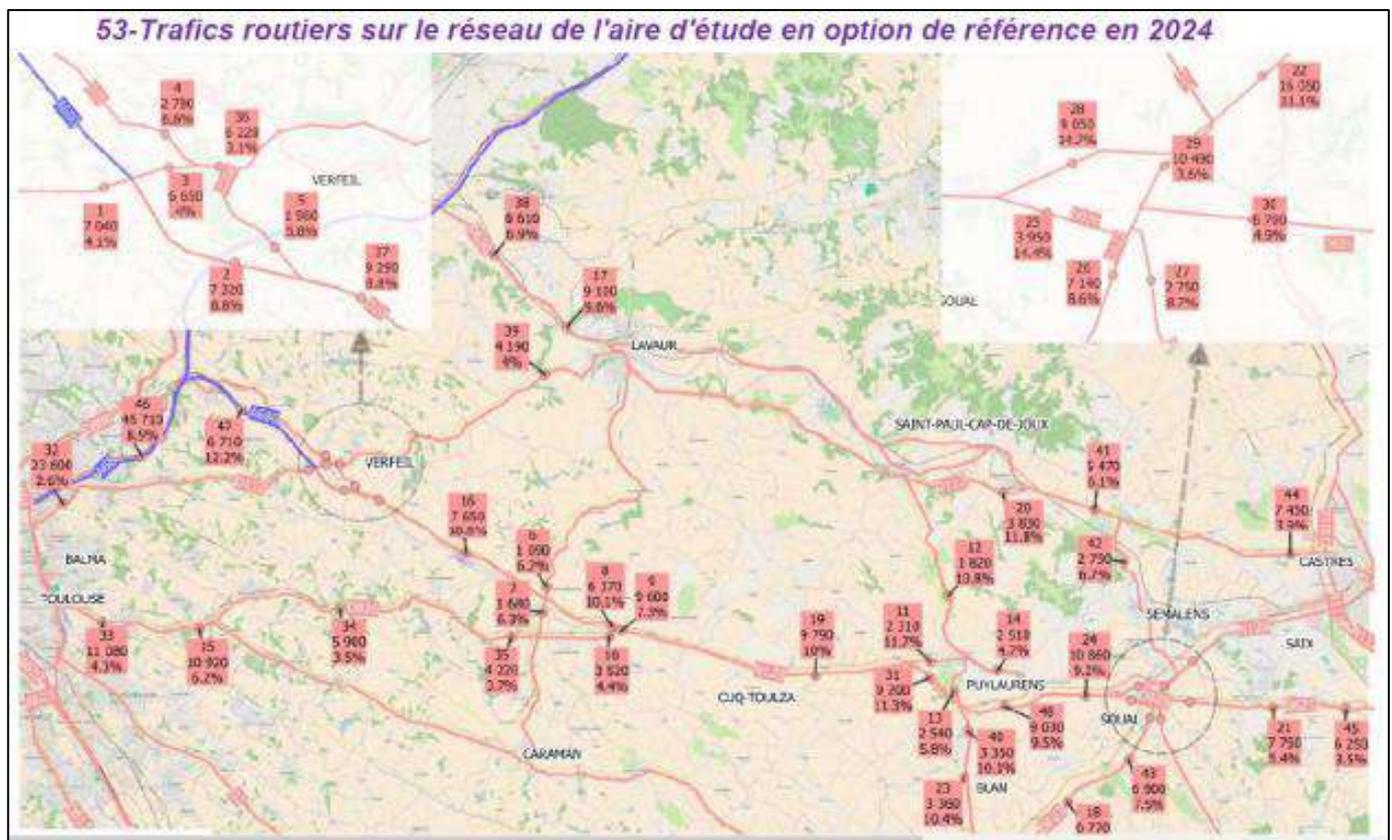


Figure 1 : Pièce G P63 : Les trafics moyens journaliers annuels (tous véhicules et % poids lourds)

Comme le souligne le CGI dans la conclusion de son rapport, «une autoroute à 2x2 voies peut supporter plus de 40 000 véh./j en condition normale de circulation.». C'est également ce qu'indique la DREAL dans son dossier (Pièce G P36 §3.1.3) :

Traffics moyens journaliers annuels en 2014 :

L'autoroute A68 est l'axe le plus chargé de l'aire d'étude. Le trafic sur l'A68, sur la partie gratuite, s'écoule sans difficulté compte tenu d'un débit de l'ordre de 40 000 véhicules / jour.

Figure 2 : Extrait Pièce G P36 §3.1.3

En 2024, à la mise en service de l'autoroute, avec des hypothèses de croissance de trafic (1,8%) correspondant à une croissance du PIB favorable (1,9%), et un report de trafic de la RN126 vers l'autoroute plus que favorable (entre 70 et 80% pour la DREAL), **le trafic sur l'autoroute sur 86% de l'itinéraire, de l'échangeur de Soual-est à l'A68, ne dépasse pas 9000 v/j (cf carte ci-après Pièce G P64) !**

Il faut alors plus de 70 ans avec une augmentation favorable et constante du trafic de 2% l'an, pour atteindre les 40 000 v/j entre l'échangeur de Soual-est et l'A68 (45 ans pour 20 000 v/j) !

Il faut attendre 2070 pour avoir un niveau de trafic de 40 000 v/j au droit de Castres, secteur le plus chargé sur l'autoroute à 13 850 v/j en 2024, entre l'échangeur de Soual-est et l'échangeur de Saint Palais !



Figure 3 : Extrait Pièce G P64

UN TRAFIC DE CASTRES A TOULOUSE TRES FAIBLE

En 2024, en prenant les hypothèses les plus favorables, la part du trafic sur la RN126 de bout en bout Castres - Toulouse via le péage de L'Union est au plus de 5100 v/j (voir ci-après).

SITUATION en 2014

En 2014, la carte des trafics moyens journaliers annuels (voir ci-contre) montre que le trafic dans les 2 sens sur la section Puylaurens – Maurens Scopont est de 8390 v/j constitué de 2 flux : 37% sur la D826 (3110 v/j) et 63% (5280 v/j) sur la RN126 (section Maurens Scopont - Verfeil). De ces 5280 v/j, tous ne font pas le trajet de bout en bout Verfeil - Castres ou Mazamet, il n'y en a que X% (non précisé par la DREAL) qui effectivement font le trajet de bout en bout. Le trafic réel sur la section Castres - Verfeil pour un trajet de bout en bout est donc :

$$\text{Trafic}_{\text{LACT}} = X\% \times 5280 \text{ v/j}$$

En supposant que tous les castrais passant par Maurens Scopont depuis Castres vont jusqu'à Verfeil et ne bifurquent pas avant, hypothèse la plus favorable, alors si l'on considère que parmi les 5280 v/j seuls X=80% font le trajet de bout en bout (hypothèse aussi très favorable voir explication ci-après), cela nous donne un **potentiel maximal très optimiste** faisant le trajet de bout en bout Castres - Verfeil par l'itinéraire de la LACT de 4300 v/j en 2014 :

Trafic de bout en bout sur la RN126
entre Castres et Verfeil en 2014

$$\text{Trafic}_{\text{Castres} \leftrightarrow \text{Verfeil}} 2014 = 0,80 \times 5280 \text{ v/j} \approx 4300 \text{ v/j}$$

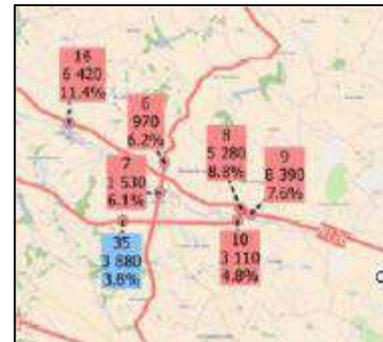


Figure 4 : Trafic en 2014, D826 – RN126 Carte Pièce G P37

Explication sur la valeur X=80%

Si l'on s'intéresse au flux de 8550 v/j entre l'échangeur de Puylaurens et l'échangeur de Soual-est, on constate qu'au niveau de l'échangeur de Soual-est, 2480 v/j entrent ou sortent de cette section, ce qui signifie qu'ils ne vont pas jusqu'à Castres ou ne viennent pas de Castres. Il n'y a donc que 6070 v/j (8550 – 2480) qui sont susceptibles de faire le trajet complet depuis Castres ou venant de Verfeil soit 71% (6070/8550). Si l'on fait le même exercice au niveau de l'échangeur de Puylaurens, des 8200 v/j entre Puylaurens et l'échangeur de Verfeil, il y a 1180 v/j qui entrent ou sortent à Puylaurens ce qui donne 86% d'utilisateurs de cette section susceptibles de venir de Castres ou allant sur Castres. Comme on ne dispose pas d'information plus précises sur les sorties/entrées combinées de ces 2 échangeurs, on prend

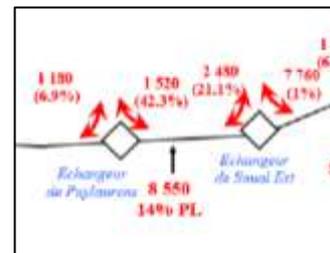
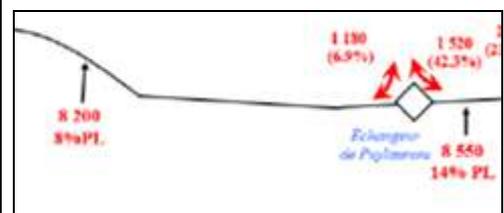


Figure 5 : Extrait Pièce G P64



l'hypothèse d'un pourcentage favorable de 80% situé entre 71% (échangeur de Soual) et 86% (échangeur de Puylaurens) d'usagers en provenance de Castres ou allant vers Castres et on applique ce % observé sur la LACT au trafic sur la RN126 en 2014 et en option de référence en 2024. On pose donc X=80%.

Figure 6 : Extrait Pièce G P64

SITUATION en 2024

En 2024, on a un trafic au point 8 de 6370 v/j.
On aura donc comme trafic potentiel maximal très optimiste :

Trafic de bout en bout sur la RN126
entre Castres et Verfeil en 2024

$$\text{Trafic Castres } \leftrightarrow \text{Verfeil 2024} = 0,80 \times 6370 \text{ v/j} \approx 5100 \text{ v/j}$$

Remarque : on notera que le trafic sur la RD826 a augmenté entre 2014 et 2024 (1,2%) plus faiblement que les 1,8% affichés par la DREAL, et encore plus surprenant, en 2044 le trafic sur la D826, 30 ans plus tard est le même que le trafic en 2014 à 140 v/j près ! Ce constat rend peu pertinent les projections de trafic et privilégie abusivement l'itinéraire par Verfeil qui conduit au nord de Toulouse et les entrées saturées de la rocade toulousaine à l'Union et Gramont. Ce secteur de Toulouse est d'ailleurs soumis à une croissance démographique très forte sur la décennie à venir ce qui dégradera encore plus les conditions d'accès à la rocade dans ce secteur.

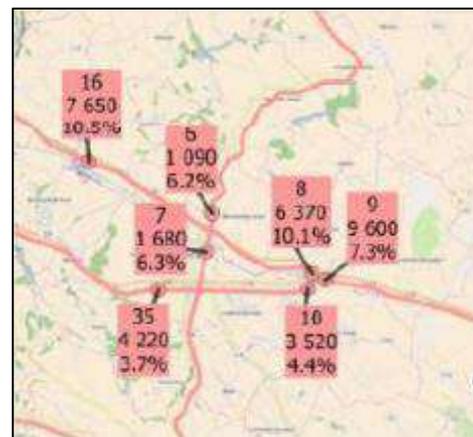


Figure 7 : Trafic en 2024, option de référence intersection D826 – RN126 Carte Pièce G P59

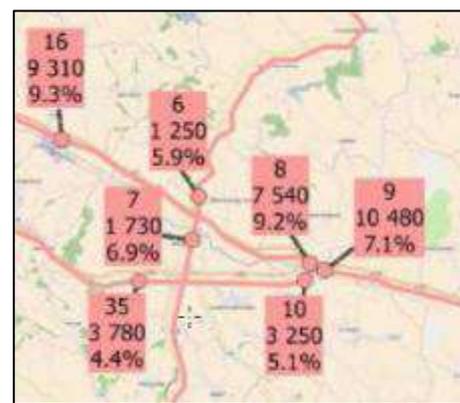


Figure 8 : Trafic en 2044, option de référence intersection D826 – RN126 Carte Pièce G P59

La question du « désenclavement » et du trafic de bout en bout Castres - Toulouse

Un des objectifs recherchés avec l'autoroute, c'est le désenclavement du bassin Castres et Mazamet.

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 9 : Pièce G P8 § 1.1.3

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.

Figure 10 : Pièce G P8 § 1.1.3

Donc l'autoroute Castres – Toulouse a pour **vocation première** de relier Castres à Toulouse et de faciliter avant tout les déplacements des usagers, particuliers et entreprises, de Castres à Toulouse et inversement par Verfeil et l'A68, ces déplacements représentant un trafic de transit de moins de 5100 v/j en 2024 (voir explication au § précédent).

Et encore, ce n'est qu'une part de ce trafic, évaluée à 70% par la DREAL, qui se reporte sur l'autoroute, le coût du péage en étant un frein. En conclusion, l'autoroute à 2x2 voies Castres - Toulouse répond à un besoin de désenclavement du bassin Castres – Mazamet pour un trafic de bout en bout qui ne dépasse pas en 2024 3600 v/j ($\approx 70\%$ de 5100 v/j). Et ce n'est pas la croissance de trafic à 2% l'an au mieux qui permettra d'atteindre un niveau suffisant pour justifier même à très long terme une telle infrastructure.

Dit autrement, il est question d'une autoroute à 2x2 voies à péage dimensionnée pour plus de 40 000 v/j, censée répondre au « désenclavement d'un territoire » en améliorant les conditions de circulation d'un trafic d'échange avec la métropole régionale, représentant moins de 10% (3600/40000) de la capacité de l'infrastructure (40 000 v/j).

Se pose donc l'utilité publique d'une autoroute concédée, dimensionnée pour 40 000 v/j, dont l'argument principal se réduit à améliorer les conditions de circulation d'un trafic de transit moins de 3600 v/j (en 2024), cette autoroute nécessitant un financement public de 275 M€ (subvention d'équilibre d'un montant de 220 M€ HT 2015 complétée par un apport en nature des déviations de Puylaurens et Soual représentant 55 M€) et un péage aller/retour de 17 € valeur 2017 (15 € valeur 2010).

Cette autoroute est un luxe qu'il est difficile de comprendre dans une période de contexte économique difficile tant pour les fonds publics que pour les fonds des particuliers et des entreprises. Tous, de manière directe ou indirecte, devront payer pendant longtemps la construction et l'entretien de cette autoroute en plus de l'entretien de la RN126. Et le service rendu n'est pas à la hauteur de l'investissement.

UN REPORT DE TRAFIC DE LA RN126 SUR L'AUTOROUTE IRRÉALISTE

LES TRAFICS MESURES ET PREVISIONNELS SUR L'ITINERAIRE

On rappelle ci-dessous les données DREAL concernant les trafics en 2014 sur l'itinéraire de la RN126.

Trafics moyens journaliers annuels en 2014 :

L'autoroute A68 est l'axe le plus chargé de l'aire d'étude. Le trafic sur l'A68, sur la partie gratuite, s'écoule sans difficulté compte tenu d'un débit de l'ordre de 40 000 véhicules / jour.

La RD 112 et la RD 826 constituent des artères pénétrantes de premier ordre pour l'accès à l'agglomération. Le trafic sur les RD112, est supérieur à 21 000 véhicules/ jour. Le trafic sur la RD826 est plus faible. Il atteint après Quint-Fonsegrives environ 10 000 véh/jour.

Figure 11 : Extrait Pièce G P36 §3.1.3

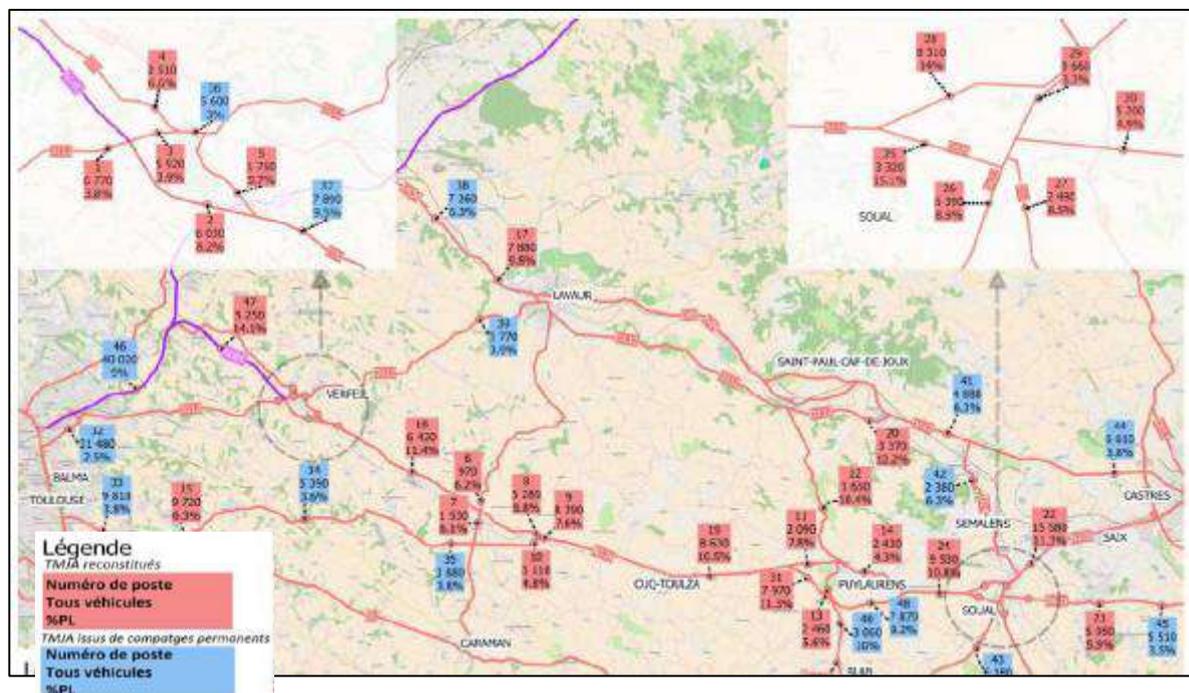


Figure 12 : Pièce G P37 : Trafics moyens journaliers annuels (tous véhicules et % PL) en 2014

L'actualisation des trafics en 2014

La méthode d'actualisation des trafics a nécessité le recueil de l'ensemble des données de trafic disponibles auprès des gestionnaires de voiries (direction interdépartementale des routes, conseils départementaux...) et de compléter celles-ci avec des recueils de données sur le terrain pour les axes ne disposant pas de données suffisamment actualisées. Il est alors procédé à des comptages temporaires sur une semaine représentative du trafic.

Ainsi, sur le territoire d'étude, la mise à jour des données a été réalisée l'année 2014, à partir des données de trafic issues :

- des stations de comptage permanentes de la DIR-SO, données moyennées sur l'année 2014 et données sur la période du 12 au 18 juin 2014 ;
- des comptages temporaires réalisés par le Cerema/DterSO, du 12 au 18 juin 2014 ;
- des comptages temporaires réalisés par Alyce Sofreco, du 12 au 18 juin 2014 ;
- des stations de comptages permanentes sur routes départementales, données moyennées sur l'année 2014 et données sur la période du 12 au 18 juin 2014 ;
- des stations de comptages permanentes d'ASF, données moyennées sur l'année 2014 et données sur la période du 12 au 18 juin 2014.

Figure 13 : Pièce G P38

On peut noter 2 points sur les cartes et informations extraites du dossier DREAL (Pièce G P38) :

- **Remarque 1 : Les trafics sur des routes départementales en entrée de Toulouse** sont bien supérieurs au trafic (8785 v/j en 2024) sur les 86% de l'itinéraire, de l'A68 à l'échangeur de Soual-est (2 à 4 fois supérieurs) et pourtant on veut faire une 2x2 voies en parallèle à l'actuelle route nationale dotée parfois de section à 3 voies, soit 6 à 7 voies pour moins de 10000 v/j.
- **Remarque 2 : On ne note qu'une seule zone de comptage permanente** sur l'itinéraire (Point de comptage 48 déviation de Puylaurens, voir Figure 12 : Pièce G P37 : Trafics moyens journaliers annuels (tous véhicules et % PL) en 2014) alors que le projet LACT est un projet en réflexion depuis 10 ans. Les autres points d'évaluation de trafic sur l'ensemble de l'itinéraire sont des trafics reconstitués à partir de mesures réalisées de façon très ponctuelle à la fois spatialement et temporellement (6 jours concentrés sur une seule semaine de l'année 2014). Il aurait été pour le moins judicieux, voire indispensable, de mettre sur tout l'itinéraire des zones de comptage permanentes pour la durée de l'étude et avoir une idée précise des trafics et de leur nature.

Ci-dessous, le tableau de synthèse regroupant toutes les mesures et prévisions de trafic sur la RN126 en 2014 et 2024 sans autoroute, et en 2024 avec l'autoroute, et le trafic prévisionnel sur l'autoroute en 2024. On indique également le linéaire de chaque section, le temps de trajet estimé sur la RN126 aujourd'hui pour chaque section (estimateur : Google Maps) et le % du linéaire pour chaque fin de section depuis l'A68 dans le sens Toulouse – Castres.

Section	Linéaire (km)	% du linéaire depuis l'A68	Temps de trajet sur RN126 (mn) Googlemaps	TRAFIC RN126 en 2014 (TMJA) Pièce G P37	TRAFIC RN126 en 2024 Option de référence (TMJA) Pièce G P59	TRAFIC RN126 en 2024 Option de projet (TMJA) Pièce G P63	TRAFIC AUTOROUTE en 2024 (TMJA) Pièce G P63
A680	8,3	14%	6	5250	6710	-	8910
Verfeil A680 – Maurens-Scopont (D826)	16,00	40%	11	6420 5280	7650 6370	2590 1030	8200
Maurens-Scopont (D826) – Puylaurens Ouest	13,70	63%	10	8390 8630	9600 9790	2270 2430	8200
Puylaurens Ouest – Puylaurens Est (dév.)	7,20	75%	4	7970 7870	9200 9030	2630 3160	8200 8550
Puylaurens Est – Soual Ouest	3,50	80%	3	9530	10860	3160	8550
Soual Ouest – Soual Est (dév.)	3,20	86%	2	8310	9050	2650 13320	8550
Soual Est – ZAC MELOU Ouest	7,10	97%	6	15580	16050	6210	13850
ZAC MELOU Ouest – Rocade de Castres	1,60	100%	2	?	?	?	13000
TOTAL	60,60	-	44	-	-	-	-

Tableau 1 : Table des linéaires et trafics par section de Castres à l'A68 : Données DREAL Pièce G P37, 59, 63

LE REPORT DES TRAFICS EST SUREVALUE

Au-delà du constat des experts portant sur le surdimensionnement de l'autoroute, le risque que le trafic ne soit pas au rendez-vous est bien réel, et non pas seulement à cause des hypothèses trop optimistes du maître d'ouvrage sur le niveau de PIB pointé également par les experts du CGI, mais aussi parce que d'autres facteurs font que le report de trafic de la RN126 vers l'autoroute n'aura pas lieu dans les proportions irréalistes que prévoit le maître d'ouvrage (70-80%).

Le maître d'ouvrage prévoit en 2024 un report de trafic de l'actuelle RN126 vers l'autoroute qui se situe entre 70% et 80% sur l'ensemble de l'itinéraire (cf. pièce G P64). Ceci signifie que 7 à 8 véhicules sur 10 qui circulent actuellement sur la RN126 se reportent demain sur l'autoroute.

Par rapport à l'option de référence, l'option proposée a pour effet de baisser le trafic sur les voiries secondaires ; cette baisse étant d'autant plus importante que l'on se trouve sur un axe parallèle proche de la nouvelle autoroute (RN126, RD112 et RD826). Sur la RN126, les trafics diminuent d'environ 70 à 80 % sur les points 8,9,19 et 24. Sur la RD112 au point 41, le trafic diminue de 7 % environ. Sur la RD826, les trafics diminuent de 34 % (au point 34).

Le trafic sur les voiries secondaires à Puylaurens (11,13 et 14) augmente du fait de la création de la déviation sud-ouest permettant un accès à l'autoroute. Le barreau à l'ouest de Puylaurens permet de capter 900 véhicules/jour environ dont la moitié de poids lourds.

La D14 au sud de Soual voit son trafic augmenter de 10 %. La D84 au sud de Puylaurens voit son trafic augmenter de 13 % environ (points 40 et 23).

Le trafic sur l'A680 augmente de 33 % environ, du fait des reports de trafic sur l'itinéraire

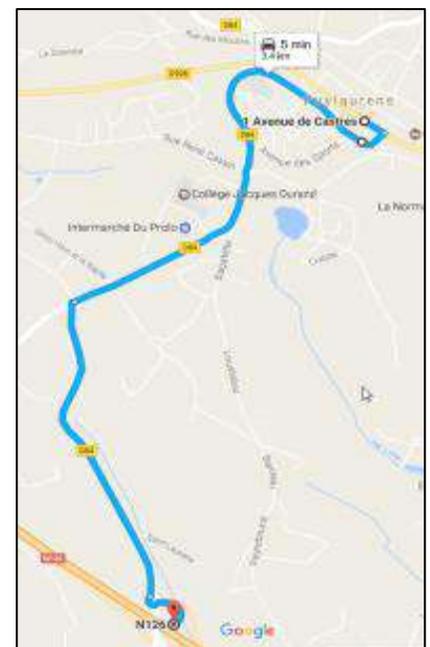
Figure 14 : Report de trafic Pièce G P64

Comme l'indique le CGI dans sa conclusion :

(5) « Comme pour l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, qui a souvent été citée en exemple par la maîtrise d'ouvrage, le risque est donc élevé de voir un scénario analogue se renouveler, avec un bilan LOTI défavorable 5 ans après la mise en service de l'infrastructure, lié à une surestimation initiale des niveaux de trafic et des gains de temps. »

Dans le cas du projet d'autoroute Castres – Toulouse, cette surévaluation du trafic sur l'autoroute avec un report de trafic de la RN126 vers la 2x2 voies de 70% à 80% est particulièrement frappante. En réalité, les raisons sont nombreuses pour que le report de trafic de la RN126 vers l'autoroute soit au mieux de 50%, mais plus vraisemblablement sensiblement inférieur. Ces raisons sont exposées ci-après.

Figure 15 : Temps et distance entre le centre de Puylaurens et l'échangeur e Puiylaurens



- **Le trafic en 2024** : sur un trafic de 6370 v/j entre Maurens Scopont et Verfeil, le trafic de transit de bout en bout (Castres - Verfeil) susceptible d'utiliser l'autoroute représente moins de 5100 v/j (cf. § **UNE INFRASTRUCTURE SURDIMENSIONNÉE**)
- **De l'entrée sur l'A680 à Verfeil jusqu'à Puylaurens, la RN126 ne présente pas de difficulté de circulation, soit sur 60% de l'itinéraire.** Le gain de temps sur cette section d'autoroute est, pour un usager qui part du centre de Puylaurens de 1mn30s par rapport au même trajet mais sur la RN126 :
 1. autoroute : 33 km à 110 km/h = 18 mn + 5 mn du centre de Puylaurens jusqu'à l'échangeur (voir estimation Google Maps ci-contre) + 30 secondes au péage = 23mn30s.
 2. RN126 : 33 km, 25 mn (voir estimation Google Maps ci-dessous).

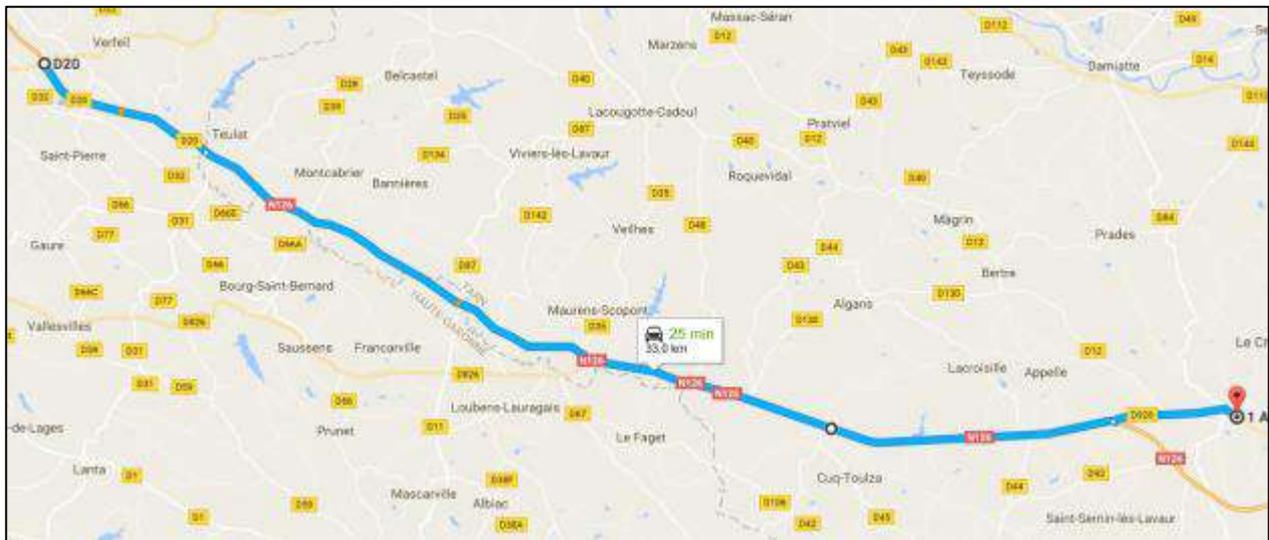


Figure 16 : Temps et distance de trajet entre le centre de Puylaurens et l'entrée sur l'A680 par la RN126

- **Le péage de bout en bout de 17 € valeur 2017** (15€ valeur 2010 actualisés- cf. **CHAPITRE Chap2-Couts**) est **dissuasif** pour une grande partie du trafic de transit qui reste alors sur la RN126. Dans le cas précédent (usager partant de Puylaurens pour aller à Verfeil), à **0,11 € du km** (cf. P84 Pièce G - qui est en valeur 2010 - puis actualisé en valeur 2017), pour un aller/retour sur l'autoroute entre les 2 barrières de péage de Puylaurens et Verfeil (66 km), l'usager doit donc s'acquitter de 7,20 € = $2 \times 3,60€$ pour gagner 3mn = $2 \times 1mn30s$. Or la valeur temps utilisée dans les simulations de trafic de la DREAL pour une distance de 66 km est de 21 €/heure ($0,155 \times 66 + 10,5 = 20,73 €_{2010}$ cf. tableau ci-dessous Pièce G P89). C'est-à-dire qu'en théorie l'usager est prêt à dépenser 0,35 € pour gagner 1 minute de gain de temps. Comment serait-il prêt à dépenser 7,20 € pour gagner 3mn, alors que ces 3mn représentent une valeur de 1 € ? Pour qu'il y ait un intérêt à utiliser la section Puylaurens - Verfeil pour 3,60 €, il faudrait qu'elle permette un gain de temps de presque 11 mn !

Distance	Valeur du temps par passager	Taux d'occupation des véhicules	Valeur du temps par véhicule
Moins de 20 km	7,9	1,22	9,64
Entre 20 et 50 km	$0,09 \cdot d + 6,1$	1,5	$0,135 \cdot d + 9,15$
Entre 50 et 80 km	$0,09 \cdot d + 6,1$	-/- 1,72	$0,155 \cdot d + 10,5$
Entre 80 et 200 km	$0,006 \cdot d + 12,8$	1,72	$0,0103 \cdot d + 22$
Entre 200 et 400 km	$0,006 \cdot d + 12,8$	2,29	$0,0137 \cdot d + 29,3$

Figure 17 Extrait Pièce G : P 89

- La section Puylaurens – Verfeil** n'est attractive que pour les usagers dont le point de départ est à l'est de Soual en récupérant l'échangeur de Soual, ou proche de l'échangeur de Puylaurens (voir isochrone et zone d'influence de la LACT). Les autres usagers ont tout intérêt à utiliser la RN126, car entre Puylaurens et Verfeil il n'y a pas de difficulté de circulation, et c'est gratuit. Pour ceux allant au nord de Toulouse ils peuvent toujours prendre l'autoroute à partir de Verfeil comme aujourd'hui. Quant au trafic allant vers l'est ou le sud de Toulouse (37% en 2014), il n'utilisera pas cette section d'autoroute puisqu'il quitte la RN126 pour Toulouse par la D826 à Maurens Scopont (d'après la carte Pièce G P37). On notera que le dossier DREAL manque de transparence sur ce point majeur de concurrence évidente entre la RN126 et la LACT sur la section Puylaurens – Verfeil. La mise à disposition par la DREAL d'un isochrone tel que proposé ici est indispensable pour vérifier la pertinence de l'influence des échangeurs de Puylaurens, Soual et Verfeil pour capter les usagers de la RN126.
- Le nombre et l'emplacement des échangeurs** ne permettent pas de capter un maximum d'usagers locaux (voir explication précédente) et contrairement à ce que laissent supposer les prévisions de trafics de la DREAL, les usagers dont la destination est Toulouse-est ou sud et en provenance de Puylaurens ou au-delà (Soual, Castres), n'ont aucun intérêt à prendre l'autoroute. Ils paient le péage, font 10 km de plus en passant par l'Union pour rejoindre Lasbordes qui est l'arrivée de la D826 sur la rocade Toulousaine, et surtout aux heures de pointe ils sont fortement ralentis par les encombrements à l'arrivée au péage de l'Union et sur la rocade est de Toulouse pour redescendre sur Lasbordes. Or cette perte de temps au péage de l'Union et sur la rocade est de Toulouse n'est pas prise en compte par la DREAL et donc sur ce trajet, la LACT est faussement concurrentielle par rapport au trajet RN126-D826. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'échangeur de Vendine n'a pas été retenu par la DREAL en 2012 lors de la concertation sur le tracé de référence en justifiant qu'il n'aurait généré aucun trafic supplémentaire sur l'autoroute. En revanche, cette suppression permet de rendre le projet moins coûteux et donc plus « acceptable ».

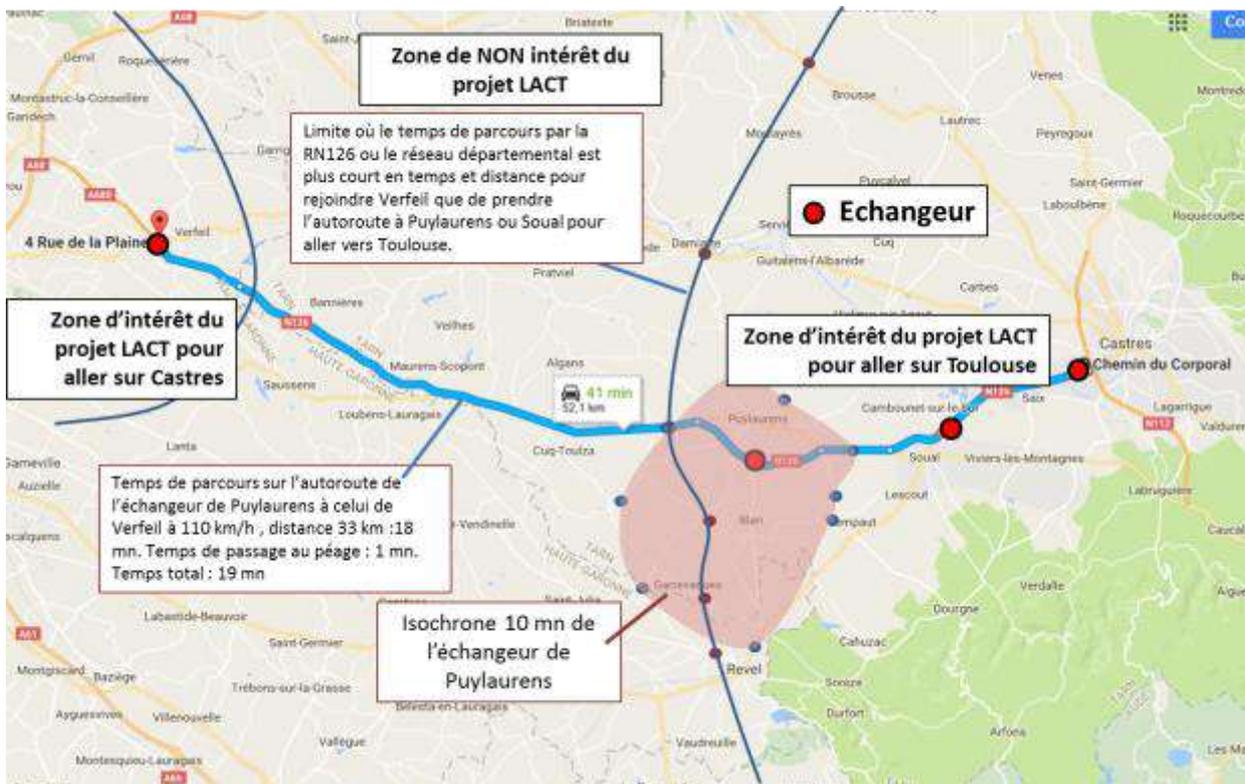


Figure 18 Isochrone et zone d'influence de l'autoroute

- **L'autoroute conduit simplement au nord de Toulouse.** Tout le trafic allant vers le sud de Toulouse (37% en 2014) n'utilise pas la section Puylaurens - Verfeil. Il bifurque sur la D826 à partir de Maurens Scopont.

L'autoroute est alors utilisée par une faible part du trafic de bout en bout (dissuadé par le péage), et le trafic en provenance du territoire entre Soual-est et Puylaurens-ouest. Au moins la moitié de ce trafic quitte l'autoroute à Puylaurens pour ensuite, à Maurens Scopont, s'orienter vers l'est ou le sud de Toulouse par la RD826.

Figure 19 Distribution des différents centres techniques et commerciaux autour de Toulouse et connexion de l'autoroute Castres – Toulouse sur le réseau routier toulousain



ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPONSE DREAL

1. Ae :

L'Ae recommande de renseigner l'état et l'évolution de l'ensemble des trafics selon les différents modes (routier individuel, routier en transport en commun, ferroviaire...) à l'état initial.

Réponse DREAL : pièce L

L'apport de ces renseignements est illustré dans la pièce E3 (État initial), par l'apport d'un dernier sous-chapitre au chapitre III.2.3. Infrastructures, réseaux, énergie, équipements et servitudes associées.

Ce sous-chapitre, intitulé « Trafics dans le secteur de Toulouse - Castres », reprend les éléments du chapitre 3 « Analyse fonctionnelle de l'offre de transport et de déplacement » de la pièce G (Évaluation économique et sociale).

Il présente notamment :

- 1 – Trafics actuels
- 2 – Fonctionnement du mode routier
- 3 – Offre de transport en commun routier, ferroviaire, aérien
- 4 – Évolution des trafics

Le résumé non technique est adapté en conséquence.

2. Ae :

L'Ae recommande de reprendre la modélisation du trafic à l'aide d'un modèle multimodal et d'ajuster ensuite les différentes évaluations d'impacts qui dépendent des trafics projetés.

Réponse DREAL : pièce L

L'évaluation du projet a été réalisée selon la méthode de modélisation des trafics définie par l'instruction du 23 mai 2007, référentiel pour les liaisons interurbaines, telles que le projet d'autoroute Castres-Toulouse. La modélisation a été affinée en prenant en compte les derniers recueils de données (enquête cordon de Toulouse sur l'A68 en 2013 et comptages et enquêtes origine -destination de juin 2014, comptages réalisés début 2016).

La modélisation retenue pour cette liaison interurbaine ne prend pas en compte d'autres modes de transport en raison notamment des études du débat public qui avaient permis d'établir que la modernisation des lignes ferroviaires inscrite au Plan Rail Midi-Pyrénées ne pourrait pas répondre pleinement aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN126. En particulier, elles démontraient que l'axe desservi par la ligne ferroviaire Castres-Toulouse en passant par

Lavour et St-Sulpice n'était pas le même que celui de l'autoroute Castres-Toulouse via la RN126 et donc que l'impact du projet sur le trafic ferroviaire était faible et n'introduisait de concurrence entre la route et le fer qu'à la marge (report de 50 personnes / jour soit 35 VL du fer vers la route en scénario de référence et report de 75 personnes / jour soit 50 VL du fer vers la route dans un scénario volontariste ferroviaire à comparer avec le trafic projeté sur l'autoroute de 9300 véhicules par jour - source : étude multimodale des déplacements - juillet 2009). Ces éléments ont justifié le choix d'une modélisation monomodale dans le cadre des études préalables à l'enquête publique de ce projet.

CGI :

une prévision de trafic établie avec des méthodes un peu simples qui ne tiennent pas compte des arguments d'aménagement pourtant mis en avant dans l'analyse stratégique. Les estimations démontrent la forte sensibilité du trafic (et donc des recettes du concessionnaire) à la croissance et au niveau du péage.

Contre-expertise socio-économique :

Les hypothèses de modélisation qui sous-tendent les scénarios sont souvent assez simplificatrices ou insuffisamment adaptées au projet.

Ni les déterminants de la demande de déplacement, ni les déterminants du choix entre les différents modes de transport n'ont été explicités et les hypothèses d'évolution des trafics sont simplement reprises de l'instruction-cadre de 2007. Il est ainsi assez paradoxal que le rythme de croissance des trafics soit divisé par deux à compter de la date de mise en service de l'infrastructure, au moins dans l'option de projet, alors qu'il s'agit de l'objectif même du projet.

Dans l'option de projet, l'existence de l'infrastructure n'induit ainsi aucun trafic supplémentaire.

Réponse DREAL : annexe K1

L'évaluation du projet a été réalisée selon la méthode de modélisation des trafics définie par l'instruction du 23 mai 2007, référentiel pour les liaisons interurbaines, telles que le projet d'autoroute Castres-Toulouse. La modélisation a été affinée en prenant en compte les derniers recueils de données (enquête cordon de Toulouse sur l'A68 en 2013, comptages et enquêtes origine -destination de juin 2014 et comptages réalisés début 2016).

Concernant le choix d'un modèle monomodal

La modélisation retenue pour cette liaison interurbaine ne prend pas en compte d'autres modes de transport en raison notamment des études du débat public qui avaient permis d'établir que la modernisation des lignes ferroviaires inscrite au Plan Rail Midi-Pyrénées ne pourrait pas répondre pleinement aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN126. En particulier, elles démontraient que l'axe desservi par la ligne ferroviaire Castres-Toulouse en passant par Lavour et St-Sulpice n'était pas le même que celui de l'autoroute Castres-Toulouse via la RN126 et donc que l'impact du projet sur le trafic ferroviaire était faible et n'introduisait de concurrence entre la route et le fer qu'à la marge (report

de 50 personnes/jour soit 35 véhicules légers du fer vers la route en scénario de référence et report de 75 personnes/jour soit 50 véhicules légers du fer vers la route dans un scénario volontariste ferroviaire à comparer avec le trafic projeté sur l'autoroute de 9300 véhicules par jour -source : étude multimodale des déplacements -juillet 2009). Les comptages en gares de mars 2016 montrent que l'axe ferroviaire Toulouse-Mazamet capte 1750 voyageurs par jour sur les deux sens confondus. Le trafic ferroviaire de bout en bout entre Toulouse et Castres-Mazamet, représente environ 360 voyageurs soit moins de 20% du trafic de l'axe.

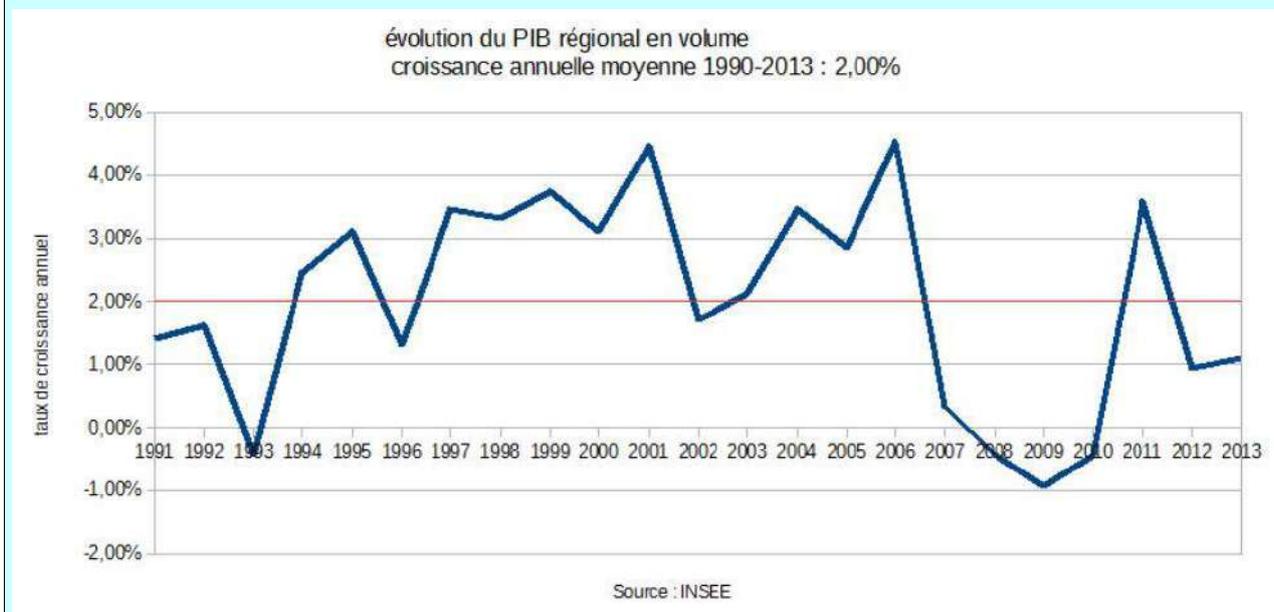
Cette concurrence modale restant marginale, le recours à une modélisation monomodale a été jugé satisfaisant dans le cadre des études préalables à l'enquête publique de ce projet.

Ces éléments sur l'interaction du projet avec des offres alternatives de transport ont été intégrés dans la pièce G du dossier d'enquête publique. Ils montrent qu'aucune offre n'est en concurrence avec le projet sur la zone d'étude et que le recours à un modèle de trafic monomodal est adapté au projet.

Concernant le choix du taux de croissance des trafics

L'évolution du trafic est corrélée à l'évolution du PIB qui est un des principaux facteurs explicatifs de la demande de déplacements. La grande majorité des déplacements concernés par le projet ont pour origine ou destination des communes de l'ex-région Midi-Pyrénées. L'évolution du trafic entre Castres et Toulouse est donc fortement conditionnée par l'évolution du PIB régional.

Le taux de croissance annuel constaté du PIB régional est de 2% en moyenne sur la période 1990-2013 et ce malgré la crise financière et économique de 2008.



L'évolution du PIB régional est confirmée par les évolutions annuelles moyennes des emplois constatées sur les aires urbaines des villes autour de Toulouse avant la crise de 2008 qui se situaient entre 4,4% (Pamiers) et 2,1 % (Albi)



alors que celles de Castres et Mazamet, situées à l'écart des grands axes de circulation, n'étaient que de 0,7% et 0,1%. Après la crise économique de 2008, la croissance annuelle des emplois a ralenti pour se situer entre 0% (Albi) et 0,8% (Pamiers), Mazamet accusait alors une baisse annuelle de 1,3%.

L'hypothèse retenue d'une croissance annuelle du PIB de 1,9% entre 2002 et 2025 puis de 1,5% entre 2025 et 2050 et 0% au-delà de 2050 est pleinement cohérente avec l'évolution moyenne constatée du PIB régional sur les 20 dernières années et à l'évolution constatée des emplois sur les villes moyennes autour de Toulouse.

Sur cette base, les évolutions moyennes des trafics retenues sont de +1,8 % par an jusqu'en 2025 puis divisées par 2 soit +0,9% par an jusqu'en 2050 et nulles au-delà de 2050. Cette rupture en 2025 est préconisée par les fiches outils du référentiel d'évaluation qui reprennent le cadrage prospectif de l'instruction de 2007.



RAPPORT
23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

CHAPITRE 5 ITINÉRAIRE de SUBSTITUTION



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
TABLE DES ILLUSTRATIONS	2
SYNTHESE.....	3
RECOMMANDATION DE L'AE.....	4
LES CONSÉQUENCES DU DÉCLASSEMENT DE LA RN126	5
UN TEMPS DE PARCOURS FORTEMENT ALLONGÉ	7
LA DÉGRADATION DU CADRE DE VIE DES RIVERAINS.....	8
LA DÉGRADATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION POUR LES PL	9
ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - RÉPONSE DREAL	11

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : La RN126 est à 95% tarnaise, une très petite section se trouve en Haute Garonne, ouest de Bannières .	5
Figure 2 : Consultation des tarnais par le CG 81 en 2010.....	6
Figure 3 : Résultats de la consultation.....	6
Figure 4 Temps de parcours par les déviations ou les centres ville.....	7
Figure 5 : Traversée de Puylaurens et zone occupée par le marché hebdomadaire du mercredi matin.....	8
Figure 6 : Traversée de Soual.....	8
Figure 7 : Itinéraire de substitution de Soual, situation actuelle.....	9
Figure 8 : Itinéraire de substitution de Soual, Scénario de base.....	9
Figure 9 : Extrait Pièce G P40.....	10



SYNTHESE

D'après l'analyse détaillée du dossier effectuée au **Chap4-Traffic** sur la question des trafics, l'itinéraire de substitution est emprunté par la majorité du trafic entre Castres et Verfeil, le trafic de transit sur l'autoroute étant faible (moins de 3600 v/j en 2024). Dès lors, les contraintes qu'il génère ont un impact qualifié de fort à inacceptable :

1. **La privation des déviations de Soual, Puylaurens** (et peut-être Verfeil) induit un rallongement de 12 à 18 mn (période fluide/heures de pointe) en obligeant à repasser par les centres des villes, inadaptés à recevoir ce trafic important.
2. **Déclassée en départementale, l'entretien de la RN126** à la charge du département a tout lieu de devenir insuffisant, et la dégradation de la RN126 affectera le plus grand nombre d'usagers sur cet axe.
3. Le trafic important revenu sur l'accès et le centre des villes a un **impact sur la qualité de vie des habitants et riverains et a des effets sur leur santé (pollutions de l'air et bruit) ainsi que sur leur sécurité dans le cadre de leurs déplacements au sein même des villes et villes** comme Puylaurens. C'est un retour en arrière de 20 ans.
4. **L'économie locale est pénalisée** par le contournement complexe de Soual interdit aux PL, qui génère péage et allongement du temps de parcours. Si la concurrence joue, les clients peuvent préférer des fournisseurs régionaux qui ne supportent pas les mêmes frais de transport.

En final, l'autoroute ne démontre pas son utilité publique puisque pour la majorité des usagers (particuliers et entreprises) entre Castres et Verfeil (RN126 et autoroute) et des riverains de la RN126, bien qu'elle soit censée :

- faciliter les déplacements, elle les rallonge jusqu'à 18 mn et en dégrade les conditions d'usage pour la majorité du trafic,
- améliorer les conditions de sécurité sur l'itinéraire Castres - Toulouse, elle dégrade celle de ceux qui n'empruntent pas l'autoroute du fait du déclassement en départementale de la RN126,
- améliorer la qualité de vie des riverains de la RN126, elle ramène ceux de Soual et Puylaurens aux conditions d'avant l'année 2000,
- développer l'économie locale, elle en pénalise une partie, en particulier les transporteurs locaux contraints à des détours pour éviter Soual, voire Puylaurens.

Le dossier DREAL n'indique aucun de ces effets du projet autoroutier, et ne les prend pas en compte dans le bilan socio-économique, dès lors trop favorable.



RECOMMANDATION DE L'AE

Ae :

« L'Ae recommande d'indiquer les augmentations de trafic au sein des agglomérations bénéficiant jusqu'alors d'une déviation et de les prendre en compte dans les effets du projet. »

Nos commentaires :

En réponse à l'Ae (voir en Annexe de ce **CHAPITRE**), la DREAL précise l'évolution des trafics à Soual et Puylaurens privés de leur déviation, en se référant aux cartes du dossier DREAL de la **pièce E5 chapitre V.3.3 « Effets sur les trafics »**. Elle précise aussi les effets du projet sur les riverains et leur prise en compte déjà effectuée dans le dossier.

Toutefois, ces évolutions du trafic au sein des agglomérations et leurs effets pour les usagers de l'itinéraire de substitution ne sont toujours pas indiquées et mis en évidence dans le dossier. Il faut analyser en détail les cartes de trafic en 2024 en option de référence et en option de projet pour déduire certaines évolutions liées à la rétrocession des déviations, alors que ce point critique mérite d'être clairement signalé et traité en tant que tel dans le dossier. Dès lors, ces effets sont ignorés par le bilan socio-économique.

Le dossier d'enquête publique n'a pas été modifié et ne répond donc pas à la recommandation de l'Ae demandant sur ce point une information complète du public et facilement accessible, ainsi que la prise en compte de tous les effets dans le bilan socio-économique.

L'itinéraire de substitution à l'autoroute entre Castres et Verfeil est la RN126 actuelle, sauf pour les déviations de Soual et Puylaurens qui sont rétrocedées au parcours autoroutier, ce qui oblige alors à repasser par les centres de ces 2 villes, et la déviation de Verfeil pourrait également être rétrocedée si le tracé du projet autoroutier est finalement retenu par l'option d'élargissement de la déviation actuelle. Mais ce n'est pas l'option actuellement retenue, qui prévoit l'autoroute en tracé neuf au nord de la déviation actuelle qui est alors l'itinéraire de substitution au droit de Verfeil.

Selon l'analyse exposée au **Chap4-Trafics**, la fréquentation de l'itinéraire de substitution concerne un trafic prévisionnel plus important que celui de l'autoroute : les usagers sur la RN126 sont ceux en transit qui ne prennent pas l'autoroute et ceux locaux qui ne peuvent trouver aucune attractivité à l'autoroute, de par leurs besoins purement locaux, le péage dissuasif, le nombre et l'emplacement des échangeurs inadaptés au trafic local, en particulier entre Puylaurens et Verfeil (60 % de l'itinéraire voir **Chap4-Trafics**), ... Sur l'axe Castres – Verfeil, le trafic de transit projeté à l'horizon 2024 est faible (moins de 5100 v/j voir **Chap4-Trafics**), et de plus ne se reporte pas en totalité sur l'autoroute pas assez attractive sur la section Verfeil – Puylaurens, la plus importante (moins de 3600 v/j sur 60% de l'itinéraire voir **Chap4-Trafics**). L'essentiel du trafic sur cet axe se retrouve alors sur la RN126 itinéraire de substitution.

Les déviations ont été financées sur fonds publics (les impôts), et les usagers comme les habitants et riverains proches de ces villes en apprécient le confort et la tranquillité générées.

Le choix de la RN126 comme itinéraire de substitution sans les déviations de Soual et Puylaurens (et peut-être Verfeil) est pénalisant et non satisfaisant à plus d'un titre.



En décembre 2010, le conseil général du Tarn a réalisé une enquête d'opinion sur les projets d'infrastructures prioritaires. Les résultats ont été publiés dans sa revue « Atout Tarn » de 2010. Il ressort de cette enquête que l'entretien du réseau routier départemental est à 75% la première préoccupation des Tarnais sur la question des projets d'infrastructures, la seconde préoccupation étant l'achèvement de l'A68. L'aménagement en liaison rapide de l'itinéraire Castres – Toulouse (il n'est pas fait mention d'une autoroute à péage), ne vient qu'en 3^{ème} position à 42% d'opinions favorables.

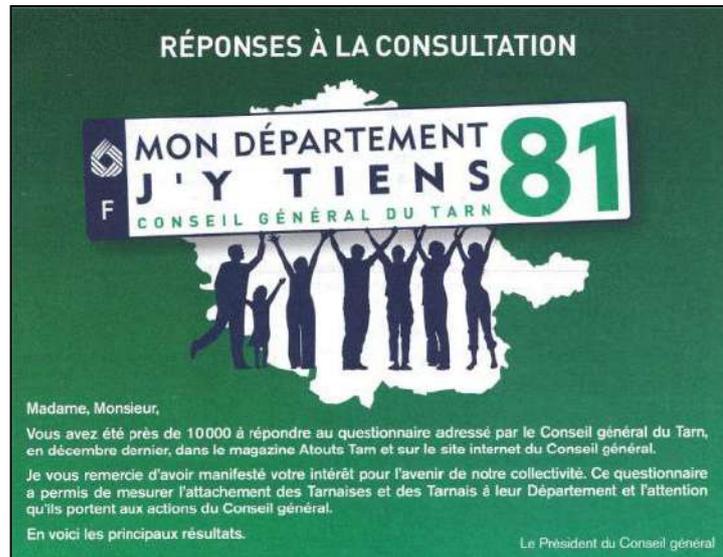


Figure 2 : Consultation des tarnais par le CG 81 en 2010

Les actions à mener pour l'avenir :
LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES PRIORITAIRES

Parmi les projets d'infrastructures suivants, quels sont ceux que vous jugez prioritaires pour assurer notre développement ?

	%	rang
- L'amélioration des routes départementales ...	75	1
- L'achèvement de la mise en 2x2 voies de l'autoroute A 68	49	2
- L'aménagement en liaison rapide de l'itinéraire reliant Castres-Mazamet à Toulouse	42	3
- La réalisation du TGV Toulouse-Bordeaux.....	24	4
- Sans opinion.....	1	

(1) Le total des pourcentages est supérieur à 100, les personnes interrogées ayant pu donner deux réponses.

Parmi les différents projets d'infrastructures qui leur sont proposés, les Tarnais donnent de manière claire la priorité à l'amélioration des routes départementales (75% de citations). Cette préoccupation arrive également en tête des suggestions et commentaires spontanément faits par les habitants. Un Tarnais sur deux souhaite également l'achèvement en 2x2 voies de l'Autoroute A68 (autour de 80% pour les habitants d'Albi et Carmaux) et 42% l'aménagement en liaison rapide de l'itinéraire Castres-Mazamet – Toulouse (autour de 80% pour les habitants de Castres et Mazamet).

Figure 3 : Résultats de la consultation.

UN TEMPS DE PARCOURS FORTEMENT ALLONGÉ

Du fait de la suppression de l'usage des déviations de Soual et Puylaurens (et Verfeil peut-être) pour l'itinéraire de substitution, le temps du parcours qui repasse par les centres des villes est fortement allongé. Ce trafic hors autoroute étant majoritaire, la circulation y est attendue chargée, et même difficile par moments dans la traversée de Soual en particulier ou de Puylaurens les jours de marché (le mercredi matin).

Le dossier n'aborde pas les effets de l'autoroute sur les usagers hors autoroute, et l'allongement du temps de parcours n'est même pas signalé, alors qu'il est un effet négatif direct de la création de l'autoroute.

Avec un calculateur d'itinéraire, qui donne la situation d'aujourd'hui où tout le trafic de transit passant par Soual et Puylaurens circule sur les déviations et permet ainsi de réduire les problèmes de circulation au centre des villes, l'allongement du temps de parcours par la D926 (prolongation de la RN126 passant dans les centres de Soual et Puylaurens) est de 6 mn.



Figure 4 Temps de parcours par les déviations ou les centres ville

Avec l'autoroute, lorsque tout le trafic hors autoroute devra passer par le centre des deux bourgs (et sur la D20 à Verfeil peut-être) avec encombrements, ralentissements et file d'attente aux feux de circulation, l'allongement devient au mieux de 12 mn en condition fluide de circulation. Aux heures de pointe (matin et soir) et jours de marché à Puylaurens, cet allongement du temps de parcours pourra atteindre 18 mn lors de la traversée cumulée des 2 villes. C'est un retour aux conditions de circulation sur la RN126 d'avant l'année 2000 où aucune des 2 déviations n'était en service (Soual est la première déviation mise en service en 2000).

Ainsi, la création de l'autoroute induit un allongement du temps de parcours par la D926 de 12 à-18 mn à la plus grande part du trafic entre Soual et Puylaurens (et plus si la déviation de Verfeil est rétrocedée). Le temps de parcours sur la RN126 de Soual-est à Puylaurens-ouest passe alors de 10 mn à 22-28 mn pour les usagers de la RN126 entre la situation d'aujourd'hui et celle de demain avec l'autoroute.

En final, l'autoroute pénalise la plus grande part du trafic global sur l'itinéraire (RN126 + autoroute) et ramène la majorité des usagers à des conditions de déplacement correspondant à un retour en arrière de 20 ans. Même si les difficultés de circulation pour les PL induites par l'autoroute au droit de Soual sont mentionnées dans le dossier, la DREAL manque de transparence et de sincérité, en omettant de traiter la dégradation des conditions de déplacement pour les usagers (VL) de la RN126, et en omettant alors de prendre en compte dans le bilan socio-économique cet effet direct extrêmement négatif pour la majorité du trafic.

LA DÉGRADATION DU CADRE DE VIE DES RIVERAINS

Le dossier mentionne que les riverains de la RN126 retrouvent un cadre de vie plus apaisé avec l'autoroute. C'est en partie vraie avec le report de trafic de la RN126 sur l'autoroute, mais pas de façon aussi significative, puisque selon l'analyse exposée au **Chap4-Traffic**, l'essentiel du trafic reste quand même sur la RN126. En revanche, c'est un cadre de vie dégradé pour les habitants de Soual et Puylaurens et les riverains de la D926 (et de la D20 au droit de Verfeil peut-être) entre l'entrée et la sortie de leur déviation.

La majorité du trafic qui aujourd'hui circule sur la déviation va demain repasser dans le centre du ville. Toutes les nuisances connues avant l'année 2000, et supprimées grâce aux déviations, vont revenir au centre de Soual et Puylaurens avec une perte de qualité de vie, des effets sanitaires dus à la pollution de l'air et au bruit et une augmentation des risques pour les déplacements en mode doux au sein des bourgs. Et plus encore, puisque ces villes se sont adaptés à leur tranquillité, des aménagements des centres villes ont été réalisés en ce sens (réaménagement récent du centre de Puylaurens traversé par la D926). Par exemple, aujourd'hui avec les déviations, le marché hebdomadaire (le mercredi matin) se tenant en plein centre de Puylaurens sur cette route principale peut se dérouler dans les meilleures conditions de sécurité et tranquillité, le trafic de transit sur Puylaurens étant capté par la déviation.

Ainsi, la création de l'autoroute induit une forte détérioration de la qualité de vie des habitants de Puylaurens et Soual et des riverains de la D926 (et de la D20 à Verfeil peut-être) entre les deux extrémités de chaque déviation, véritable retour en arrière vers une situation d'avant l'année 2000. L'augmentation du bruit et l'augmentation de la pollution de l'air en proximité a des effets sanitaires connus et reconnus



Figure 5 : Traversée de Puylaurens et zone occupée par le marché hebdomadaire du mercredi matin.



Figure 6 : Traversée de Soual.



Figure 9 : Extrait Pièce G P40

Cet itinéraire présente alors un allongement du temps de trajet par rapport à l'utilisation actuelle de la déviation, et induit des frais de péage pour tous les PL. Ces transports locaux sont au service de l'économie locale, qui voit ainsi ses frais de transport augmenter.

La D84 est une des routes les plus dangereuses du Tarn ([voir note Etude Accidentologie RN126](#)), et entre 2008 et 2015, on recense 5 accidents mortels sur 8 km en 8 ans pour un trafic faible de 3000 TMJA. Le renvoi sur cet axe d'un trafic de PL du fait de l'autoroute et de la rétrocession des déviations, augmente les risques d'accidentologie sur cette section de départementale entre Revel et Puylaurens.

La dégradation de la circulation locale des PL est significative, et donc l'impact sur l'économie locale également, alors même que l'autoroute est envisagée pour favoriser et développer l'économie locale ! Les frais induits par le péage et la dégradation des conditions de circulation des transporteurs généreront inévitablement une hausse des prix des marchandises.

En résumé, l'autoroute est une lourde régression pour les transporteurs dans le secteur de Soual, pour les usagers qui empruntent l'itinéraire de substitution, et pour les habitants et riverains de Soual et Puylaurens (et Verfeil peut-être). La rétrocession des 2 déviations aujourd'hui gratuites, financées sur fonds publics (les impôts), demain payantes et qui induit une dégradation du cadre de vie et des conditions de circulation locale est vécu pour la population concernée comme une véritable spoliation au profit de quelques privilégiés en transit entre Castres et Toulouse nettement moins nombreux. Le dossier de la DREAL n'aborde pas cette question et le calcul du bilan socio-économique n'en tient pas compte !



ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - RÉPONSE DREAL

Ae :

« L'Ae recommande d'indiquer les augmentations de trafic au sein des agglomérations bénéficiant jusqu'alors d'une déviation et de les prendre en compte dans les effets du projet. »

Réponse DREAL : pièce L

« Les communes concernées sont celles de Soual et de Puylaurens. Les éléments de trafic sont illustrés dans le chapitre V.3.3 Effets sur les trafics (pièce E5).

Au droit de Verfeil, les évolutions de trafics (et les impacts associés : air, bruit) ne seront pas perceptibles (<5%), à l'exception de la RD20D où le trafic diminue faiblement (environ 10%)

D'après l'étude de trafic réalisée par le CEREMA (2016), l'analyse des effets de l'option de projet retenue au niveau des communes de Puylaurens et de Soual est la suivante :

La réalisation du barreau permet de rétablir les flux ouest / sud au niveau de Puylaurens pour les poids-lourds. Ce barreau permet aux poids-lourds d'emprunter l'autoroute au niveau de l'échangeur de Puylaurens. Le centre-ville bénéficie d'une absence de ce type de trafic. Le trafic attendu sur le barreau est de 900 véhicules dont 50 % de poids-lourds environ.

Dans le cas d'une interdiction poids-lourds à Puylaurens, l'effet du barreau est favorable pour le trafic poids-lourds autoroutier, surtout sur la section Puylaurens – Castres.

L'option de projet autoroutier retenue a pour effet d'augmenter le trafic à Puylaurens par rapport à l'option de référence à l'horizon 2024 : respectivement + 920 véhicules par jour au sud du bourg (RD84) et + 620 véhicules par jour à l'est du bourg (RD926). Le trafic de la RD926 à l'ouest baisse quant à lui de 310 véhicules par jour.

La ville de Soual a déjà interdit la traversée de son centre-ville aux poids-lourds par arrêté municipal du 15/09/2011. Les camions sont donc contraints de contourner le centre en empruntant la déviation de Soual.

La déviation de Soual étant intégrée à l'autoroute, et le diffuseur retenu à Soual se localisant à l'est, différents itinéraires de substitution sont possibles pour les poids-lourds en transit ou en échange (via la RD84 et l'autoroute à Puylaurens ou alors la RD85 de Revel à Castres).

L'option de projet retenue a pour effet de diminuer le nombre de véhicules dans Soual. Au point de comptage sur la RD926, à l'ouest de Soual, on observe une diminution de près de 740 véhicules (avec un trafic PL qui devient très faible, de l'ordre d'une dizaine par jour) par rapport à la situation de référence. À proximité du futur échangeur, sur la RD926, on observe une augmentation de l'ordre de 3060 véhicules.

Les effets du projet sur les agglomérations de Puylaurens et de Soual du fait des variations de trafic par



la création du barreau de contournement de Puylaurens et de l'échangeur de Soual, portent sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore :

L'impact de la mise en service de l'autoroute du point de vue de la qualité de l'air est présentée dans la partie V.3.5.2 « Effets de l'air sur la santé humaine et mesures proposées » de la pièce E5 du dossier d'enquête publique. Les concentrations en dioxyde d'azote, en benzène, en PM 10 et PM 2,5 sont représentées dans l'atlas cartographique au stade de l'état initial (2014) et de l'état de référence (sans réalisation du projet) et de l'état projeté avec l'autoroute (2042). Ces cartographies matérialisent l'impact pour les communes concernées actuellement par des déviations (Puylaurens en secteur 4 et Soual en secteur 5).

▮ Une analyse de l'évolution du bruit généré sur les voies secondaires a été réalisée. Cette analyse démontre une forte diminution du niveau sonore sur l'ensemble du réseau secondaire. Compte tenu de la progression des trafics dans Soual et dans Puylaurens, en prenant une approche acoustique simplifiée qui consiste à évaluer les émissions sonores supplémentaires à la source, c'est à dire sur la chaussée directement, les niveaux sonores augmentent de 0,3 Lw1 dB sur la RD926 à l'est de Puylaurens et de 0,5 Lw dB sur la RD926 dans Soual. Cette élévation reste mineure et n'engendre pas de dépassement de seuil. »



RAPPORT
23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

<h2>CHAPITRE 6</h2> <h1>BILAN SOCIO-ECONOMIQUE</h1>

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
TABLES DES ILLUSTRATIONS	2
SYNTHESE.....	3
RECOMMANDATIONS DE L'AE ET DU CGI.....	4
UNE DESCRIPTION DE LA METHODE INEXPLOITABLE, DES PARAMETRES D'ENTREE INVERIFIABLES	6
LES ERREURS RELEVÉES SUR LES DONNÉES DU BILAN SOCIOECONOMIQUE.....	8
Les montants en € ₂₀₁₀ HT du coût du projet ne sont pas cohérents :	8
Le montant de la subvention d'équilibre dans le calcul de la VANSE n'est pas cohérent:	9
Le calcul de la VAN SE ne tient pas compte de la rétrocession des déviations.....	10
UN CALCUL DE BILAN SOCIOECONOMIQUE A REPREDRE, UNE ETUDE DE SENSIBILITE SERIEUSE A FAIRE	11
L'ATTRACTIVITE DE L'AUTOROUTE EST SUREVALUEE	12
Utiliser l'autoroute à quel prix, pour quel gain ?.....	12
Calcul du coût de circulation et du gain de temps minimal.....	14
ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPOSE DREAL	17

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Le montant du projet Extrait P82 Pièce G.....	8
Figure 2 : La puissance publique Extrait P84 Pièce G	9
Figure 3 : La subvention d'équilibre Extrait P84 Pièce G	9
Figure 4 : VAN SE Puissance publique Tableau 30 Extrait P87 Pièce G.....	9
Figure 5 : VAN SE Concessionnaire Tableau 29 Extrait P87 Pièce G.....	9
Figure 6 : VAN SE tous types d'avantage Tableau 26 Extrait P85 Pièce G	10
Figure 7 : Gain de temps fonction de l'écart de vitesse et de la distance parcourue.....	12
Figure 8 : Abaque d'attractivité de l'autoroute	13
Figure 9 : Extrait pièce L : valeur tutélaire malus d'inconfort.....	15
Figure 10 : Extrait pièce G : valeur tutélaire valeur temps.....	15
Figure 11 : Exemples de consommation fonction de la vitesse	16
Tableau 2 :Données numériques pour l'abaque	15

SYNTHESE

La présentation du bilan socio-économique du projet d'autoroute sous de faux-semblant de transparence, masque une approche trop favorable et peu pertinente du calcul de la valeur nette actualisée socio-économique (VANSE).

Compte tenu de nos analyses développées dans les CHAPITRES 2 à 6 de notre rapport, la sous-estimation du coût du projet et donc de la subvention d'équilibre, la surestimation du trafic sur l'autoroute, la VANSE ne peut présenter un bilan aussi positif que celui affiché par la DREAL. C'est d'ailleurs un des points que l'Ae et le CGI ont relevé, le niveau de ce bilan socio-économique apparaissant trop favorable.

La méfiance que l'on peut avoir sur la pertinence de ce bilan socio-économique est renforcée par plusieurs remarques :

1. D'une part la description de la méthode de calcul de la VANSE fournie dans le dossier ne permet pas d'évaluer l'influence du paramètre fondamental que représente le niveau de trafic prévu sur l'autoroute sur les postes majeurs de la VANSE (Gains en temps et en confort). On pressent, comme le signale les experts, que le calcul de la VANSE, du moins certains de ses paramètres comme les gains de temps, a été fait avec une approche simpliste et beaucoup trop favorable,
2. Des incohérences sur certaines valeurs utilisées dans le calcul de la VANSE comme le coût du projet en €₂₀₁₀, le montant de la subvention d'équilibre qui ne correspondent pas aux chiffres annoncés,
3. L'omission de certains postes « COÛTS », comme la rétrocession des déviations de Soual et Puylaurens, le malus d'inconfort et la perte de temps pour les usagers contraints de se rabattre sur l'itinéraire de substitution, moins performant du fait de la rétrocession des déviations.

L'Ae, les experts de la contre-expertise, et le CGI ont demandé une nouvelle estimation de la VANSE avec des valeurs plus réalistes sur certains paramètres. Nous demandons également que cette nouvelle estimation s'accompagne d'une étude de sensibilité sérieuse de la VANSE en fonction du niveau de trafic, en intégrant tous les points cités précédemment et les corrections nécessaires sur les incohérences relevées. Ce n'est que sur cette base d'évaluation de la VANSE et de l'étude de sa sensibilité aux différents paramètres, que l'on pourra juger de l'utilité public du projet d'autoroute. Cette évaluation doit aussi s'accompagner d'une comparaison avec le bilan socio-économique de la solution alternative à l'autoroute que constitue l'Aménagement Sur Place de la RN126 (ASP-RN126), recommandée par l'Ae et le CGI.

RECOMMANDATIONS DE L'AE ET DU CGI

Ae :

« L'Ae recommande d'indiquer les augmentations de trafic au sein des agglomérations bénéficiant jusqu'alors d'une déviation et de les prendre en compte dans les effets du projet. »

Ae :

« L'Ae recommande de réviser les paramètres du calcul économique en tenant compte d'un temps de parcours cohérent avec les autres parties du dossier et réaliste, y compris aux heures de pointe, et en tenant compte des recommandations de l'Ae sur les émissions réelles de polluants des véhicules (notamment diesel) et de la réduction des impacts sanitaires en ville. »

Ae :

« L'Ae recommande de prendre en compte, au moins dans l'analyse de sensibilité de l'évaluation socio-économique, les orientations et pistes d'action de la programmation pluriannuelle de l'énergie concernant la mobilité. »

CGI :

Cartographie des risques : La prise en compte des risques systémiques n'est pas conforme aux recommandations du rapport Quinet et les risques spécifiques examinés restent très classiques (PIB, coûts d'investissement, péage, valeur du temps, trafic).

Contre-expertise socio-économique :

« Le scénario complémentaire proposé par la contre-expertise, sur des hypothèses jugées plus réalistes, mais qui ne sont pas uniquement défavorables au projet (comme la prise en compte du trafic induit), aboutit à une VAN-SE qui reste positive mais qui se trouve considérablement réduite (divisée par cinq) par rapport à l'évaluation initiale. Cette VAN positive repose alors encore davantage sur les hypothèses de valorisation des gains de confort (134,3 M€2010, soit 150 % de la VAN) et de valeur du temps, qui ont été conservées dans ce scénario. La rentabilité socio-économique du projet apparaît également encore plus exposée aux risques macroéconomiques pouvant affecter la croissance du PIB. Comme pour l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, qui a souvent été citée en exemple par la maîtrise d'ouvrage, le risque est donc élevé de voir un scénario analogue se renouveler, avec un bilan LOTI défavorable 5 ans après la mise en service de l'infrastructure, lié à une surestimation initiale des niveaux de trafic et des gains de temps. Comme le CGEDD dans son avis sur le bilan LOTI de cette opération, on peut se demander si dans le cas de la liaison Castres-Toulouse, « des investissements plus légers et mieux ciblés ne permettraient pas d'obtenir un résultat équivalent.

Enfin, dans les leçons à tirer du bilan LOTI de l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, le CGEDD soulignait la nécessité « d'apporter un soin particulier aux études préalables au niveau de la DUP ». La contre-expertise reprend à son compte ce conseil d'améliorer la qualité des études qui, au regard du dossier analysé ici, présente des lacunes et des approximations qui fragilisent les conclusions de l'évaluation en termes de rentabilité socio-économique du projet. »

Ae :

« L'Ae recommande :

- de fournir les éléments du calcul du gain de confort ;
- de calculer les gains de temps par tranche horaire afin de distinguer les périodes de saturation du trafic des périodes fluides ;
- de prendre en compte les déplacements complets de l'origine à la destination en tenant compte des coûts liés à la pollution dans l'ensemble des zones traversées et du report de la congestion vers l'agglomération toulousaine. »

CGI :

des gains de confort, certes évalués en conformité avec les instructions du Ministère chargé des transports, mais qui semblent généreux,

Contre-expertise socio-économique :

« La valorisation des gains de confort de conduite sur autoroute, qui représentent une part significative des bénéfices du projet (et 1/3 de la VAN-SE), aurait mérité un traitement davantage différencié selon les caractéristiques de l'itinéraire de référence, qui présente dans partie centrale un profil rectiligne, peu encombré, avec peu de traversées de villages et des créneaux de dépassement. »

Contre-expertise socio-économique :

« La valorisation des gains de temps qui détermine le choix d'itinéraire (et donc les gains de temps) repose sur une distribution standard de la valeur du temps observée en population générale, mais l'analyse des caractéristiques de la population de la zone d'étude révèle des niveaux de revenu sensiblement différents. »

Nos commentaires :

L'ensemble de notre propre analyse du dossier DREAL fournie dans ce CHAPITRE mais aussi dans les CHAPITRES Chap3-Gains_temps, Chap4-Trafics, Chap5-Itinéraire, convergent avec les recommandations de l'Ae et du CGI.

Et sur chacune de ces recommandations, la DREAL n'apporte aucune réponse satisfaisante et n'a pas modifié son dossier (voir réponse en annexe). Les réponses touchent à des généralités, tentent de justifier des résultats très optimistes en expliquant aux experts en transport du CGI et de l'Ae ce qu'il faut comprendre, alors qu'ils ont parfaitement identifié les éléments aberrants du dossier. Et sur d'autres points, la DREAL évacue les questions en se contentant de répondre qu'elle est conforme à l'instruction du 23 mai 2007 relative à l'évaluation des projets de transport. Or suivre une méthodologie d'évaluation, aussi bonne soit-elle, ne suffit pas à rendre les résultats de son utilisation sur un projet donné pertinents. Encore faut-il la paramétrer judicieusement.

UNE DESCRIPTION DE LA METHODE INEXPLOITABLE, DES PARAMETRES D'ENTREE INVERIFIABLES

La méthode de calcul de la valeur actualisée nette socio-économique (VANSE) du projet autoroutier décrite dans le dossier DREAL semble conforme aux instructions cadre sur l'évaluation des projets d'infrastructures de transports. Du moins c'est ce que l'on peut penser en examinant les paragraphes 5.4 à 5.7 et le §7 annexe 1. La description de la méthode donne l'impression que tous les éléments, données d'entrée et principes de calculs, sont fournis par soucis de transparence. Il n'en est rien, car si l'on s'intéresse d'un peu plus près au dossier pour tenter d'identifier les données d'entrée utilisées et comprendre les calculs réalisés pour obtenir la VANSE, un pan entier d'information est manquant. D'un côté il y a une présentation parfois très technique qui se voudrait complète mais qui est en réalité inexploitable car parcellaire, et de l'autre c'est une absence totale d'informations de base qui permettraient de juger de la pertinence des résultats fournis. Ainsi il est impossible de savoir :

- Comment est calculée la part « gain de temps monétarisé » de la VANSE, c'est le poste majeur de la VANSE, son calcul mériterait une description détaillée, du moins plus explicite,
- Si le gain de temps total gagné grâce à l'infrastructure a été calculé par une intégration (ou somme) des gains de temps en fonction de chaque niveau de trafics par section de l'autoroute, des vitesses de circulation sur ces sections (utilisation d'une loi log normale autour d'une vitesse moyenne sur autoroute qui n'est pas la vitesse maximale), des heures de circulation (les gains de temps sont variables sur la journée),
- Si le malus d'inconfort sur la RN126 a été différencié sur chaque section de la RN126, car il n'est pas le même à la sortie de Castres et sur la section de Castres à Soual, où il est le moins favorable, et entre Verfeil et Puylaurens où sur ce secteur, même si la RN126 ne peut être considérée comme une route express de 7 m, ce n'est pas non plus une route départementale. Même si des points sécurité sont à traiter, la route est large, la visibilité bonne à très bonne, peu sinueuse, aucun problème de fluidité quel que soit l'heure, des sections à 2x2 voies (les déviations de Soual, Puylaurens), des sections à 3 voies entre Puylaurens et Cuq Toulza,
- Si les temps d'arrêt aux barrières de péage ont été pris en compte (entrée et sortie et passage à l'échangeur pleine voie à Verfeil), en particulier aux heures de pointes aux péages de L'Union, et probablement à celui de Saint Palais au niveau de Castres,
- Si les trajets origine-destination sur le territoire d'influence de l'infrastructure ont été pris en compte pour intégrer les temps d'accès aux échangeurs,
- Si la perte de temps des usagers utilisant l'itinéraire de substitution et contraints de repasser par les centres villages de Soual, Puylaurens, voir la RD20 au droit de Verfeil est déduite du gain de temps total (cf. **CHAPITRE Chap3-Gains_tps** et **l'ISOCHRONE du Chap5-Trafics**)
- Si le malus d'inconfort pour les usagers qui ne pourront plus emprunter les déviations a été pris en compte, ainsi que la baisse de sécurité pour ces usagers,
- Si la baisse de la qualité du cadre de vie de Puylaurens et Soual avec et le retour du trafic local aux centres villages dû la rétrocession des déviations a été prise en compte,
- Etc.

Aucune de ces informations n'est disponible, et pourtant elles sont au cœur du calcul du gain de temps ou d'autres postes de la VANSE.



La description de la méthode fournie ne suffit pas à rendre conforme son application. Malgré, l'insertion de quelques équations mathématiques inexploitable sans d'autres informations nécessaires pour les appliquer (exemple P92 Pièce G Annexe 7), la DREAL semble cacher sous une trompeuse transparence, une évaluation simpliste du gain de temps monétarisé et beaucoup trop favorable. Ce que les experts de la contre-expertise du CGI ont relevé sans ambiguïté (cf. ANNEXE de ce CHAPITRE).

LES ERREURS RELEVÉES SUR LES DONNÉES DU BILAN SOCIOÉCONOMIQUE

LES MONTANTS EN €₂₀₁₀HT DU COUT DU PROJET NE SONT PAS COHERENTS :

Le montant du projet est donné à 389M€₂₀₁₅HT pour la partie Castres-Verfeil et 68M€₂₀₁₅HT pour le doublement de l'A68, ce qui donne avec les indices TP01 de 2010 et 2015 respectivement de 635,2 et 671,7 des valeurs des 2 opérations en €₂₀₁₀ :

- A680 68M€₂₀₁₅HT => 64.3M€₂₀₁₀HT
- Castres – Verfeil 389M€₂₀₁₅HT => 368M€₂₀₁₀HT

Or le dossier DREAL affiche un coût pour ces 2 opérations en €₂₀₁₀HT respectivement de 327.4 M€₂₀₁₀HT et 57.5M€₂₀₁₀HT soit 40M€ et 7M€ de moins que le coût 2015 ramené en 2010. Aucune explication n'est donnée dans le dossier sur cet écart.

Tableau 23: Coût d'investissement du programme d'ensemble doublement A680 et réalisation de la section Verfeil-Castres

	Opération Verfeil-Castres			Opération A680		
	Coût de l'autoroute Verfeil - Castres	Coût du barreau de Puylaurens	Total coût opération Verfeil - Castres	Coût du doublement de l'A680	Coût de l'échangeur de Verfeil	Total coût opération A680
M€ 2010 HT	322,6	4,8	327,4	44,6	12,9	57,5
M€ 2015 HT	383	5,7	388,7	53	15,3	68,3

Figure 1 : Le montant du projet Extrait P82 Pièce G

LE MONTANT DE LA SUBVENTION D'EQUILIBRE DANS LE CALCUL DE LA VANSE N'EST PAS COHERENT:

La puissance publique est définie dans le dossier par l'Etat et les collectivités (cf. Figure 2). Le montant de la subvention d'équilibre est évaluée à 220 M€₂₀₁₅HT, ce qui donne en €₂₀₁₀ 208M€₂₀₁₀HT (cf. Figure 3)..

Dans le cadre d'une concession autoroutière, l'Etat reste propriétaire de l'infrastructure mais confie à un tiers la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure. En contrepartie, le concessionnaire perçoit auprès des usagers, des péages contribuant à couvrir ses dépenses. Ainsi, lors de l'appel d'offre à la concession de l'infrastructure, les candidats présentent un dossier spécifiant les hypothèses de trafic et les hypothèses financières prises en compte dans la définition de leur offre. Dans le cas où les hypothèses de recettes de péage ne permettraient pas de couvrir l'ensemble des dépenses supportées par le candidat, ce dernier propose une subvention d'investissement dont la **puissance publique** (Etat et collectivités) pourrait s'acquitter afin de garantir l'équilibre financier de l'opération (subvention d'équilibre).

Figure 2 : La puissance publique Extrait P84 Pièce G

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.

Figure 3 : La subvention d'équilibre Extrait P84 Pièce G

Or dans les tableaux présentant la VANSE pour la puissance publique et le concessionnaire on retrouve une ligne subvention d'équilibre mais celle-ci ne correspond pas au montant de la subvention d'équilibre indiquée P84 de 220 M€₂₀₁₅HT, soit 208M€₂₀₁₀HT (Figures 4 et 5).

Le montant de la subvention d'équilibre indiqué dans la décomposition de la VAN SE pour le concessionnaire et la puissance publique (120M€ environ) est inférieure de 90 M€ à la subvention d'équilibre en €₂₀₁₀ affiché 208M€₂₀₁₀HT (soit 220 M€₂₀₁₅HT). Aucune explication n'est donnée sur cet écart.

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

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

Figure 4 : VAN SE Puissance publique Tableau 30 Extrait P87 Pièce G

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

Figure 5 : VAN SE Concessionnaire Tableau 29 Extrait P87 Pièce G

LE CALCUL DE LA VAN SE NE TIENT PAS COMPTE DE LA RETROCESSION DES DEVIATIONS

Les déviations de Soual, Puylaurens et Verfeil sont des ouvrages publics financés sur fonds publics (Etat et collectivités). La rétrocession des déviations de SOual et Puylaurens représentent un apport en nature de 55M€₂₀₁₅HT (cf. **CHAPITRE Chap2-Couts**) soit 52M€₂₀₁₀HT de dépenses en moins pour le concessionnaire. Mais c'est une dépense indirecte pour la puissance publique, du moins pour les usagers, puisqu'ils devront s'acquitter d'un péage pour l'emprunter, et le service rendu n'est pas celui qui est aujourd'hui puisqu'il n'y a plus qu'une seule entrée/sortie sur ces déviations. Avec un seul échangeur elles ne jouent plus leur rôle de contournement de village, et contraignent les usagers de la RN126.

Le montant des déviations de Soual et Puylaurens rétrocédées, n'apparaissent pas comme dépenses dans le calcul de la VANSE pour la puissance publique. Même s'il ne s'agit pas d'une dépense directe comme la subvention d'équilibre, c'est un ouvrage public cédé à un privé, dont le public n'a plus l'usage sans péage.

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

Figure 6 : VAN SE tous types d'avantage Tableau 26 Extrait P85 Pièce G

UN CALCUL DE BILAN SOCIOECONOMIQUE A REPENDRE, UNE ETUDE DE SENSIBILITE SERIEUSE A FAIRE

La contre-expertise a demandé à la DREAL de réaliser plusieurs tests de sensibilité. Malheureusement ces tests ne sont pas suffisants pour évaluer la sensibilité directe de la VANSE à certains paramètres. Les plus sensibles sont les gains de temps et de confort, particulièrement dépendants de la valeur du trafic, du malus d'inconfort, et dans une moindre mesure de la valeur attribué au temps.

Outre les points soulevés au § **Les erreurs relevées sur les données du bilan socio-économique** sur la question des coûts et de la subvention d'équilibre pris en compte dans le calcul du bilan socio-économique qui ne sont pas cohérents avec les données affichées, d'autres paramètres intervenant dans ce calcul sont à vérifier et conforter. Comme l'ont fait remarquer les experts de la contre-expertise du CGI, la VAN SE est trop favorable pour être pertinente, du fait de 2 postes majeurs de la classe « AVANTAGES » que sont les postes gains de temps et gains en confort, et qui prédominent dans le calcul du bilan sur chaque simulation.

Ces postes sont directement liés au trafic, puisque ce sont les gains de temps des usagers de l'autoroute qui « alimentent » les postes gains de temps et de confort monétarisés de la VANSE. Même si on ne peut, faute d'informations suffisantes dans le dossier DREAL, établir une expression directe entre trafic et gains de temps et confort monétarisés, on pressent qu'il y a une loi de proportionnalité (ou presque) entre ces gains et le paramètre trafic. C'est pourquoi l'étude de sensibilité de la VANSE devrait en priorité porter sur le trafic, et pas seulement au travers de la croissance du PIB qui lui ne conditionne que la croissance du trafic sur l'horizon d'étude. Car la valeur initiale du trafic est une donnée fondamentale qui cale dès le début (2024) le niveau des gains en temps et en confort. On sent bien que réduire le niveau de trafic sur l'autoroute en 2024 à la mise en service, c'est-à-dire réduire le report du trafic de la RN126 vers l'autoroute, c'est réduire d'autant les gains en temps et en confort sur l'horizon d'étude (50 ans). Or ce report de trafic de la RN126 vers l'autoroute est évalué à 70% - 80% par la DREAL (cf. **CHAPITRE Chap4-Trafics**) donnant un niveau de trafic de 9000 v/j sur 86% de l'itinéraire. L'analyse des trafics **CHAPITRE Chap4-Trafics** et des gains de temps au **CHAPITRE Chap3-Gains temps** montre que ce report n'est pas réaliste, et qu'il est plus probable qu'il se situe sensiblement en deçà des 50%, car l'autoroute n'est pas aussi attractive que le laisse le supposer la DREAL. C'est ce que l'on montre également au §

Comme le montre l'analyse aux CHAPITRE Chap3-Gains temps et CHAPITRE Chap4-Trafics et dans le paragraphe suivant, sur la section la plus longue de l'itinéraire, de Puylaurens à Verfeil, les gains en temps et confort n'y sont pas aussi intéressants au vue de la dépense (péage entre autre). Que devient alors la VANSE lorsque l'on combine cette baisse du trafic initial en 2024 avec une réactualisation plus réaliste proposée par les experts du CGI des autres paramètres que sont le malus d'inconfort, la valeur temps, la croissance du PIB, le coût de l'investissement ? Et si l'on rajoute les corrections nécessaires des incohérences relevées aux paragraphes précédents sur le coût affiché de l'ouvrage en €₂₀₁₀ et le montant de la subvention d'équilibre, il est fort à parier que la VANSE par type d'avantages sera négative.

L'ATTRACTIVITE DE L'AUTOROUTE EST SUREVALUEE

UTILISER L'AUTOROUTE A QUEL PRIX, POUR QUEL GAIN ?

L'analyse menée au **CHAPITRE Chap4-Trafics** (voir **§ LE REPORT DES TRAFICS EST SURÉVALUÉ**) montre que le trafic en 2024 sur l'autoroute est très optimiste et qu'un report de la RN126 sur l'autoroute de 70 à 80% n'est pas réaliste, surtout sur la section Puylaurens – Verfeil compte tenu de la position des échangeurs, de la fluidité sur la section Puylaurens – Verfeil, et du profil peu sinueux. Même si la nationale 126 sur cette section n'est pas de la qualité d'une route express, elle n'a pas non plus le malus d'inconfort d'une route départementale de 7m de large. Enfin cette section de l'autoroute ne permet de se diriger vers le sud ou la façade est de Toulouse, et donc n'intéresse pas les usagers se dirigeant vers ces secteurs toulousains.

Les gains de temps que peut réaliser l'utilisateur par l'autoroute sont uniquement sur la section Castres – Verfeil. En effet, sur l'A680, avec son doublement, le passage de la vitesse maximale de circulation de 90 km/h à 110 km/h ou 130 km/h ne fait gagner que 1mn à 1mn38sec. Entre Puylaurens et Verfeil, entre 4 et 7 mn sur 33 km selon les vitesses relatives sur l'autoroute (110 ou 130km/h) et sur la nationale (85 km/h ou 90 km/h).(voir graphique ci-dessous). C'est en réalité la sortie de Castres, avec la traversée de la ZAC MELOU et les feux au carrefour de Saix qui pose problème (cf. **CHAPITRE Chap3-Gains temps**). Traiter ces 2 points noirs, c'est traiter l'essentiel des pertes de temps sur la RN126 aux heures de pointes.

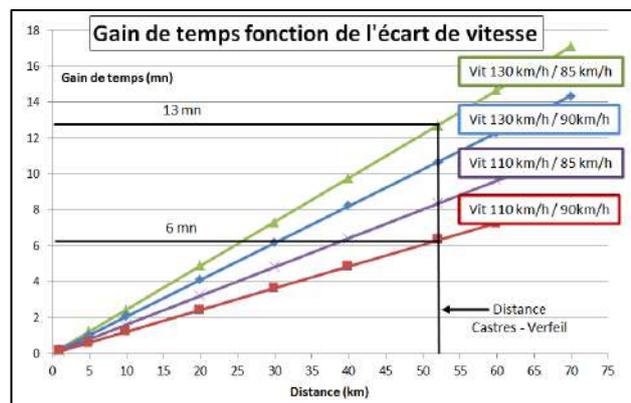
Figure 7 : Gain de temps fonction de l'écart de vitesse et de la distance parcourue

La question que l'on peut se poser, c'est quel prix l'utilisateur est prêt à dépenser (péage) pour gagner en temps et en confort en comparaison d'un parcours sur la RN126.

La méthode appliquée dans l'estimation des trafics sur un réseau, évaluée pour un même trajet origine-destination, le coût de circulation entre plusieurs itinéraires, l'utilisateur choisissant le moins coûteux. Si l'on applique cette approche aux 2 itinéraires que

sont la RN126 actuelle de Castres à Verfeil (sur l'A680 on considère le gain négligeable), on peut évaluer en fonction de différents paramètres à partir de quel gain de temps il est intéressant d'utiliser l'autoroute. Le calcul du gain de temps et confort minimal en fonction de la distance parcourue, des vitesses relatives entre autoroute et nationale, et des différents postes de coût (surconsommation de carburant, péage, malus d'inconfort, etc ...) permet d'établir un abaque qui met en évidence l'attractivité ou non de l'autoroute pour une distance donnée.

Sur l'abaque ci-dessous, la zone d'attractivité de l'autoroute est la zone rouge où le gain (temps et confort) peut compenser le coût (péage et carburant). On lit en ordonnée (axe verticale) la vitesse sur autoroute, en abscisse le gain de temps. La courbe verte correspond à la vitesse minimale à laquelle doit rouler l'utilisateur sur l'autoroute pour



espérer rentabiliser son gain par rapport au même trajet mais réalisé à 85 km/h sur la RN126. Bien entendu cette vitesse minimale est plafonnée à 130 km/h (vitesse maximale sur autoroute correspondant à la droite rouge horizontale). En deçà de cette vitesse (courbe verte), l'utilisation de l'autoroute n'est pas rentable : coût > gain. La courbe bleue correspond à la courbe verte mais pour une vitesse sur la RN126 de 90 km/h (vitesse maximale sur la RN126 hors déviation à 110 km/h et secteur Castres – Soual à 50, 70 et 90 km/h). La courbe rouge permet d'avoir la distance parcourue pour un gain de temps donné (en abscisse). On positionne ainsi aux points A, B, C les 3 points remarquables de l'itinéraire, l'échangeur de Verfeuil, l'entrée sur l'A68 et le péage de L'Union. Bien entendu l'attractivité de l'autoroute en termes de gain de temps et confort s'arrête à Verfeuil en partant de Castres, comme expliqué précédemment.

L'abaque nous indique que l'autoroute n'est attractive que si sur les 52 km de la section Castres - Verfeuil, l'utilisateur peut gagner plus de 10 mn en temps en roulant à 130 km par rapport à un usager qui roule à 90 km/h sur la nationale ou bien 7 mn par rapport à un usager qui roule à 85 km/h. La valeur 90 km/h est la limite maximale sur la RN126 car la sortie de Castres ne se fait pas à cette vitesse. En revanche. Si l'utilisateur roule à 110 km/h sur l'autoroute, vitesse moyenne sur autoroute, les 10 mn gagnées compensent juste le prix payé. Sur cette abaque ne sont pas pris en compte l'entrée au péage à Castres et le passage du péage pleine voie sur Verfeuil. Il faudrait réduire de 1mn30sec à 2 mn le gain de temps sur l'autoroute par rapport à l'utilisateur sur la RN126 ce qui n'est pas intégré à l'abaque qui présente donc des résultats plutôt optimistes pour l'autoroute.

Malgré des paramètres et un mode de calcul favorable à l'autoroute dans le calcul des gains de temps et de confort, l'approche proposée ici et en conformité avec l'analyse des CHAPITRES Chap3-Gains_temps et Chap4-Traffic montre que l'autoroute n'est pas aussi attractive que tente de le montrer le dossier DREAL. On n'en déduit que le report de trafic de 70 à 80% de la RN126 sur l'autoroute est surestimé, et que le bilan socio-économique que traduit la VANSE est également surestimé.

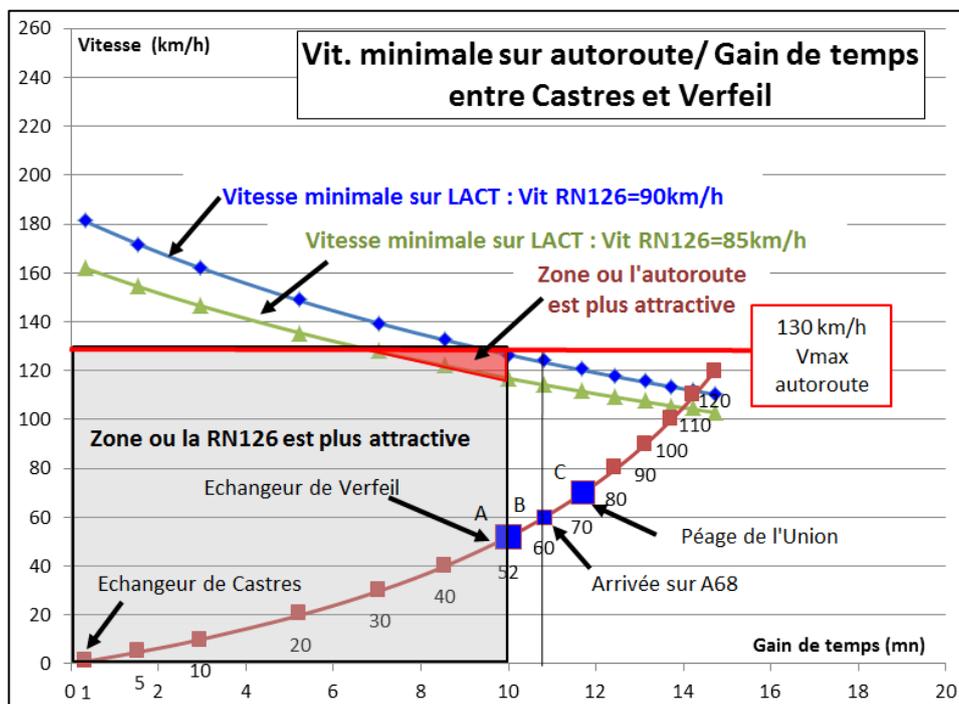


Figure 8 : Abaque d'attractivité de l'autoroute

CALCUL DU COUT DE CIRCULATION ET DU GAIN DE TEMPS MINIMAL

Le calcul du coût C de circulation par véhicule et pour chaque itinéraire RN126 et LACT (autoroute) donné s'écrit :

- Coût sur l'autoroute: $C_{LACT} = m + (s \cdot c + p + i_{LACT}) \cdot L + v \cdot T$
- Coût sur la RN126 : $C_{RN126} = m + i_{RN126} \cdot L + v \cdot (T + G)$

Avec :

- m = coût d'entretien du véhicule : on considère que ce sont les mêmes quel que soit l'itinéraire.
- c = la consommation du véhicule en carburant
- s = la surconsommation de carburant sur autoroute du fait de la vitesse plus élevée à 130 km/h au lieu de 90 km/h maximale sur la RN126
- p = le coût au km du péage
- i_{LACT} = le malus d'inconfort sur l'autoroute
- i_{RN126} = le malus d'inconfort sur la RN126
- T = la durée du trajet
- L = la distance parcourue
- G = le gain de temps sur l'autoroute
- V = la valeur temps = $v_1 \cdot L + v_2$, v_1 et v_2 étant des constantes

L'utilisateur choisira l'autoroute si le coût de circulation est inférieur à celui de la RN126 c'est-à-dire si $C_{LACT} < C_{RN126}$ ou bien : $C_{LACT} - C_{RN126} = (s \cdot c + p + i_{LACT} - i_{RN126}) \cdot L - v \cdot G < 0$

On peut dire aussi que le gain de temps obtenu sur la distance L doit être supérieur à une valeur minimale G_0 qui vaut :

$$G_0 = (s \cdot c + p + i_{LACT} - i_{RN126}) \cdot L / (v_1 \cdot L + v_2) \quad (1)$$

Sur la distance L, on peut également exprimer la vitesse à laquelle il faudrait rouler sur l'autoroute pour obtenir ce gain de temps minimal G_0 sachant que sur l'autre itinéraire (la RN126) on se déplace à une vitesse donnée V_{RN126} . La vitesse sur l'autoroute V_{LACT} a pour expression :

$$V_{LACT} = V_{RN126} \cdot L / (L - G_0 \cdot V_{RN126}) \quad (2)$$

On peut ainsi construire un abaque permettant d'évaluer si l'autoroute est attractive ou non sur une certaine distance L, en fonction du prix du péage p, du gain de temps G, du malus d'inconfort i, et du surcoût en carburant $s \cdot c$.

Un abaque est proposé avec les valeurs tutélaires extraites du dossier DREAL (cf. § 7 Annexe 1), le coût de circulation monétarisé étant exprimé en €_{2010}

On donne ci-après les valeurs utilisées :

Surconsommation : voir exemples cités sur le net de consommation en fonction de la vitesse ci-après.	s	20% de 5l au 100km
Prix carburant : valeur tutélaire extraite de l'instruction du 23 mai 2007 ramené en € ₂₀₁₀	c	1,45 € ₂₀₁₀ /l
Malus d'inconfort sur la RN126. Valeur tutélaire du dossier DREAL. La RN126 n'étant pas une route ordinaire de 7m (malus de 0,069), ni une route express de 7m (malus de 0,041), on prend une valeur intermédiaire. Pièce L, voir Extrait ci-dessous.	i _{RN126}	0,055 € ₂₀₁₀ /km
Malus d'inconfort sur autoroute. Pièce L, voir Extrait ci-dessous.	i _{LACT}	0
Péage au km, valeur dossier DREAL, Pièce G.	p	0,10 € ₂₀₁₀ /km
valeur temps coef v1, valeur tutélaire dossier DREAL §7 Pièce G	v1	0.155 h/km/vehic
valeur temps coef v2, valeur tutélaire dossier DREAL §7 Pièce G	v2	10.5 h/vehic
Vitesse sur RN126.	V _{RN126}	85 ou 90km/h

Tableau 1 :Données numériques pour l'abaque

Type de route	Malus
7 m ordinaire	0,069
7 m express	0,041
Artère interurbaine	0,029
2*2 voies express	0,009
Autoroute	0

Source : Cerema

Figure 9 : Extrait pièce L : valeur tutélaire malus d'inconfort

Distance	Valeur du temps par passager	Taux d'occupation des véhicules	Valeur du temps par véhicule
Moins de 20 km	7,9	1,22	9,64
Entre 20 et 50 km	$0,09*d+6,1$	1,5	$0,135*d+9,15$
Entre 50 et 80 km	$0,09*d+6,1$	1,72	$0,155*d+10,5$
Entre 80 et 200 km	$0,006*d+12,8$	1,72	$0,0103*d+22$
Entre 200 et 400 km	$0,006*d+12,8$	2,29	$0,0137*d+29,3$

Figure 10 : Extrait pièce G : valeur tutélaire valeur temps

Figure 11 : Exemples de consommation fonction de la vitesse

Les véhicules du test:

En écriture de couleur noire:
Berline 4 portes - 2007 - Turbo diesel injection - 110 chevaux - Boite 5 vitesses manuelle - 1500 Kg à vide.

En écriture de couleur bleue:
Minivan 4 portes - 2002 - Turbo diesel injection - 110 chevaux - Boite 5 vitesses manuelle - 1650 Kg à vide.

Relevé de consommation effectués le même jour, avec le même véhicule.

A vitesse constante : 90 Km/h = 5,0 L au 100 Km
100 Km/h = 5,50 L au 100 Km soit 10% de plus
110 Km/h = 6,10 L au 100 Km soit 11% de plus
120 Km/h = 6,75 L au 100 Km soit 12,5% de plus
130 Km/h = 7,70 L au 100 Km soit 14% de plus

A vitesse constante : 90 Km/h = 4,80 L au 100 Km
100 Km/h = 5,40 L au 100 Km soit 12,50% de plus
110 Km/h = 6,20 L au 100 Km soit 14,80% de plus
120 Km/h = 7,20 L au 100 Km soit 16,10% de plus
130 Km/h = 8,40 L au 100 Km soit 16,7% de plus

<http://www.conduiteeconomique.com/chiffres>

Consommation (L/100km)

Vitesse (km/h)	1 ^{ère}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}
12	16,8				
18	15,2				
26		11,5			
34		9,7			
40		7,8			4,2
70			6,7		
100				5,2	
130					7,7
160					11,5

<http://www.astuces-pratiques.fr/auto-moto/consommation-d-essence-en-fonction-de-vitesse-et-rapport>

Consommation véhicule (L/100 km)

Vitesse véhicule (km/h)

[Wikipédia](#)

Calcul de consommation de carburant en fonction de la vitesse

La consommation d'essence sur autoroute à 130 kilomètres heure à vitesse constante et au rapport maximum du véhicule. Nos tests sur un tronçon identique pour une clio : 6,1 litres pour 100 kilomètres.

La consommation d'essence sur une 4-voies à 110 kilomètres heure à vitesse constante et au rapport maximum du véhicule. Nos tests sur un tronçon identique pour une clio : 5,3 litres pour 100 kilomètres.

La consommation d'essence à 90 kilomètres heure à vitesse constante et au rapport maximum du véhicule. Nos tests sur un tronçon identique pour une clio : 4,8 litres pour 100 kilomètres.

La consommation d'essence en ville à 50 kilomètres heure : la consommation en ville est en moyenne supérieure de 30% à 40% à la consommation sur route.

<http://www.calculconsommationessence.com/consommation-essence-vitesse.php>



ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPONSE DREAL

Synthèse de l'avis de l'Ae :

De nombreux éléments voient leur description précise renvoyée à l'étude détaillée du projet, qui devra être réalisée par le concessionnaire, après la déclaration d'utilité publique, pour l'obtention des autorisations ultérieures, notamment en application de la loi sur l'eau. Leur nombre et la portée de ces manques rendent inabouti le résultat de l'évaluation environnementale. L'Ae recommande de compléter le dossier de DUP sur les principaux points soulevés dans son avis, de manière à préciser les impacts et les prescriptions environnementales nécessaires pour les éviter, les réduire et les compenser, qui seront reprises dans le cahier des charges de l'appel d'offre de mise en concession. L'étude d'impact devra en outre être actualisée lors de la demande des principales autorisations prévues ultérieurement.

Concernant l'analyse des variantes et la justification du projet retenu, l'Ae recommande de prendre en compte la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte et d'approfondir la comparaison de la variante retenue avec la variante dite « ASP » conduisant à un aménagement sur place de la RN 126.

En phase d'exploitation, l'Ae émet des recommandations d'ordre méthodologique et pratique sur le calcul d'excès de risque sanitaire découlant de l'exposition aux divers polluants de l'infrastructure. Elle recommande de reprendre substantiellement l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air et sur la santé, en utilisant une modélisation plus représentative des émissions réelles des véhicules, en estimant les émissions dès la mise en service en 2024, en élargissant l'aire d'étude à l'agglomération de Toulouse, et en prévoyant des mesures de réduction ou de compensation adaptées.

En raison de la rupture de continuité écologique provoquée par la nouvelle infrastructure, l'Ae émet des recommandations sur la conception des ouvrages de rétablissement prévus.

Les hypothèses retenues pour l'évaluation socio-économique du projet présentant des biais d'optimisme ou bien des erreurs, l'Ae recommande de reprendre ce calcul avec des hypothèses cohérentes avec les autres parties du dossier et plus proches de la réalité.

Conclusion de la contre-expertise du bilan socio-économique :

Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse est un projet d'aménagement conséquent, dont l'ambition est d'améliorer significativement l'accessibilité du bassin de Castres-Mazamet depuis l'agglomération toulousaine via une réduction

des temps de parcours pour soutenir et renforcer les dynamiques économiques et démographiques de cette zone.

L'évaluation socio-économique du projet aboutit à une VAN SE largement positive (plus de 500 M€2010) et à un ratio valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) par euro investi supérieur à 2 (1€ investi rapporte plus de 2 € à la collectivité) et conclut logiquement que « le projet est rentable en apportant plus de bénéfices que d'inconvénients ». Elle souligne également que le bilan pour les usagers est largement positif et que le coût socio-économique en matière environnementale semble maîtrisé. Les différents tests partiels de sensibilité (successivement montants des péages, croissance du PIB, coût d'investissement et valeur du temps) montrent une dégradation limitée des principaux indicateurs du bilan socio-économique.

À l'issue de la contre-expertise, il convient de nuancer sensiblement ces conclusions car ce bilan socio-économique appelle plusieurs remarques de fond :

- (1) les hypothèses de modélisation qui sous-tendent les scénarios sont souvent assez simplificatrices ou insuffisamment adaptées au projet.

Ni les déterminants de la demande de déplacement, ni les déterminants du choix entre les différents modes de transport n'ont été explicités et les hypothèses d'évolution des trafics sont simplement reprises de l'instruction-cadre de 2007. Il est ainsi assez paradoxal que le rythme de croissance des trafics soit divisé par deux à compter de la date de mise en service de l'infrastructure, au moins dans l'option de projet, alors qu'il s'agit de l'objectif même du projet.

Dans l'option de projet, l'existence de l'infrastructure n'induit ainsi aucun trafic supplémentaire et aucun report du rail vers la route n'est envisagé. Ces hypothèses simplificatrices sont néanmoins globalement défavorables au projet et peuvent être qualifiées de prudentes.

La valorisation des gains de confort de conduite sur autoroute, qui représentent une part significative des bénéfices du projet (et 1/3 de la VAN-SE), aurait mérité un traitement davantage différencié selon les caractéristiques de l'itinéraire de référence, qui présente dans partie centrale un profil rectiligne, peu encombré, avec peu de traversées de villages et des créneaux de dépassement.

La valorisation des gains de temps qui détermine le choix d'itinéraire (et donc les gains de temps) repose sur une distribution standard de la valeur du temps observée en population générale, mais l'analyse des caractéristiques de la

population de la zone d'étude révèle des niveaux de revenu sensiblement différents.

- (2) Concernant les différences de temps de parcours, qui sont au coeur des bénéfices attendus du projet, la maîtrise d'ouvrage n'a pas pu apporter d'éléments convaincants sur le niveau élevé du temps de parcours sur l'itinéraire actuel en option de référence, qui repose soit sur des hypothèses très optimistes sur les vitesses de circulation en intra-urbain, soit sur une dégradation très marquée (moins de 20 km/h de moyenne) des conditions de circulation à l'entrée de Castres à l'horizon 2024. Les gains de temps escomptés grâce au projet paraissent donc surestimés.
- (3) Il convient également de souligner que la 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 : les trafics attendus ne dépassent guère les 15 000 véh./jour quand une autoroute à 2x2 voies peut supporter plus de 40 000 véh./j en condition normale de circulation.
- (4) Enfin, des éléments du bilan socio-économique gagneraient à être déclinés plus finement par catégories d'usagers en fonction des motifs de déplacement (professionnel/personnel) ou des lieux de résidence. En effet, avec les niveaux de péage proposés (15 € TTC pour un aller/retour depuis la rocade de Castres pour un véhicule léger), le projet vise de fait, outre les transports de marchandises, les déplacements de nature professionnelle ou les déplacements personnels des usagers disposant d'un pouvoir d'achat élevé. En outre, les gains de temps apportés par le projet pour les déplacements depuis Mazamet à destination de Toulouse sont bien moindres que ceux obtenus depuis Castres, puisque ces déplacements ne bénéficient pas de l'aménagement entre Soual et Castres qui génère environ 50 % des gains de temps sur l'itinéraire Castres - Toulouse. Outre les gains de temps moyens fournis, il serait donc utile de disposer d'éléments pour apprécier leur distribution selon les catégories d'usagers.
- (5) Le scénario complémentaire proposé par la contre-expertise, sur des hypothèses jugées plus réalistes, mais qui ne sont pas uniquement défavorables au projet (comme la prise en compte du trafic induit), aboutit à une VAN-SE qui reste positive mais qui se trouve considérablement réduite (divisée par cinq) par rapport à l'évaluation initiale. Cette VAN positive repose alors encore davantage sur les hypothèses de valorisation des gains de confort (134,3 M€2010, soit 150 % de la VAN) et de valeur du temps, qui ont été conservées dans ce scénario. La

rentabilité socio-économique du projet apparaît également encore plus exposée aux risques macroéconomiques pouvant affecter la croissance du PIB. Comme pour l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, qui a souvent été citée en exemple par la maîtrise d'ouvrage, le risque est donc élevé de voir un scénario analogue se renouveler, avec un bilan LOTI défavorable 5 ans après la mise en service de l'infrastructure, lié à une surestimation initiale des niveaux de trafic et des gains de temps. Comme le CGEDD dans son avis sur le bilan LOTI de cette opération, on peut se demander si dans le cas de la liaison Castres-Toulouse, « des investissements plus légers et mieux ciblés ne permettraient pas d'obtenir un résultat équivalent ».

- (6) 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, comme ceux évoqués lors de la contre-expertise ou lors d'études antérieures, potentiellement moins risqués (ou soumis à d'autres types de risque) et/ou aux bénéfices mieux distribués : liaison autoroutière payante à 2x1 voie avec un niveau de péage adapté, aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique (donc sans péage) d'une section neuve Soual – Castres en 2x2 voies pour contourner l'entrée sur Castres et sécurisation de la 2x1 voie existante entre Puylaurens et Verfeil, etc.
- (7) Enfin, dans les leçons à tirer du bilan LOTI de l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, le CGEDD soulignait la nécessité « d'apporter un soin particulier aux études préalables au niveau de la DUP ». La contre-expertise reprend à son compte ce conseil d'améliorer la qualité des études qui, au regard du dossier analysé ici, présente des lacunes et des approximations qui fragilisent les conclusions de l'évaluation en termes de rentabilité socio-économique du projet.

Dans cette même perspective, la contre-expertise recommande à la DGTIM d'actualiser l'instruction du 23 mai 20007 dans son annexe 5 relative aux prévisions de croissance de PIB et aux prévisions d'évolution des trafics et d'engager un travail méthodologique sur les valeurs actuellement recommandées pour la valorisation du malus d'inconfort. Une fiche outil pourrait être ajoutée pour compléter l'instruction cadre en vigueur du 16 juin 2014.

Avis du CGI :

Les experts considèrent avoir rendu un avis éclairé et impartial sur la base de l'information qui leur a été fournie. Pour sa part, le CGI considère qu'au vu de la qualité des experts et de leur implication réelle dans la contre-expertise du dossier, le rapport remis constitue une base valable pour éclairer la décision.

Sur la base de ce rapport de contre-expertise, il ressort que la principale force de l'évaluation socio-économique du projet de liaison autoroutière Castres - Toulouse est de présenter

- un bilan socio-économique positif reposant sur des gains de temps et de confort importants.

Les principales faiblesses de l'évaluation sont les suivantes :

- des gains de temps qui reposent sur une option de référence non optimisée et fondée sur une prévision de temps de parcours fortement dégradés sans qu'il y soit remédié par des aménagements routiers,
- des gains de confort, certes évalués en conformité avec les instructions du Ministère chargé des transports, mais qui semblent généreux,
- une prévision de trafic établie avec des méthodes un peu simples qui ne tiennent pas compte des arguments d'aménagement pourtant mis en avant dans l'analyse stratégique. Les estimations démontrent la forte sensibilité du trafic (et donc des recettes du concessionnaire) à la croissance et au niveau du péage.

Le projet en tant que tel présente, du fait des annonces et décisions successives prises depuis plus de 20 ans, une faiblesse majeure du fait qu'il envisage exclusivement le recours à une concession autoroutière pour produire des gains de temps et de confort. S'il était de nouveau proposé au public de choisir, pour une même dépense du contribuable, entre un aménagement routier gratuit dans un délai raisonnable et une concession avec un péage élevé (et la transformation de contournements actuellement gratuits en sections payantes), il est très possible que l'aménagement de la RN 126 soit préféré.

Par ailleurs, même si ce projet avait été classé en priorité 2 du scénario 1 de la commission Mobilité 21, il n'est pas certain qu'une telle liaison interurbaine soit, parmi les projets autoroutiers, le plus pertinent.

CONCLUSION GENERALE DREAL :

Le choix du modèle de trafic monomodal est adapté à l'itinéraire routier Castres-Toulouse qui n'entre pas en

concurrence significativement avec un autre mode de transport, notamment le ferroviaire.

Les hypothèses d'évolution des trafics routiers basées sur un progression annuelle du PIB de 1,9% entre 2002 et 2025 puis de 1,5% entre 2025 et 2050 et 0% au-delà de 2050 sont pleinement cohérentes avec l'évolution moyenne constatée du PIB régional sur les 20 dernières années et à l'évolution constatée des emplois sur les villes moyennes autour de Toulouse. Aucun trafic induit n'a été pris en compte dans ces hypothèses, ce qui constitue une hypothèse qualifiée de prudente, comme l'ont souligné les experts du CGI.

Le gain de temps de 35 minutes entre la situation de référence et la situation avec le projet autoroutier à l'horizon 2024 est cohérent avec les vitesses moyennes prévisibles à cet horizon compte tenu de l'augmentation du trafic et de l'aggravation des phénomènes de congestion à l'entrée de Castres.

L'évaluation socio-économique du projet de Liaison Autoroutière Castres Toulouse s'appuie sur la nouvelle instruction du Gouvernement du 16 juin 2014, ainsi que sur la note technique DGITM du 27 juin 2014 et les fiches-outils.

Le cadre méthodologique et les hypothèses utilisés apparaissent adaptés et cohérents au contexte du projet d'autoroute Castres-Toulouse.

Enfin, la contre-expertise CGI a conduit à la réalisation d'un test de sensibilité sur le calcul socio-économique du projet d'autoroute sur la base d'hypothèses plus pessimistes proposées par les experts du CGI. Ce test a été intégré par le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête publique pour assurer la bonne information du public (pièce G-évaluation socio-économique). Ce scénario montre que le bilan reste positif à hauteur de 91 M€. Le projet résiste à ce test de sensibilité et démontre encore sa rentabilité socio-économique malgré une juxtaposition d'hypothèses dégradées.

Ae :

L'Ae recommande d'indiquer les augmentations de trafic au sein des agglomérations bénéficiant jusqu'alors d'une déviation et de les prendre en compte dans les effets du projet.

Réponse DREAL : pièce L

Les communes concernées sont celles de Soual et de Puylaurens. Les éléments de trafic sont illustrés dans le chapitre V.3.3 Effets sur les trafics (pièce E5).

Au droit de Verfeil, les évolutions de trafics (et les impacts associés : air, bruit) ne seront pas perceptibles (<5%), à l'exception de la RD20D où le trafic diminue faiblement (environ 10%)

D'après l'étude de trafic réalisée par le CEREMA (2016), l'analyse des effets de l'option de projet retenue au niveau des communes de Puylaurens et de Soual est la suivante :

La réalisation du barreau permet de rétablir les flux ouest / sud au niveau de Puylaurens pour les poids-lourds. Ce barreau permet aux poids-lourds d'emprunter l'autoroute au niveau de l'échangeur de Puylaurens. Le centre-ville bénéficie d'une absence de ce type de trafic. Le trafic attendu sur le barreau est

de 900 véhicules dont 50 % de poids-lourds environ.

Dans le cas d'une interdiction poids-lourds à Puylaurens, l'effet du barreau est favorable pour le trafic poids-lourds autoroutier, surtout sur la section Puylaurens – Castres.

L'option de projet autoroutier retenue a pour effet d'augmenter le trafic à Puylaurens par rapport à l'option de référence à l'horizon 2024 : respectivement + 920 véhicules par jour au sud du bourg (RD84) et + 620 véhicules par jour à l'est du bourg (RD926). Le trafic de la RD926 à l'ouest baisse quant à lui de 310 véhicules par jour.

La ville de Soual a déjà interdit la traversée de son centre-ville aux poids-lourds par arrêté municipal du 15/09/2011. Les camions sont donc contraints de contourner le centre en empruntant la déviation de Soual.

La déviation de Soual étant intégrée à l'autoroute, et le diffuseur retenu à Soual se localisant à l'est, différents itinéraires de substitution sont possibles pour les poids-lourds en transit ou en échange (via la RD84 et l'autoroute à Puylaurens ou alors la RD85 de Revel à Castres).

L'option de projet retenue a pour effet de diminuer le nombre de véhicules dans Soual. Au point de comptage sur la RD926, à l'ouest de Soual, on observe une diminution de près de 740 véhicules (avec un trafic PL qui devient très faible, de l'ordre d'une dizaine par jour) par rapport à la situation de référence. À proximité du futur échangeur, sur la RD926, on observe une augmentation de l'ordre de 3060 véhicules.

Les effets du projet sur les agglomérations de Puylaurens et de Soual du fait des variations de trafic par la création du barreau de contournement de Puylaurens et de l'échangeur de Soual, portent sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore :

▫ L'impact de la mise en service de l'autoroute du point de vue de la qualité de l'air est présentée dans la partie V.3.5.2 « Effets de l'air sur la santé humaine et mesures proposées » de la pièce E5 du dossier d'enquête publique. Les concentrations en dioxyde d'azote, en benzène, en PM 10 et PM 2,5 sont représentées dans l'atlas cartographique au stade de l'état initial (2014) et de l'état de référence (sans réalisation du projet) et de l'état projeté avec l'autoroute (2042). Ces cartographies matérialisent l'impact pour les communes concernées actuellement par des déviations (Puylaurens en secteur 4 et Soual en secteur 5).

▫ Une analyse de l'évolution du bruit généré sur les voies secondaires a été réalisée. Cette analyse démontre une forte diminution du niveau sonore sur l'ensemble du réseau secondaire. Compte tenu de la progression des trafics dans Soual et dans Puylaurens, en prenant une approche acoustique simplifiée qui consiste à évaluer les émissions sonores supplémentaires à la source, c'est à dire sur la chaussée directement, les niveaux sonores augmentent de 0,3 Lw1 dB sur la RD926 à l'est de Puylaurens et de 0,5 Lw dB sur la RD926 dans Soual. Cette élévation reste mineure et n'engendre pas de dépassement de seuil.

Ae :

L'Ae recommande de réviser les paramètres du calcul économique en tenant compte d'un temps de parcours



cohérent avec les autres parties du dossier et réaliste, y compris aux heures de pointe, et en tenant compte des recommandations de l'Ae sur les émissions réelles de polluants des véhicules (notamment diesel) et de la réduction des impacts sanitaires en ville.

Réponse DREAL : pièce L

La modélisation des trafics se fonde sur le référentiel prévu dans l'instruction du 23 mai 2007 pour les investissements routiers interurbains. Les mesures de temps de parcours et les données de comptages réalisées sont utilisées pour le recalage du modèle pour s'assurer de la meilleure adéquation du modèle avec les conditions réelles de circulation (trafic-vitesse).

Une campagne de mesures des temps de parcours a été réalisée en 2009 selon la méthode dite du "véhicule flottant" qui évolue dans la circulation générale à différentes heures de la journée, en roulant à une vitesse proche de la moyenne du flux dans lequel il est inséré. Le conducteur du véhicule (Renault Mégane) équipé du matériel embarqué « MiTemps » (Mesures Informatisées de TEMPS de parcours), adapte sa vitesse pour doubler un nombre de véhicules sensiblement égal au nombre de véhicules qui l'ont dépassé. Les mesures ainsi réalisées correspondent aux conditions réelles de circulation. Elles confirment que la traversée de la zone d'activité de Castres se caractérise par des fortes contraintes liées à la présence de giratoires, de feux tricolores, d'une capacité réduite à deux fois une voie, à la limitation de la vitesse à 50km/h.

Le modèle a été actualisé par le Cerema sur la base de données recueillies en 2013, 2014 et 2016 (enquête cordon de Toulouse et enquête origine-destination, analyse des trafics dans la zone d'activités de Castres). Afin de consolider l'analyse des trafics au niveau de l'entrée de Castres, une campagne de comptage spécifique a été menée du 13 au 23 janvier 2016 sur ce secteur. Des pointes de trafic ont été constatées sur certaines périodes de la journée avec des niveaux conséquents.

Les projections de trafic aux horizons 2024 et 2044 mettent en évidence les phénomènes de congestion à l'entrée de Castres sans réalisation de l'autoroute. La mise en service de l'autoroute permettrait de délester la route actuelle et de retrouver des trafics fluides à cette échéance.

Dans le cadre de la contre-expertise du commissariat général à l'investissement (CGI), un test de sensibilité a été réalisé sur les gains de temps générés par le projet sur la base d'hypothèses proposées par les experts du CGI. La pièce G du présent dossier intègre ce test dégradant les gains de temps à 22 minutes, associé à des hypothèses de croissance du PIB défavorables. La rentabilité socio-économique du projet d'autoroute reste nettement positive.

Ae :

L'Ae recommande de prendre en compte, au moins dans l'analyse de sensibilité de l'évaluation socio-économique, les orientations et pistes d'action de la programmation pluriannuelle de l'énergie concernant la mobilité.

Réponse DREAL : pièce L

L'analyse de sensibilité de l'évaluation socio-économique prend en compte plusieurs tests de sensibilité pour vérifier que le projet reste rentable, en cas de scénarii défavorables. Ces tests de sensibilité portent sur des variations de tarifs de péage, sur des évolutions de PIB défavorables, sur des évolutions de coûts du projet, sur des augmentations de la valeur du temps et sur le non doublement de l'A680.

Les orientations et pistes d'action de la programmation pluriannuelle de l'énergie concernant la mobilité ne se traduisent pas par des projets de mobilité concurrents sur le territoire situé entre Castres et Toulouse et ne permettent pas d'envisager d'aménagement alternatif connu pouvant permettre un test de sensibilité.

CGI :

Cartographie des risques : La prise en compte des risques systémiques n'est pas conforme aux recommandations du rapport Quinet et les risques spécifiques examinés restent très classiques (PIB, coûts d'investissement, péage, valeur du temps, trafic).

Contre-expertise socio-économique :

Le scénario complémentaire proposé par la contre-expertise, sur des hypothèses jugées plus réalistes, mais qui ne sont pas uniquement défavorables au projet (comme la prise en compte du trafic induit), aboutit à une VAN-SE qui reste positive mais qui se trouve considérablement réduite (divisée par cinq) par rapport à l'évaluation initiale. Cette VAN positive repose alors encore davantage sur les hypothèses de valorisation des gains de confort (134,3 M€2010, soit 150 % de la VAN) et de valeur du temps, qui ont été conservées dans ce scénario. La rentabilité socio-économique du projet apparaît également encore plus exposée aux risques macroéconomiques pouvant affecter la croissance du PIB. Comme pour l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, qui a souvent été citée en exemple par la maîtrise d'ouvrage, le risque est donc élevé de voir un scénario analogue se renouveler, avec un bilan LOTI défavorable 5 ans après la mise en service de l'infrastructure, lié à une surestimation initiale des niveaux de trafic et des gains de temps. Comme le CGEDD dans son avis sur le bilan LOTI de cette opération, on peut se demander si dans le cas de la liaison Castres-Toulouse, « des investissements plus légers et mieux ciblés ne permettraient pas d'obtenir un résultat équivalent ».

Enfin, dans les leçons à tirer du bilan LOTI de l'autoroute A66 Pamiers-Toulouse, le CGEDD soulignait la nécessité « d'apporter un soin particulier aux études préalables au niveau de la DUP ». La contre-expertise reprend à son compte ce conseil d'améliorer la qualité des études qui, au regard du dossier analysé ici, présente des lacunes et des approximations qui fragilisent les conclusions de l'évaluation en termes de rentabilité socio-économique du projet.

Réponse DREAL : annexe K1

Dans le cadre de la contre-expertise, il a été réalisé un test de sensibilité à partir d'hypothèses plus

pessimistes proposées par les experts du CGI. Toutes ces hypothèses dégradées s'ajoutent et constituent ainsi un scénario "noir". Elles sont résumées ci-après :

▮ *PIB :*

Croissance de 1,5% jusqu'en 2025, 1% de 2025 à 2050, stabilité au-delà.

▮ *Véhicules légers :*

Les experts ont basé leurs hypothèses sur la dynamique démographique des aires urbaines de Toulouse, Castres et Mazamet de 2007 à 2013 :

+1,5% / an pour les relations VL < 20 km (au lieu de +1,25 % par an) ;

+1,2% / an pour les relations VL > 20km (au lieu de +1,85 % par an) ;

▮ *Poids lourds :*

+ 0,75% (au lieu de 1,5 % par an)

Ces évolutions moyennes des trafics sont appliquées jusqu'en 2025 puis divisées par 2 jusqu'en 2050 et nulles au delà de 2050.

L'option de référence 2024 a été recalée afin d'avoir un gain de temps réduit de 22 minutes.

Les experts ont demandé par ailleurs la prise en compte d'un trafic induit dans ce test de sensibilité.

Le résultat de ce test aboutit à une VAN certes dégradée mais positive, à hauteur de 91 M€. Ceci confirme que le projet est robuste du point de vue socio-économique, puisqu'il reste rentable sur la base des hypothèses dégradées des experts du CGI. Ce test de sensibilité est intégré dans le dossier d'enquête publique (Pièce G-Evaluation socio-économique).

Des tests complémentaires ont été produits sur la base de coûts d'investissement accrus ou d'une valeur du temps dépréciée. Ces tests de sensibilité ont été intégrés dans la pièce G-Evaluation socio-économique du dossier d'enquête publique. Malgré ces hypothèses plus pessimistes, la rentabilité socio-économique du projet d'autoroute reste positive.

Le maître d'ouvrage a comparé lors de la contre-expertise les évolutions populations et emplois, sur la zone des villes moyennes autour de Toulouse en fonction de la desserte de ces villes par des infrastructures.

Ces éléments ont permis de montrer que les aires urbaines de Montauban, Albi, Carcassonne, Castelnaudary, Saint-Gaudens, Pamiers, profitent d'un développement notamment par leur attractivité (proximité et accessibilité à Toulouse). Pamiers connaît un dynamisme qui s'explique surtout par un effet géographique très positif (accessibilité autoroutière depuis 2002 notamment).

Les aires de Castres et Mazamet ne bénéficient pas de la dynamique toulousaine. Elles perdent de la population et globalement des emplois du fait notamment d'un effet géographique défavorable lié à leur défaut d'accessibilité à la capitale régionale. Les évolutions constatées entre 1999 et 2006 se confirment entre 2007 et 2012 avec un risque réel de décrochement du bassin Castres-Mazamet aux autres villes moyennes de



l'aire métropolitaine toulousaine qui connaissent toutes une évolution positive depuis 1999.

Même si le bilan LOTI de l'A66 vers Pamiers montre un retour plus faible dans le bilan socio-économique par rapport au dossier d'enquête publique, d'un point de vue aménagement du territoire et développement économique, le bilan LOTI montre un impact favorable sur le territoire :

"L'impact de l'A66 sur la démographie est très corrélé à la dynamique de l'agglomération toulousaine dont l'aire d'influence s'étend jusqu'à la «Basse Ariège». Les communes proches d'un diffuseur, principalement Nailloux, Mazères et Pamiers, ont ainsi connu une croissance démographique forte liée à l'A66."

"Le développement économique a principalement eu lieu autour des diffuseurs de l'A66. Ces zones ont connu un développement économique important depuis la mise en service de l'autoroute. La zone située dans un rayon de 15 km de l'autoroute a connu une accélération de son développement économique."

L'Ariège dans son ensemble a connu un développement économique plus soutenu depuis la mise en service de l'A66 que par le passé. Ce développement s'est concentré sur les zones proches de l'A66."

"Pamiers-Foix est la zone d'emploi la plus dynamique de Midi-Pyrénées après Toulouse. Le nombre d'emplois sur le bassin d'emploi de Foix-Pamiers croît depuis 2002 plus fortement qu'au niveau départemental, régional et national."

Le développement économique est avant tout endogène, porté par les entreprises locales.

L'A66 conforte la position de Pamiers en tant que pôle économique majeur de l'Ariège. Ainsi, combinée au potentiel de développement économique déjà existant sur Pamiers, l'amélioration de l'accessibilité de la commune a eu un effet positif sur son développement économique."

En outre, sur les gains de temps et la sécurité, le bilan LOTI indique :

"Pour les relations Toulouse-Pamiers, l'A66 permet un gain de temps de 20 à 35 minutes par rapport à une situation sans autoroute. En termes de sécurité, l'itinéraire par l'A66 est deux fois plus sûr et quatre fois moins mortel que l'itinéraire par la RD820. L'A66 a donc amélioré le niveau de service dans le corridor Toulouse-Pamiers."

toulousaine.

Réponse DREAL : pièce L

En ce qui concerne le calcul socio-économique appliqué au projet, la méthode de calcul résulte de l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 et de la note technique de la DGITM relative à l'évaluation des projets de transport datant du 27 juin 2014.

Le terme de gain de confort pour les usagers VL indique que, toutes choses égales par ailleurs, les usagers ont une préférence naturelle à conduire sur une autoroute ou une route express plutôt que sur une route bidirectionnelle, compte tenu du meilleur confort de conduite (moins d'intersections, moins de courbes, etc.). Ce phénomène a été mis en évidence par le biais de retours d'expérience spécifiques sur des projets routiers : l'ajout d'un tel terme dans les fonctions de coût généralisé était indispensable pour reproduire les répartitions constatées du trafic entre autoroutes ou routes express et réseau secondaire.

Des valeurs standard de malus d'inconfort ont ainsi été calibrées en fonction des différents types de profil en travers. Ces valeurs se retrouvent dans les fiches outils du référentiel d'évaluation des projets de transport. Le malus d'inconfort pour le transport routier interurbain (véhicule particulier uniquement), par type de route (en €2010/véh.km en 2010) est le suivant :

Type de route	Malus
7 m ordinaire	0,069
7 m express	0,041
Artère interurbaine	0,029
2*2 voies express	0,009
Autoroute	0

Source : Cerema

Ces valeurs retranscrivent la sensation de confort ressentie par les usagers. L'autoroute est perçue comme étant la route la plus agréable, avec un malus égal à zéro. En comparaison, effectuer 100 km sur une route bidirectionnelle ordinaire, plutôt que sur une autoroute, va « coûter » 6,90€ d'inconfort à l'utilisateur. Le projet retenu est générateur de gains de confort substantiels s'agissant d'une autoroute.

Le calcul des temps de parcours utilisés pour les calculs socio-économique est fait entre la barrière de péage de l'Union et la rocade de Castres. Le gain de temps qui doit être pris en compte est celui généré par l'autoroute à 2x2 voies entre l'A68 et la rocade de Castres. Ce gain de temps est donc indépendant des conditions de circulation dans Toulouse ou dans Castres qui restent les mêmes qu'il y ait ou non l'autoroute.

La campagne de mesures des temps de parcours réalisée en 2009 utilise la méthode dite du "véhicule flottant" qui évolue dans la circulation générale à différentes heures de la journée, en roulant à une vitesse proche de la moyenne du flux dans lequel il est inséré. C'est sur ces valeurs que le modèle de trafic a été

calé.

Les périodes de saturation du trafic et les périodes fluides sont par conséquent prises en considération même si les gains ne sont pas évalués par tranche horaire.

L'analyse socio-économique réalisée prend en compte les coûts de l'infrastructure en termes de pollution dans l'ensemble des zones traversées.

Ainsi, la VAN-SE, indicateur socio-économique, recouvre essentiellement les composantes et effets suivants :

▫coûts d'investissement, de grosses réparations, d'entretien et d'exploitation pour l'ensemble des acteurs concernés par le projet ;▫

▫temps de parcours ;▫

▫émissions de polluants sur la qualité de l'air ;▫

▫émissions de gaz à effet de serre ;▫

▫émissions sonores ;▫

▫accidents corporels et matériels ;▫

▫effet sur l'économie de la mobilisation, pour le projet, des finances publiques.

Le résultat du calcul socio-économique sur le projet montre les résultats suivants:

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



Les externalités environnementales sont légèrement négatives. Ceci peut s'expliquer par le fait que le projet d'autoroute permet aux automobilistes de rouler plus vite et engendre une augmentation des coûts liés aux émissions de CO2 et de polluants atmosphériques.

En revanche, en ce qui concerne le bilan pour les riverains du projet, les résultats sont plus contrastés :

Décomposition de la VAN SE pour les riverains (M€ 2010)

Pollution de l'air	- 5,3
Bruit	12,9
Total	7,6

Le bilan pour les riverains est légèrement positif. Cela résulte du choix du tracé qui évite les zones les plus peuplées à l'entrée de Castres notamment, ce qui permet d'améliorer l'environnement sonore et la qualité de l'air aux abords de la RN126 dans ces secteurs.

Globalement, la mise en service du projet détériore légèrement les conditions de qualité de l'air aux abords du projet. Les coûts liés à l'impact sur la qualité de l'air et aux effets amont/aval sont plus que compensés par les gains liés à l'exposition au bruit, ce qui explique que le total pour les riverains est positif.

En ce qui concerne la congestion vers l'agglomération toulousaine, l'effet du projet a été évalué sur les différents axes d'entrée sur Toulouse.

La pièce G du dossier d'enquête publique a été modifiée suite aux avis de l'Ae et du Commissariat général à l'investissement (CGI) pour présenter les impacts du projet sur la saturation de A68, sur la section située au nord de la barrière de péage de l'Union.

L'analyse du trafic en heure de pointe en option de projet 2044 reste en deçà de la capacité théorique des voies (2640 upv/heure/sens pour une capacité de 3600 upv/heure/sens)*.

L'A68 ne sature par conséquent pas même à l'horizon 2044.

Par ailleurs, le trafic a été évalué sur le périphérique toulousain-A61-rocade est et sur les principaux axes pénétrant à l'intérieur de Toulouse (route d'Albi, route d'Agde, avenue de Castres). Compte tenu des forts trafics de ces sections, l'effet du projet est minime sur ces axes.

L'analyse détaillée de ces éléments figure dans la pièce G du dossier d'enquête publique (page 65).

* modalités de calcul des upv: 1 VL=1upv et 1PL=2upv.

CGI :

des gains de confort, certes évalués en conformité avec les instructions du Ministère chargé des transports, mais qui semblent généreux,

Contre-expertise socio-économique :

La valorisation des gains de confort de conduite sur autoroute, qui représentent une part significative des bénéfices du projet (et 1/3 de la VAN-SE), aurait mérité un traitement davantage différencié selon les caractéristiques de l'itinéraire de référence, qui présente dans partie centrale un profil rectiligne, peu encombré, avec peu de traversées de villages et des créneaux de dépassement.

Réponse DREAL : annexe K1

Le terme de gain de confort pour les usagers VL est un élément habituel des bilans socio-économiques des projets de transport. L'évaluation socio-économique du projet porte sur la totalité de l'itinéraire, les gains apportés par le projet sont regardés sur l'ensemble de l'axe.

Pour un projet routier, ce terme traduit le fait que, toutes choses égales par ailleurs, les usagers ont une préférence naturelle à conduire sur une autoroute ou une route express plutôt que sur une route bidirectionnelle, compte tenu du meilleur confort de conduite (moins d'intersections, moins de courbes, etc.). Ce phénomène a été mis en évidence par le biais de retours d'expérience spécifiques sur des projets routiers : l'ajout d'un tel terme dans les fonctions de coût généralisé était indispensable pour reproduire les répartitions constatées du trafic entre autoroutes ou routes express et réseau secondaire. Des valeurs standard de malus d'inconfort ont ainsi été calibrées en fonction des différents types de profils en travers. Ces valeurs se retrouvent dans les fiches outils du référentiel d'évaluation des projets de transport.

Dans le cas présent, la remarque du CGI résulte du fait que le gain de confort représente une part significative du bilan socio-économique du projet (près de 30% de la VAN-SE). Un tel résultat s'inscrit plutôt dans la fourchette haute de ce qu'on constate habituellement dans les évaluations de projets routiers. L'ordre de grandeur en lui-même n'a cependant rien d'anormal compte tenu du contexte du projet.

En effet, l'itinéraire actuel de la RN126 sur sa partie centrale est bidirectionnel, sans créneaux de dépassement. Les apports d'un aménagement autoroutier sur cette partie sont indéniables puisque l'autoroute évite aux automobilistes les situations de ralentissement causées par des véhicules lents parmi lesquels les poids lourds, avec des possibilités réduites de dépassement. Ces situations peuvent représenter une proportion importante du temps total passé par les véhicules légers, notamment aux heures les plus chargées de la journée. Les véhicules légers sur un axe bidirectionnel ne parviennent à maintenir leur vitesse plus ou moins élevée qu'au prix d'une conduite active et d'une attention soutenue. Cet inconfort est considérablement réduit par une route à 2 x 2 voies.

En outre, un des caractères atypiques du projet tient dans le fait qu'en l'absence d'axe structurant entre les deux pôles de Toulouse et Castres-Mazamet, les trafics se répartissent, en situation de référence, non pas sur un axe, mais sur plusieurs axes secondaires (RN126 - RD826 - RD1 - RD621 - RD630 - RD112). L'ensemble du trafic qui emprunterait la nouvelle autoroute provient de reports de toutes ces bidirectionnelles auxquelles est appliqué un malus d'inconfort important. C'est bien ce qui explique le résultat obtenu.

On pourrait dès lors s'interroger sur le fait que le malus d'inconfort standard appliqué aux bidirectionnelles de la zone d'étude puisse être légèrement surestimé par rapport à leur inconfort réel. Si quelques sections de la RN126 présentent effectivement des caractéristiques correctes (lignes droites, peu d'intersections



dangereuses), c'est loin d'être le cas pour les autres axes cités, d'où proviennent une part non négligeable des reports.



RAPPORT

23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

CHAPITRE 7 ENVIRONNEMENT - NATURE



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
SYNTHESE.....	3



SYNTHESE

En ce qui concerne les aspects spécifiquement environnementaux, nous rappelons les impacts négatifs de ce projet sur le cadre de vie et la santé des populations des bourgs qui seront à nouveau traversés dans le cadre de l'itinéraire de substitution (cf. **CHAPITRE Chap5-Itineraire**). Sans avoir voulu rédiger un texte spécifique, d'autres acteurs professionnels sont plus compétents que nous en la matière, nous ne pouvons pas ne pas rappeler l'impact du projet en terme de prélèvement de terres agricoles (316 ha) augmentant encore le pourcentage de terres artificialisées. Ce prélèvement de terres agricoles porte atteinte à un certain nombre d'exploitations agricoles (17 dont l'avenir est compromis, 120 touchés par l'infrastructure).

FNE Midi-Pyrénées pour l'analyse sous l'angle naturaliste des impacts du projet a choisi de s'appuyer sur des experts de l'une de ses associations membres, Nature Midi-Pyrénées. C'est donc leur contribution qui figure ci-après.

Contribution de Nature Midi-Pyrénées.

L'inventaire naturaliste est sérieux et complet [1]. La zone d'étude s'étend sur une bande de 600m de large en général. Elle a été réalisée par 3 cabinets d'étude qui ont consacré plus de 250 journées ou session de prospection réparties sur un espace de temps relativement large, de fin mars à novembre pour certaines espèces de milieux aquatiques.

Cet inventaire identifie des habitats à enjeux sensibles et de nombreuses espèces patrimoniales, tant en flore qu'en faune, sont concernées. Parmi les milieux très sensibles, trois à enjeu majeur et trois à enjeu fort, citons en particulier:

- Les prairies humides constituent un habitat en très mauvais état de conservation dans la région et soumis à plusieurs types de pressions par ailleurs (intensification agricole, urbanisation). Cet habitat héberge des espèces floristiques très menacées, dont la pérennité est dépendante du maintien de ce milieu et de ses fonctionnalités (inondabilité, maintien d'une nappe superficielle).
- Les milieux secs des coteaux (pelouses semi-arides medio-européennes, pelouses calcaires subatlantiques très sèches). Ces milieux subissent de multiples pressions, par urbanisation, mise en culture, plantations sylvicoles (conifères essentiellement), infrastructures industrielles ou de service (plateforme TRIFYL à Labessière Candeil, carrières, aéroport de Castres-Mazamet, motocross,...). Ces milieux sont, dans le Tarn et le nord de la Haute-Garonne, de plus en plus dégradés et fragmentés, et de moins en moins connectés les uns aux autres.

L'étude de l'impact des travaux sur les milieux [2] est précise en termes de surface : 474 ha sont impactés de façon définitive et 137 de façon temporaire, dont 3 ha sur des habitats à enjeux fort et majeur, dont 26 ha sur des habitats boisés, dont 7,6 ha de zones humides (page 153).

Par contre, **elle n'évalue pas les linéaires boisés impactés** (haies, ripisylves). Comment alors s'assurer de la préservation des continuités écologiques sans valoriser la longueur de ces corridors détruits?

[1] PieceE3_Etat-inial - Le Milieu Naturel (pages 138 à 166)

[2] PieceE5_Effets et Mesures- Le Milieu Naturel (pages 145 à 190)



Les impacts bruts sur chaque groupe d'espèces floristiques et faunistiques et leurs habitats sont bien cadrés [3]. Par contre, les études de détails pour définir les impacts et mesures à mettre en œuvre sont renvoyées à plus tard, à faire par le concessionnaire quand la décision sera prise. **Nous contestons cette conception de la doctrine ERC, Eviter Réduire Compenser.** En particulier, nous ne pouvons accepter la destruction de la seule station de fritillaires connue dans le sud du Tarn ni la destruction de la seule station de la renoncule à feuilles d'ophioglosse, stations identifiées dans le secteur 5, sans qu'il soit cherché à éviter ces points précis.

Certaines mesures sont présentées comme des mesures de réduction des impacts, notamment « le profil en long rehaussé dans les secteurs de traversée des zones humides et des cours d'eau afin de garantir la transparence hydraulique et écologique », page 146. Or, il n'est pas fait **mention de l'impact lié à la création des remblais** (importants notamment dans les vallées du Girou afin de surélever la route en zone inondable). Quel volume, quelle origine ? Ce point est important dans l'étude des conséquences sur le milieu car l'extraction de matériaux peut avoir un impact non négligeable sur le milieu naturel (hydrographie, biodiversité. En zone alluviale, il y a un impact sur le niveau de la nappe, et pour les roches massives, sont souvent concernés des sites à fort enjeu écologique (milieux rocheux, secteur calcaires thermophiles).

Nous sommes très sceptiques sur l'efficacité de la mesure MR2 de transplantation d'espèces végétales. Le caractère expérimental des opérations de transplantation, mentionné dans le document, traduit bien leur caractère aléatoire. **Ces opérations ne doivent pas être considérées comme des mesures de compensation.**

Nous contestons également le fait que la mesure ME2 de balisage et mise en défense des secteurs écologiquement sensibles situés à proximité des travaux soit présentée comme une mesure d'évitement, il s'agit d'une **action d'information d'une portée limitée selon nous.**

La mesure compensatoire MC1, acquisition et mise en gestion de parcelles favorables aux habitats/espèces impactés, n'est pas détaillée en page 161 alors que les autres mesures MC2, MC3 et MC4 le sont. Nous regrettons cela. C'est pour nous la mesure principale à mettre en œuvre, et elle soulève plusieurs questions : **comment mesurer l'équivalence de la valeur écologique des parcelles compensées par rapport à la valeur écologique des parcelles détruites ?** Quel outil de suivi mettre en œuvre, le plus simple possible pour être approprié par les acteurs du territoire ?

En conclusion, un inventaire naturel sérieux et complet, mais une application de la doctrine Eviter Réduire Compenser approximative, pas d'étude pour éviter la destruction de plusieurs stations d'espèces végétales rares, des solutions contestables de réduction et de compensation, et un renvoi à plus tard des mesures à mettre en œuvre laissant percevoir une volonté de passage en force.

[3] PieceK_AnnexesK5 – Tableaux détaillés des effets bruts (pages 106 à 158)



Fédération d'Associations loi 1901 - Membre de France Nature Environnement
FNE MIDI-PYRENEES
Maison de l'Environnement de Midi-Pyrénées
14, rue de Tivoli
31000 TOULOUSE
herve.hourcade@fne-midipyrenees.fr



**À l'attention de Monsieur le Président
et de Messieurs les autres membres titulaires
de la commission d'enquête**

Toulouse, le 9 décembre 2022

Objet : demande de mise en œuvre de prérogatives détenues au titre des articles L. 123-9, R. 123-14 et R. 123-17 du code de l'environnement

Envoi par mail : ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse@mail.registre-numerique.fr

Monsieur le Président, Messieurs les autres membres titulaires,

FNE MIDI-PYRENEES est une fédération d'associations de protection de la nature et de l'environnement agréée au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement depuis 1979. Elle a toujours été soucieuse de veiller à la bonne application du droit de l'environnement et notamment du principe -à valeur constitutionnelle- d'information et de participation du public.

Vous avez été désignés comme membres titulaires de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique¹ unique relative aux demandes d'autorisations environnementales dans le cadre de la construction de la liaison autoroutière entre TOULOUSE (département de la Haute-Garonne) et CASTRES (département du Tarn) qui se tient du lundi 28 novembre 2022 à 9h au mercredi 11 janvier 2023 à 17h.

Notre association vous demande par la présente, de bien vouloir faire usage des prérogatives que vous détenez au titre des articles L. 123-9, R. 123-14 et R. 123-17 du code de l'environnement :

- Premièrement : il est fort regrettable qu'une enquête publique contenant plusieurs dossiers techniques représentant plusieurs **milliers de pages** et portant sur un projet **d'ampleur régionale**, se déroule **uniquement durant un mois et demi** (45 jours), **incluant les vacances de Noël** (15 jours). Ceci alors que l'article L. 120-1 du code de l'environnement (II. 3°) « confère le droit pour le public : [...] De disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ». Notre fédération sollicite ainsi en application du 3^e alinéa de l'article L. 123-98, une demande de prolongation d'un mois de la durée de la présente enquête publique ;

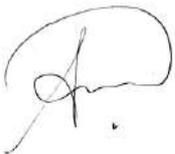
¹ <https://www.registre-numerique.fr/ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse>

- Deuxièmement : force est de constater que **plusieurs documents** contenant des informations environnementales utiles à la compréhension de la présente enquête publique **ne sont pas accessibles dans le présent dossier** (les avis de l'Office français de la biodiversité, de la commission locale de l'eau du SAGE Agout et de tous les autres organismes consultés sur ce dossier, ainsi que des annexes visées par l'article 47 du cahier des charges annexé à la convention de concession passée entre l'Etat et la société ATOSCA pour l'autoroute A69 et approuvée par décret n°2022-599 du 20 avril 2022²). Notre fédération sollicite ainsi en application de l'article R. 123-14, que Monsieur le Président sollicite lesdits documents auprès d'ATOSCA afin qu'ils soient ajoutés au dossier d'enquête publique dans les plus brefs délais ;
- Troisièmement : il apparaît opportun d'apprécier les incidences en termes de report de trafic des VL et PL dans les centres-bourgs de SOUAL et PUYLAURENS. Pour cela, notre fédération sollicite en application de l'article R. 123-14, une visite des lieux de la commission d'enquête avec l'estimation du nombre de véhicules estimés auxdits lieux ;
- Quatrièmement : pour les motifs précités, il apparaît indispensable d'organiser **plusieurs réunions publiques** dans plusieurs communes concernées par le tracé du projet. FNE Midi-Pyrénées sollicite ainsi conformément aux dispositions de l'article R. 123-17, l'organisation de réunions d'information et d'échange avec le public.

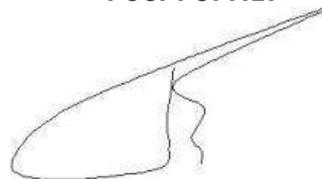
Nous restons à votre disposition pour échanger avec vous sur ces demandes.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations respectueuses.

Cécile ARGENTIN
Présidente de FNE MIDI-PYRENEES



Françoise BLANDEL
Pour l'UPNET



² Avis Ae (p.12 et 13) : « Le dossier ne présente pas les contrats de concession entre l'État et les sociétés ASF et Atosca. Ces documents, publiés au Journal officiel, décrivent les engagements réciproques entre les pouvoirs publics et les concessionnaires sur un projet susceptible d'incidences environnementales. En tant que tels, ils comportent des informations à caractère environnemental dont la connaissance permettrait au public d'exercer le droit, notamment garanti par la convention d'Aarhus, de disposer d'informations environnementales et de participer aux décisions prises en la matière. La complexité du dossier et les évolutions fréquentes du code de l'environnement et de la réglementation associée renforcent ce besoin d'apporter au public une information complète et actualisée sur les engagements réciproques des concessionnaires et de l'État quant à la mise en oeuvre des mesures environnementales, y compris en tenant compte des dispositions prises pour gérer les aléas. Ceci vaut également pour les annexes du décret n° 2022-599, consultables, notamment son annexe 12 « Impact environnemental et intégration du projet dans son environnement » qui n'est pas jointe à la publication au journal officiel et peut être mise à disposition du public sur une demande spécifique au ministère chargé des transports. La même remarque vaut pour l'A680. »

FNE MIDI PYRENEES
Maison de l'environnement de MIDI-PYRENEES
14, rue de TIVOLI
31000 TOULOUSE

Objet : Réponse à votre contribution par mail formulée dans le cadre de l'enquête publique relative aux autorisations environnementales préalables à la réalisation des travaux de la liaison autoroutière Toulouse/Castres.

Madame, Monsieur

Dans un mail en date du 09/12/2022, vous avez formulé une triple demande auprès de la commission d'enquête :

- que la durée de l'enquête soit prolongée de un mois,
- que des réunions publiques soient organisées pendant l'enquête publique,
- que la commission d'enquête effectue une visite des lieux afin d'apprécier les incidences du projet d'autoroute en termes de report de trafic des VL et PL dans les centres-bourgs de SOUAL et PUYLAURENS.

Pendant la période d'ouverture de l'enquête, la commission d'enquête n'a aucune obligation réglementaire de répondre par écrit aux contributions qui sont formulées par le public. Elle le fait lors de ses permanences et surtout dans le rapport qu'elle établit à l'issue de l'enquête lorsqu'elle a pu se forger une opinion complète.

Les demandes exprimées dans votre courrier ont déjà fait l'objet de réponses lors de nos permanences.

Nous acceptons cependant de vous répondre par écrit, en vous rappelant préalablement qu'aucune obligation réglementaire n'impose aux commissaires enquêteurs d'organiser des réunions publiques (plus précisément des réunions d'information et d'échange avec le public) ou de prolonger l'enquête (prolongation qui, au demeurant, ne peut excéder 15 jours – article L123-9 du code de l'environnement).

La commission d'enquête considère qu'une réponse favorable à vos deux premières demandes n'apporterait rien de significatif à la qualité de l'information et de la participation du public, pour les raisons suivantes :

- l'enquête a une durée de 46 jours qui est sensiblement plus longue que le minimum réglementaire de 30 jours. La période des fêtes n'empêche nullement de prendre connaissance du dossier et les contributions reçues depuis le 24 décembre tendent à le confirmer. Deux permanences ont été prévues durant cette période.
- la participation du public aux permanences déjà tenues montre que la commission n'a pas de difficulté particulière pour gérer l'affluence du public.
- le résumé non technique de l'ensemble du projet (A680 + A69), même si son volume de 164 pages est important, permet au public d'appréhender l'essentiel du projet qui lui est soumis pour avis dans le délai de 46 jours d'ouverture de l'enquête.
- des réunions d'échange et d'information n'apporteraient rien de nouveau au plan de l'information du public en raison des nombreuses réunions sectorielles déjà organisées par les concessionnaires en amont de l'enquête.

- plus de 3700 contributions ont déjà été déposées dans les différents registres à la date du 28/12/2022. Ce volume et la variété des avis exprimés montrent que le public peut s'exprimer et a bien compris l'essentiel des enjeux du projet.

La commission d'enquête est sensibilisée à la question du report de trafic que le projet pourrait engendrer dans PUYLAURENS et SOUAL. Elle s'est déjà rendue sur place et connaît les lieux traversés. Elle portera une attention particulière à tout argument que vous pourriez apporter à sa réflexion.

Enfin, en ce qui concerne les documents manquants, le nécessaire a été fait pour le contrat de concession d'ATOSCA et ses annexes. Les autres documents sont consultables dans le livre F pour ce qui concerne l'A680 et dans la pièce non numérotée DAE Avis des services pour ce qui concerne l'A69.

je vous prie de croire, Madame , Monsieur, en mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lasserre', with a horizontal line extending to the left and a small downward stroke at the end.

Christian LASSERRE

Président de la commission d'enquête environnementale LACT



Lettre ouverte à Mme la Première ministre Elisabeth Borne

Demande d'un moratoire immédiat concernant le projet

A69 Castres-Toulouse

Le 3 novembre 2022

Madame la Première ministre,

Face aux dangers liés au réchauffement climatique et à l'urgence de la nécessaire transition écologique, nous vous interpellons à nouveau sur le dossier de l'A69. Nous vous alertons sur les conséquences désastreuses de ce projet au détriment d'un aménagement de territoire concerté (qui fait défaut pour justifier ce projet A69).

Dans les 2 avis officiels, celui du CNPN du 12 septembre 2022, qui a rendu un avis défavorable sur ce dossier, et dernièrement celui de l'Autorité Environnementale du 6 octobre 2022, nous y retrouvons nombre d'arguments déjà portés à votre connaissance par des organisations et acteurs du territoire. Il serait temps de les entendre.

Le CNPN considère que « *sans jamais le démontrer, le porteur de projet considère que la création d'une autoroute augmente l'attractivité d'un territoire* ». De plus, « *l'absence d'éléments tangibles permettant de justifier de l'intérêt public majeur représente une faiblesse juridique pour le dossier* ».

L'Autorité Environnementale émet les mêmes réserves et incohérences :

« L'étude d'impact comporte encore de nombreuses lacunes en ce qui concerne les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. L'analyse des variantes ne considère que le mode routier sans exploration suffisante de solutions de substitution raisonnables moins carbonées et moins consommatrices d'espace. De façon générale, ce projet routier, initié il y a plusieurs décennies, apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels de sobriété, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de la pollution de l'air, d'arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire et d'évolution des pratiques de mobilité et leurs liens avec l'aménagement des territoires. La justification de raisons impératives d'intérêt public majeur du projet au regard de ses incidences sur les milieux naturels apparaît limitée. »

« L'Ae recommande de présenter des temps de parcours crédibles et cohérents et de justifier les vitesses maximales autorisées qui seront retenues sur les déviations actuelles. »

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

« L'Ae rappelle que, en matière d'atteinte aux espèces protégées, pour pouvoir justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur, la jurisprudence du Conseil d'État requiert des arguments complémentaires, et pour certains significativement plus exigeants que ceux requis pour l'utilité publique. À ce stade, les gains attendus en matière de sécurité routière, la réduction des nuisances et des risques liés au trafic dévié de certains secteurs habités et l'augmentation de la facture énergétique liée à l'encouragement à la mobilité routière semblent des justifications limitées. »

Ainsi donc, pour les services de l'Autorité Environnementale comme pour nous, ce projet va à l'inverse d'une planification écologique soutenable vers laquelle il faudrait se diriger. Il conduirait, en effet, à augmenter, au lieu de réduire : l'artificialisation des terres, la destruction de biodiversité, la délocalisation de l'économie, le trafic autoroutier, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie.

De nombreuses organisations vous ont déjà alertée sur l'absurdité de ce projet d'une époque révolue et les inconvénients qu'engendreraient sa réalisation pour la grande majorité des riverains qui n'ont aucun besoin d'un tel ouvrage : augmentation du trafic et de l'insécurité sur les routes environnantes pour ceux qui ne pourraient ou ne voudraient emprunter l'A69, allongement de leurs trajets, reprise des encombrements de Puylaurens et de Soual, etc...

Il nous est impossible d'imaginer que le chef de l'Etat et sa Première Ministre, qui ont fait de la sobriété l'élément majeur de la nouvelle politique énergétique du gouvernement, décideraient de maintenir ce projet archaïque. Construire cette autoroute de nos jours est une faute et un non-sens écologique gravissime.

Le gouvernement et les autorités locales ne peuvent rester sourds et aveugles devant ces évidences. La récente étude du CNRS, du CNRM et du Cerfacs annonce que « la France se réchaufferait davantage (environ +20%) que la moyenne planétaire ». De plus, notre région l'Occitanie sera la plus impactée de France. Poursuivre dans cette voie serait irresponsable et dangereux.

Pour toutes les raisons évoquées, nous vous demandons donc un moratoire immédiat qui permettra d'étudier véritablement l'alternative d'un aménagement concerté de la RN126.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Madame la Première Ministre, nos respectueuses salutations.

Liste des premières organisations signataires :

Associations et organisations syndicales et territoriales par ordre alphabétique :

ATTAC Tarn	GNSA Lavaur et Territoire du Vaurais
Collectif Stop enrobé 81	La Voie Est Libre
Collectif Testet	Les Coquelicots du Vaurais
Commune de Teulat	LPO Occitanie
Confédération Paysanne Occitanie	Nature en Occitanie (NEO)
Tarn et Haute-Garonne,	Nature et Progrès Tarn
Envol Vert	Stop Terra2
France Nature Environnement Midi	UPNET (FNE 81)
Pyrénées	VNE
GNSA France	

Organisations politiques par ordre alphabétique :

EELV Tarn
LFI Tarn et Haute-Garonne
NPA 31
Occitanie Pays Catalan Ecologie, groupe écologiste de la Région Occitanie
Parti de Gauche

Autres signataires au 6 novembre 2022 :

Alternatives Autogestion
Confluences81
Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées
PEPS Pour une Ecologie Solidaire et Sociale
Plaisance pour le climat

