

CASTRES – VERFEIL – A68 – TOULOUSE nord-est



**DEMANDE**  
**D'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE**

## JUSTIFICATIFS DE LA DEMANDE D'EXPERTISE COMPLEMENTAIRE

**Le débat public devrait faire émerger au moins une solution d'amélioration opportune et réalisable ...**

Débattre de l'opportunité de la *mise à 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Verfeil – A68*, c'est comparer cette nouvelle infrastructure routière avec plusieurs solutions possibles pour répondre aux besoins de mobilité à moyen et long termes. C'est en résumé répondre à la question :

**Pour améliorer la mobilité du sud Tarn faut-il rejoindre Toulouse, pourquoi, comment et où ?**

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

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

- **Aucune de ces deux variantes ne s'annonce réaliste.** Pour la variante « mise en concession » le financement public est **jugé indispensable** par la DREAL<sup>1</sup>. Or celui-ci semble impossible par refus ou fortes réserves exprimés en réunion publiques<sup>2</sup> par les 3 collectivités territoriales concernées<sup>3</sup>. Les experts invités par la CPDP à participer au débat<sup>4</sup> ont fourni des éléments contredisant le calendrier de réalisation<sup>5</sup>, et les coûts du projet<sup>6</sup>. L'incertitude sur les estimations des trafics aux horizons 2015 et 2025 font prendre un risque important sur l'équilibre financier de la variante « mise en concession », laissant prévoir une forte augmentation de la subvention d'équilibre. Les coûts indirects ne sont pas abordés.
- **L'opportunité de la nouvelle infrastructure 2x2 voies n'est pas abordée.** Seule l'opportunité de son financement privé (mise en concession) est traitée, sans toutefois préciser les effets négatifs du montant très élevé du péage, inéquitable avec le nord du Tarn, et économiquement pénalisant.
- **L'opportunité de cette nouvelle infrastructure n'est pas suffisamment démontrée selon la loi Grenelle 1** pour les cas restreints d'augmentation de la capacité routière : aspects sécurité, congestion ou intérêt local.

**Il est nécessaire de compléter le dossier avec d'autres solutions.**

Pour que le débat d'opportunité de la mise à 2x2 voies aboutisse à des choix opportuns sur les « *Pourquoi, comment et où rejoindre Toulouse ?* », d'autres solutions d'amélioration de la mobilité sont à débattre, portées par toutes les collectivités parties prenantes au financement, plus respectueuses de l'environnement, dans un financement public à minima, répondant au juste besoin du faible trafic, et dans l'intérêt collectif, accessibles et utiles au plus grand nombre de citoyens.

Ces objectifs de solutions plus réalistes nécessitent **une expertise complémentaire** afin de **compléter le dossier du débat par 2 études** :

- ➔ **Une première étude « OPPORTUNITE du TYPE d'AMENAGEMENT »**  
pour évaluer l'opportunité de l'aménagement en 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Verfeil – A68 par rapport à une autre solution d'aménagement.
- ➔ **Une seconde étude « OPPORTUNITE de l'ITINERAIRE »**  
pour évaluer l'opportunité de l'itinéraire Castres – Verfeil – A68 vers Toulouse nord-est, par rapport à d'autres itinéraires d'accès à Toulouse nord-est, à Toulouse est, ou à Toulouse sud-est, ou d'autres itinéraires permettant de répondre aux besoins d'ouverture du bassin Castres - Mazamet sur la région.

<sup>1</sup> Réunion de Cuq Toulza du 24/11/09

<sup>2</sup> Réunion de Castres du 21/10/09, de Revel du 19/11/09, de Cuq Toulza du 24/11/09 ou de Bourg Saint Bernard du 08/12/09

<sup>3</sup> Conseil Général de Haute Garonne, Conseil Régional Midi – Pyrénées, Conseil Général du Tarn.

<sup>4</sup> Réunion à Caraman du 23/11/09

<sup>5</sup> Calendrier de réalisation de l'A19 après le débat public : 10 ans, celui annoncé sur Castres – Toulouse où tout est à faire : 4 ½ ans

<sup>6</sup> Coût à l'achèvement de l'A19 : près de 10M€/km TTC 2009, coût moyen relevé aussi dans les bilans LOTI, et coût Castres – Toulouse : 6,5 M€/km TTC 2009

## ELEMENTS D'APPRECIATION POUR LA CONDUITE DE L'EXPERTISE

Le retour d'expérience sur les débats publics, montre que la plupart des demandes d'expertise complémentaire déposées pendant les débats ne sont pas réalisées pour deux raisons essentielles :

- les délais de réalisation sont incompatibles avec la durée des débats,
- les appels d'offre auprès des cabinets d'expertise sont très souvent infructueux compte tenu des spécialisations demandées pour réaliser les expertises et des délais de réalisation imposés.

Il est très vraisemblable que la présente demande d'expertise complémentaire ne dérogera pas à ce constat si une approche différente pour la faire réaliser n'est pas explorée. D'autant que nous sommes à mi-parcours du débat, qu'il y a la période des fêtes de fin d'année, et que la réunion de clôture est prévue pour le 28 janvier 2010.

Les 2 études de la demande d'expertise complémentaire abordent 2 volets majeurs :

- **le volet « coûts des aménagements »** envisagés qui ne nécessitent que des compétences « Travaux publics » et ne devrait pas poser de difficulté particulière,
- **le volet « multimodalité des trafics et des déplacements »** beaucoup plus complexe que le précédent, et qui s'intéresse aux prévisions de trafic sur des horizons plus ou moins longs et leurs incidences économiques, environnementales et sociales.

Ce second volet nécessite des compétences spécifiques, et des données et moyens logistiques très importants, puisqu'il doit intégrer de nombreux paramètres et leur loi d'évolution temporelle : maillage du réseau de transports existant et de ces évolutions envisagées sur l'aire d'étude du projet autoroutier et au delà, données socio-économiques, données comportementales des usagers, relevés des trafics sur le réseau existant, besoins des entreprises et des personnes issus du projet de territoire, etc.

Dans le cadre du projet autoroutier Castres – Toulouse, ce second volet a été traité par le CETE <sup>7</sup> du sud-ouest et le bureau d'étude eEGIS mobilité <sup>8</sup> sous la conduite de la DREAL, mais avec un paramétrage différent de celui proposé dans les études de la présente demande d'expertise. Le CETE et eEGIS mobilité disposent donc de l'ensemble des données, des compétences, et des outils logiciels <sup>9</sup> nécessaires pour mener à bien les études dans des délais raisonnables (1 à 2 mois). Le calage des outils sur l'aire d'étude du projet autoroutier a été réalisé, seules de nouvelles hypothèses de travail proposées ici sont à prendre en compte. Ne pas utiliser ce potentiel serait une perte de temps considérable, avec le risque, si d'autres moyens et données sont utilisées par un autre bureau d'étude, de ne pas pouvoir faire une validation croisée solide avec les résultats actuels. D'un autre côté, il faut pouvoir assurer une impartialité dans la conduite de l'expertise, impartialité qui peut être remise en cause si on considère que c'est le même bureau d'étude (eEGIS mobilité) qui a participé à l'élaboration du dossier Castres – Toulouse soumis à débat et jugé incomplet, et qui réaliserait les présentes études.

C'est pourquoi, au vu des éléments d'appréciation ci-dessus, nous faisons 3 suggestions :

1. **Envisager de prolonger le débat** pour permettre aux résultats d'étude d'être présentés et discutés pendant le débat. Les modalités de cette prolongation devraient tenir compte du délai de réalisation et de publication du complément d'étude, par exemple sous forme d'interruption du débat le temps des travaux, dans la mesure où le code de l'environnement le permet. L'intérêt de cette interruption permettrait aussi de reprendre le débat sur de nouvelles bases et de façon plus constructive,
2. **Sous-traiter la conduite des études à un cabinet d'expertise** indépendant,
3. **Faire réaliser par le CETE et eEGIS mobilité les études** sous la conduite du cabinet d'expertise.

<sup>7</sup> CETE : Centre d'Etude Technique de l'Equipement du Ministère du MEEDDM.

<sup>8</sup> Etude multimodale de trafics et de déplacements : <http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-3/3-deplacement-bd.pdf>

<sup>9</sup> Logiciel Transcad : <http://www.caliper.com/tcovu.htm>

## CONSIDÉRATIONS SUR LA (NON) CONFORMITE DU DOSSIER DU DEBAT

**Le périmètre du débat** est défini par le code de l'Environnement qui traite des "projets d'aménagement". Par « projet », il convient d'entendre « infrastructure », et non pas comme dans le cas présent « mode de financement » (articles L121-1 et R121-1 et suivants, L121-8).

**Le libellé du périmètre du débat** nous semble être de la responsabilité pleine et entière du maître d'ouvrage (l'Etat) au moment de sa saisine de la CNDP. L'Etat est en effet à même d'effectuer sa saisine de la CNDP en conformité avec la loi et les textes (actuellement le code de l'Environnement et la loi Grenelle 1). Si par « projet », l'Etat identifie plutôt le mode de financement d'une infrastructure, il en reste responsable de bout en bout. Ce libellé ne peut être ensuite que repris par la CNDP, tel que présenté dans la saisine par l'Etat, sans que cette reprise soit considérée comme une validation. L'Etat reste responsable de l'application de la loi à son projet.

**La « validation » CNDP du dossier du débat** est traitée par le code de l'Environnement comme la complétude du dossier (L121-11, R121-7). Ce terme s'oppose à celui de validité ou de conformité du dossier. La CNDP ne valide pas le fond du dossier du débat (qui reste de la responsabilité du maître d'ouvrage) mais atteste que le dossier est complet : il doit aborder tous les aspects que la CNDP sait être concernés par une infrastructure routière.

- « Comment le dossier aborde-t-il tous les aspects du projet ? »
- « L'approche et le traitement du « projet » dans ce dossier du débat (l'opportunité, les caractéristiques et les enjeux) sont-ils conformes à la loi, à l'objectif du débat public ? »

Ces 2 questions restent de la pleine responsabilité de la DREAL. Et donc il n'y aurait pas de « validation » à attendre de la CNDP sur cet aspect, sur le fond, sur le projet et sa présentation.

**Le débat d'opportunité** nécessite du temps pour qu'un projet soit abordé sous tous ses angles. En revanche, le débat sur un mode de financement, plutôt qu'un autre, est bien moins complexe, moins riche. Si le débat actuel ne pouvait être déplacé, à raison, de l'opportunité de son mode de financement (mise en concession) à l'opportunité de l'infrastructure 2x2 voies, on peut considérer qu'il est vraisemblablement terminé, car tout ce qui pouvait être dit sur cette opportunité qui n'en est pas une, l'a déjà été.

**Le rôle de la DREAL** sur le projet autoroutier Castres – Toulouse, de son point de vue, relève de l'élaboration d'un dossier d'opportunité du mode de financement de cette nouvelle infrastructure, sans avoir à débattre de l'opportunité de l'infrastructure même. Il est fort regrettable qu'elle ne souhaite pas coopérer à la recherche de la meilleure solution, en termes de consensus des collectivités destinées à la financer, ou d'allègement du financement public, ou d'intérêt collectif mieux desservi. Néanmoins, ce recul du service en charge de l'aménagement du territoire ne doit pas, de notre point de vue, empiéter sur la recherche de solutions innovantes, adaptées, réalistes, et opportunes, en toute impartialité et compétence, d'un niveau au moins équivalent à celui du dossier de la DREAL. Nous pensons qu'il peut être très bénéfique qu'un œil neuf se penche sur les besoins de mobilité du sud Tarn. Une expertise complémentaire nous paraît en être l'occasion.

## ETUDE 1 : OPPORTUNITÉ DU TYPE D'AMÉNAGEMENT

Cette première étude porte sur 3 aspects.

- **L'aménagement du réseau routier sur l'itinéraire Castres – Verfeil**

Cet aménagement est à prévoir a minima (juste adapté aux besoins et trafics), pour une réalisation rapide d'ici 2015, et pour ne pas pénaliser inutilement le reste du réseau routier secondaire en matière d'entretien et d'amélioration. Il s'agirait de sécuriser les secteurs à risques (carrefours, sections bordées d'arbres, ...), garantir des temps de parcours fiables et quasi-constants, faciliter le déplacement des engins agricoles hors circulation, et utiliser les réserves foncières déjà effectuées. Les fonds publics prévus pour la 2X2 voies concédée d'ici 2015 seraient utilisés pour ces aménagements.

- **L'aménagement ou le développement de transports en commun adaptés et performants**

Sont en particulier visés le fret ferroviaire et le car régional, services absents ou inefficaces aujourd'hui et pour lesquels le maître d'ouvrage n'a noté aucune amélioration future, ce qui condamnerait le report du routier vers ces modes de transport et fausserait les prévisions de trafics.

Pour une estimation objective des trafics routiers sur les horizons 2015 et 2025, il faut intégrer dans les simulations, un TER routier au service des zones éloignées des gares ferroviaires et à destination des secteurs toulousains non desservis pas la 2x2 voies et en lien privilégié avec Castres (Cancéropôle et pôle de compétitivité Bio-Cancer-Santé), ou à destination de points d'accès multimodaux (cohérence avec le plan de déplacement urbain toulousain).

Le fret ferroviaire est attendu, réclamé par de nombreux industriels du sud Tarn. Le trafic des poids lourds est à ré-estimer en tenant compte de la mise à disposition de ce service.

Les projets de desserte ferroviaire pour les voyageurs des zones toulousaines d'intérêt pour les castrais (Cancéropôle) sont aussi à prendre en compte, incitant fortement l'usage du rail plus que de la route.

- **Le développement de la multimodalité dans les déplacements** et les connections entre les différents moyens de déplacement prévus dans le plan de déplacement urbain toulousain, doit être intégré dans les simulations.

L'évaluation comparative de ces solutions d'aménagement doit porter sur la situation connue à ce jour, mais également celles probables et très influentes sur l'opportunité des solutions (trafic, recettes pour la concession, subvention des collectivités, durée du trajet, ...), comme la réduction des vitesses sur autoroute (110 km/h), et sur rocade (90 ou 70 km/h).

## ETUDE 2 : OPPORTUNITÉ DE L'ITINÉRAIRE

Cette deuxième étude porte sur 2 aspects.

- **Evaluer et comparer l'intérêt d'itinéraires d'accès à Toulouse**, autre que celui via Verfeil et A680, en fonction des Origines - Destinations (OD).  
Le dossier du débat part sur le seul intérêt d'arriver à Toulouse, qu'importe où dans l'aire urbaine ou périurbaine toulousaine. Or cette approche n'est pas compatible avec les temps de circulation à Toulouse (surtout sur la rocade) et avec une logique de l'usager qui cherchera le trajet le plus optimal en fonction de sa destination sur Toulouse. Si l'arrivée sur Toulouse amène l'usager à emprunter la rocade pour rejoindre ensuite le secteur toulousain recherché, sauf exception, aux heures de pointe, une perte de temps significative est prévisible.

Les itinéraires à évaluer sont alors au moins :

- **itinéraire vers Toulouse nord-est**  
Via Lavaur Saint-Sulpice par la D112 et l'A68, Lavaur ayant un rôle majeur de pôle d'équilibre sur le territoire, et Saint-Sulpice avec le projet **Les Portes du Tarn** qui intéresserait tout particulièrement le développement économique de Castres.  
Pour ce dernier projet, il est nécessaire de préciser quel trafic serait induit entre Saint-Sulpice et Castres, et quelles améliorations routières seraient nécessaires et leurs échéances.
- **itinéraire vers Toulouse est** par la D826 et accès à la rocade par Lasbordes et futur point multimodal à ENTIORE Fonsegrives – Saint Orens.

L'évaluation et la comparaison des coûts généralisés pour l'usager, et des temps de parcours Origine - Destination sont effectuées pour plusieurs destinations toulousaines pertinentes (Cancéropôle, Ranguel, Blagnac, ...), et depuis la sortie de rocade de Castres à la sortie de rocade de Toulouse (arrivée dans le secteur de destination, par exemple secteur sud-ouest pour le Cancéropôle).

En final, l'itinéraire sera évalué selon la durée du trajet et les caractéristiques de son aménagement a minima (trafic, faisabilité, coût, conformité à la politique d'aménagement du territoire, ...).

- **Evaluer et comparer l'intérêt d'autres itinéraires que l'accès à Toulouse** pour le développement économique du bassin d'emploi Castres – Mazamet sur la région et hors région.

Les autres itinéraires à apprécier, qui intéressent Castres, sont :

- **L'accès à l'A68 par la D612 via Albi**
- **L'accès à l'A61 par la D612 et la D624 via Revel et Castelnaudary**
- **L'accès à l'A61 par Béziers**

En particulier sera étudié l'effet pour Castres d'une amélioration de l'axe A68 Albi – A61 Castelnaudary par Revel.