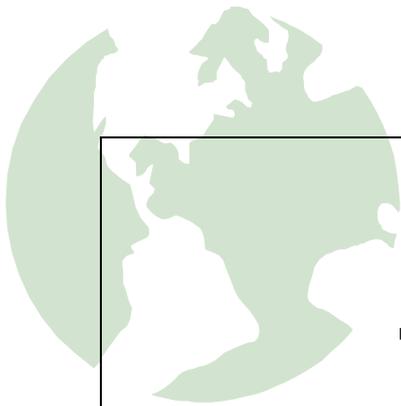


DOSSIER d'OPPORTUNITE
CASTRES – VERFEIL – A68
- TOULOUSE nord-est



Etude
Trafics en 2025
Sur l'itinéraire
Castres – Toulouse

SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....	6
2. LE TRAFIC ROUTIER, LES TENDANCES, LES EFFETS	7
2.1. <i>Rappels sur les modélisations.....</i>	<i>7</i>
2.2. <i>Prévisions des trafics à l'horizon 2025 sur différents scénarii.....</i>	<i>8</i>
2.3. <i>Analyses des prévisions de trafic.....</i>	<i>9</i>
2.3.1. <i>Le TMJA, seul indicateur exploitable pour comparer les scénarii !.....</i>	<i>10</i>
2.3.2. <i>L'autoroute concédée, un frein au développement économique ?.....</i>	<i>10</i>
2.3.3. <i>Une 2x2 voies source de difficultés de circulation à Castres.....</i>	<i>13</i>
2.3.4. <i>Un contexte macro-économique mal évalué, des trafics surestimés.....</i>	<i>15</i>
3. CONCLUSION.....	16



LISTE DES TABLEAUX

Tableau A Situation de référence 2025.....	8
Tableau B Scénario 1 et 2.....	8
Tableau C Scénario 1bis et 1ter.....	8
Tableau D Trafic des Poids Lourds : Réf, s1, s2 (PL).....	9
Tableau E Trafic des Poids Lourds : s1bis, s1ter (PL).....	9

LISTE DES FIGURES

Illustration 1 Prévisions en 2025 du TMJA total par section pour chaque scénario.....	9
Illustration 2 Gain ou déficit de trafic tous véhicules confondus à l'horizon 2025 par rapport à la situation de référence, par section selon les différents scénarii.....	11
Illustration 3 Gain ou déficit de trafic PL à l'horizon 2025 par rapport à la situation de référence, sur les sections Castres – Soual et Puylaurens – Vendine, selon les différents scénarii.....	11
Illustration 4 Augmentation de trafic local à Castres à cause de la 2x2 voies.....	13
Illustration 5 Connexion 2x2 voies et rocade Ouest 2x1 voie de Castres.....	14

GLOSSAIRE

CERTU	<p><u>Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme</u></p> <p>Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques est chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques, pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargés de missions de service public ou des professions en cause. http://www.certu.fr/</p>
DREAL	<p><u>Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement</u></p> <p>Service de l'Etat, maître d'ouvrage de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est par mise en concession.</p>
IAL	Indice d'Accidentologie Local.
MOA	Maître d'Ouvrage
OD	Origine Destination : dans le cas d'un itinéraire, fixe le point de départ et le point d'arrivée.
OFP	Opérateur Ferroviaire de Proximité
PDE	<p>Plan de Déplacements Entreprise</p> <p>Le Plan de Déplacements Entreprise est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés au travail en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, tels que la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, les véhicules propres ...</p>
PDU	Plan de Déplacements Urbain
Projet	On entend par projet , l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est. Il se présente sous 2 variantes dans le dossier du débat public DR1.
SETRA	<p><u>Service d'Etude sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements.</u></p> <p>Service technique du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le Sétra intervient dans le domaine de la route, des ouvrages d'art et des transports. Il est l'auteur, entre autre, du document DR4 : http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/</p>
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
TR	Taux de Risque.
TransCAD	<p><u>Transportation Planning Software Overview</u></p> <p>TransCAD is the first and only Geographic Information System (GIS) designed specifically for use by transportation professionals to store, display, manage, and analyze transportation data. http://www.caliper.com/tcovu.htm</p>
Variante	<p>On entend par variante, le mode de financement et le calendrier de réalisation retenue par la DREAL dans le dossier du débat public (DR1) pour la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est via Verfeil et l'A680.</p> <p>Il y a deux variantes dans le dossier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une mise à 2x2 voies de l'itinéraire par mise en concession et un calendrier de mise en service pour 2015. ▪ Une mise à 2x2 voies progressive de l'itinéraire réalisée partiellement à l'horizon 2025 (seule la mise à 2x2 voies de la section Castres – Puylaurens serait achevée et en service).

REFERENCE

N°	Titre du document	Auteur et date de publication	Lien du document sur le net
DR1	Dossier général du débat public	DREAL Septembre 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/dossier-mo.pdf
DR2	Etude d'accidentologie	DREAL Juin 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-7/7-accidentologie-bd.pdf
DR3	Etudes sur les déplacements	DREAL Septembre 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-3/3-deplacement-bd.pdf
DR4	Evaluation du risque routier par l'analyse de la lisibilité de la route Synthèse	SETRA Juillet 2009	http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Evaluation-du-risque-routier-par-1.4158.html <i>SECU_ROUTE_0937w_rapport_EvaluationRisqueRoutier.pdf</i> <i>SECU_ROUTE_0937w_synthese.pdf</i>
DR5	Test de sensibilité au trafic d'une autoroute concédée limitée à 110 km/h	CETE du Sud Ouest Décembre 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/test-autoroute-110-v1.pdf
DR6	Zoom sur les coûts et les financements	DREAL Décembre 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/lact-ds-additif-fin-haute-def.pdf
DR7	Verbatim, réunion de Caraman	CPDP Novembre 2009	Intervention de M. Le Corre http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/compte-rendu/revel-20091119/20091119-verbatim-.pdf
DR8	Instruction Cadre du 23 mai 2007	23 mai 2007	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/methodes-evaluation-economique-investissements-routiers-interurbains-05-2007.pdf

1. PREAMBULE

Instruction cadre du 23 mai 2007 (cf. DR8) :

« L'étude de trafic devra être menée avec le plus grand soin parce qu'elle :

- fournit les éléments permettant de faire le diagnostic des situations actuelle et future (qualité de service, dimensionnements, etc.) ;
- contribue à la définition des scénarios d'aménagement ;
- préside à la définition des fonctionnalités des infrastructures qui sont un élément déterminant de leur parti d'aménagement ;
- constitue un des éléments de la concertation avec les partenaires locaux de l'Etat et de l'information du public ;
- **constitue la base de l'évaluation des scénarios d'aménagement qui éclaire leur intérêt pour la collectivité et précise notamment les dates optimales de mises en service et le phasage des travaux.** »

L'accélération d'un aménagement à 2x2 voies de Castres à Toulouse est présentée dans le dossier de la DREAL comme facteur incontournable du développement économique du bassin sud tarnais. S'il en était ainsi, elle produirait une augmentation des échanges entre Castres et Toulouse, preuve de l'activité croissante du bassin avec la métropole régionale.

De plus, les trafics estimés par la DREAL (DR3 - Etudes des déplacements), sont les seules données établies pour chacune des 3 situations comparées en 2025 : autoroute concédée dès 2015, aménagement progressif Castres Soual en 2x2 voies non concédée à partir de 2025, et situation de référence 2025. **En particulier, ils sont les seules données du dossier sur l'impact économique de l'aménagement progressif.**

Aussi, l'analyse attentive des trafics estimés par la DREAL est-elle indispensable et précieuse, pour identifier le rôle économique de ces différentes situations en 2025. L'analyse du collectif RN126 est menée avec une présentation et une lecture différentes de celles proposées par le maître d'ouvrage. Les 2 scénarii du dossier sont étudiés, concession (scénario 1) ou aménagement progressif (scénario 2), mais aussi les deux scénarii dérivés, limitation à 110 km/h pour le scénario 1 (scénario 1 bis) et le cas à hypothèse de croissance économique basse avec un PIB à 1,5 % (scénario 1 ter).

Notre analyse montre que les effets de l'autoroute pénaliseraient lourdement le bassin sud tarnais, comparativement à l'aménagement progressif :

1. ce facteur déclaré du développement économique par sa rapidité de réalisation « annoncée » serait en fait **un frein économique pour le bassin sud tarnais** ;
2. au droit de Castres, la 2x2 voies serait inadaptée, générant alors **d'autres nécessités d'aménagement** dont le coût n'est pas évoqué ;
3. les hypothèses macro-économiques, dorénavant vraisemblables en forte réduction par rapport aux hypothèses du dossier, s'accompagneraient d'une baisse très importante du trafic sur l'autoroute concédée
4. la réduction de la vitesse à 110 km/h sur autoroute rendrait l'autoroute moitié moins économiquement attractive pour le bassin sud tarnais que l'aménagement progressif.

2. LE TRAFIC ROUTIER, LES TENDANCES, LES EFFETS

2.1. RAPPELS SUR LES MODÉLISATIONS

La méthode employée et les paramètres utilisés par le maître d'ouvrage pour estimer les trafics sur un horizon prédéterminé et selon différents scénarii d'aménagement, sont détaillés P118 dans le document DR3. On rappelle ci-après, mais de façon succincte, la méthode utilisée par le maître d'ouvrage :

- ❑ **L'outil de prévision** : Logiciel TransCad, logiciel d'exploitation et de planification des transports (cf. P121 DR3).
- ❑ **La loi d'affectation Prix-temps**, modélise le choix de l'utilisateur pour son itinéraire (cf. P121 DR3). La valeur moyenne de l'heure est de 15€ pour un véhicule léger, 40€ pour un poids lourd (cf. P122 DR3).
- ❑ **L'horizon de prédiction** est fixé à 2025 (cf. P118 DR3), le point de départ de la simulation étant l'année 2007 après calage du logiciel TransCad à partir de mesures de trafic en 2007 sur l'ensemble du réseau du territoire concerné.
- ❑ **La situation de référence** est la situation à l'horizon 2025 qui servira de référence pour évaluer les effets économiques et l'évolution des trafics induits par la mise à 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Toulouse par la RN126–RD42–RD20. Cette situation de référence ne considère pas d'aménagements supplémentaires de la route, la dernière réalisation en date étant la déviation de Puylaurens (cf. P127 DR3). Cette situation de référence devrait être conforme à l'instruction cadre du 27 mai 2007 (DR8).
- ❑ **Le contexte macro-économique** retenu par le maître d'ouvrage pour la prévision de trafic est une croissance annuelle du PIB de 1,9% en moyenne sur l'horizon 2025 (cf. P120 DR3). Compte tenu du contexte actuel de crise économique mondiale, le maître d'ouvrage propose un test de sensibilité avec une **hypothèse basse de croissance du PIB de 1,5% par an** préconisée par l'instruction cadre et le Ministère.
- ❑ **Les tarifs péages** sont : **VL 7,05 € tarif 2009** et **PL 16,58 € tarif 2009** (cf. P2 DR6).
- ❑ **Les scénarii** :
 - **Scénario 1** : Autoroute concédée sur tout l'itinéraire Castres – Verfeil avec mise en service en 2015,
 - **Scénario 2** : Aménagement progressif en 2x2 voies sur la seule section Castres – Puylaurens sur l'horizon 2025,
 - **Scénario 1 bis** : c'est le scénario 1, mais avec une limitation à 110 km/h sur l'autoroute (cf. DR6),
 - **Scénario 1 ter** : c'est le scénario 1, mais avec l'hypothèse macro économique basse de croissance annuelle de 1,5% de PIB plutôt que 1,9% (cf. P120 DR3).

Dans les tableaux suivants, on fournit les prévisions de trafic tous véhicules confondus, correspondant aux différents scénarii ci-dessus, et on les compare à la situation de référence. Pour chaque scénario, on dispose donc à l'horizon 2025 des informations suivantes :

- **TMJA** : le Trafic Moyen Journalier Annuel sur les 2 infrastructures à savoir **la 2x2 voies** et la **RN126 existante** c'est-à-dire l'itinéraire de substitution,
- **TMJA total** : le Trafic Moyen Journalier Annuel total sur l'axe Castres – Verfeil, c'est-à-dire la somme des trafics des 2 infrastructures (2x2 voies et RN126),
- **% report** : la répartition du trafic sur l'axe Castres - Verfeil entre les 2 infrastructures
- **Augm. TMJA /an** : le taux de croissance en % du TMJA total sur l'axe Castres – Verfeil,
- **Ecart TMJA / Réf** : l'écart en % du **TMJA total** par rapport à la situation de référence.

Et pour les poids lourds :

- **% PL** : le % de poids lourds du trafic journalier total (TMJA total),
- **Nb de PL Total** : le nombre total de poids lourds du trafic journalier total (TMJA total),
- **Ecart PL / Ref** : l'écart du trafic du nombre de poids lourds par rapport à la situation de référence.

Collectif RN126

2.2. PRÉVISIONS DES TRAFICS À L'HORIZON 2025 SUR DIFFÉRENTS SCÉNARI

Tableau A Situation de référence 2025

Trafic Moyen journalier Annuel (TMJA)		Situation actuelle (2007)	Situation de référence (2025)				
			TMJA	% report	TMJA total	Augm. TMJA /an	Ecart TMJA / Réf
Castres Soual	RN126 existante	24900	28560	100%	28560	0.8%	-
	2x2 voies	-		0%			
Soual Puylaurens	RN126 existante	9500	12130	100%	12130	1.5%	-
	2x2 voies	-	-	0%			
Puylaurens Vendine	RN126 existante	7300	9960	100%	9960	2.0%	-
	2x2 voies	-	-	0%			
Vendine Verfeil	RN126 existante	5600	10200	100%	10200	4.6%	-
	2x2 voies	-	-	0%			

P57 DR1 : Qu'est-ce que la situation de référence en 2025 ? À quoi sert-elle ?

« La situation de référence permet d'évaluer le trafic à l'horizon 2025 en tenant compte de la réalisation de tous les projets programmés (tous modes de transport confondus) mais bien sûr, sans le projet dont on cherche à connaître les effets. »

« Cette situation de référence va aussi permettre de calculer les trafics selon différents scénarios envisageables pour le projet. On les « teste » ainsi dans différents contextes : et si la croissance économique était moins élevée ? »

Tableau B Scénario 1 et 2

Trafic Moyen journalier Annuel (TMJA)		Scénario 1 (2025) Autoroute concédée					Scénario 2 (2025) Aménag. Prog. 2x2 voies				
		TMJA	% report	TMJA total	Augm. TMJA /an	Ecart TMJA / Réf	TMJA	% report	TMJA total	Augm. TMJA /an	Ecart TMJA / Réf
Castres Soual	RN126 existante	17130	51.6%	33210	1.9%	16.3%	13440	37%	36300	2.5%	27.1%
	2x2 voies	16080	48.4%				22860	63%			
Soual Puylaurens	RN126 existante	4190	33.4%	12530	1.8%	3.3%	530	4%	14630	3.0%	20.6%
	2x2 voies	8340	66.6%				14100	96%			
Puylaurens Vendine	RN126 existante	3570	34.8%	10250	2.2%	2.9%	11010	100%	11010	2.8%	10.5%
	2x2 voies	6680	65.2%					0%			
Vendine Verfeil	RN126 existante	2530	23.9%	10580	4.9%	3.7%	11200	100%	11200	5.6%	9.8%
	2x2 voies	8050	76.1%					0%			

Tableau C Scénario 1bis et 1ter

Trafic Moyen journalier Annuel (TMJA)		Scénario 1bis (2025) Autoroute concédée 110 km/h					Scénario 1 ter (2025) Autoroute concédée : PIB = 1,5%				
		TMJA	% report	TMJA total	Augm. TMJA /an	Ecart TMJA / Réf	TMJA	% report	TMJA total	Augm. TMJA /an	Ecart TMJA / Réf
Castres Soual	RN126 existante	17687	54%	32463	1.7%	13.7%	17040	60%	28380	0.8%	-0.6%
	2x2 voies	14776	46%				11340	40%			
Soual Puylaurens	RN126 existante	5168	42%	12289	1.6%	1.3%	4420	44%	9940	0.3%	-18.1%
	2x2 voies	7121	58%				5520	56%			
Puylaurens Vendine	RN126 existante	3967	40%	9929	2.0%	-0.3%	3490	43%	8180	0.7%	-17.9%
	2x2 voies	5962	60%				4690	57%			
Vendine Verfeil	RN126 existante	2556	25%	10232	4.6%	0.3%	2560	33%	7670	2.1%	-24.8%
	2x2 voies	7676	75%				5110	67%			

Collectif RN126

Tableau D Trafic des Poids Lourds : Réf, s1, s2 (PL)

Trafic Moyen journalier Annuel (TMJA)	Situation de référence (2025)			Scénario 1 (2025) Autoroute concédée				Scénario 2 (2025) Aménag. Prog. 2x2 voies			
	TMJA total	% PL	Nb de PL Total	TMJA Total	% PL	Nb de PL Total	Ecart PL /Ref	TMJA Total	% PL	Nb de PL Total	Ecart PL /Ref
Castres Soual	28560	5.8%	1656	33210	5.9%	1973	317	36300	5.8%	2115	459
Vendine Verfeil	9960	10.6%	1056	10250	11.0%	1129	73	11010	11.5%	1266	210

Tableau E Trafic des Poids Lourds : s1bis, s1ter (PL)

Trafic Moyen journalier Annuel (TMJA)	Scénario 1bis (2025) Autoroute concédée 110 km/h				Scénario 1 ter (2025) Autoroute concédée : PIB = 1,5%			
	TMJA Total	% PL	Nb de PL Total	Ecart PL /Ref	TMJA Total	% PL	Nb de PL Total	Ecart PL /Ref
Castres Soual	32463	6.1%	1964	308	28380	6.0%	1702	45
Vendine Verfeil	9929	11.4%	1132	77	8180	11.9%	970	-86

2.3. ANALYSES DES PRÉVISIONS DE TRAFIC

On donne ci-après une analyse des tableaux précédents des prévisions de trafic extraites des documents du maître d'ouvrage. Ces chiffres renseignent sur les éventuels effets ou non effets économiques de la 2x2 voies dans ses 2 scénarii, concédée (scénario 1) ou aménagement progressif (scénario 2), ou dans les deux scénarii dérivés, limitation à 110 km/h pour le scénario 1 (scénario 1 bis) et le cas à hypothèse de croissance économique basse avec un PIB à 1,5 % (scénario 1 ter). Bien entendu, l'analyse de ces chiffres, avec une présentation et une lecture différentes de celles proposées par le maître d'ouvrage (P71 DR1), amène à des conclusions différentes sur les effets attendus de la 2x2 voies.

La graphique ci-dessous donne une synthèse du trafic total pour chaque section et scénario à l'horizon 2025 fourni dans les tableaux précédents.

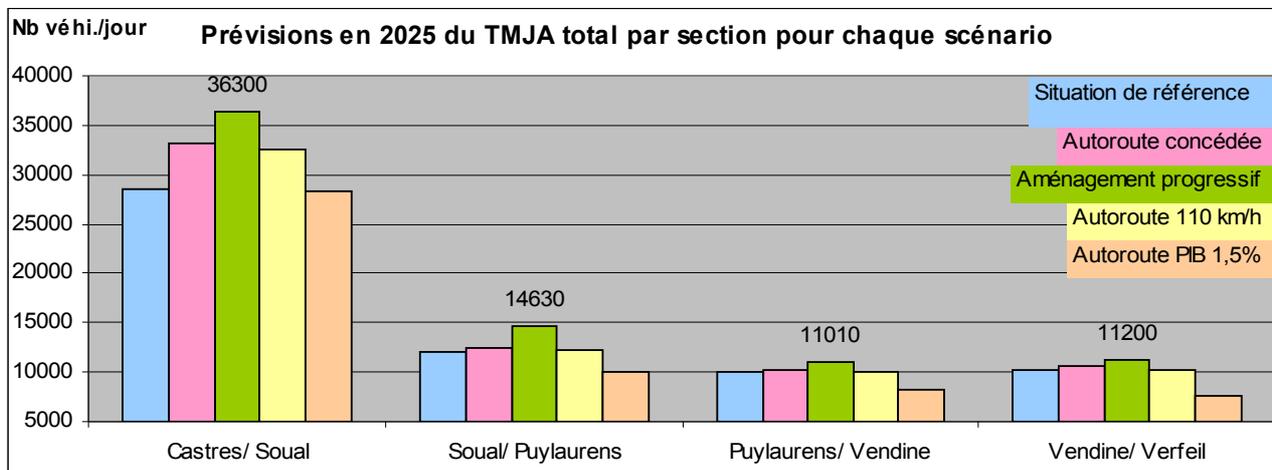


Illustration 1 Prévisions en 2025 du TMJA total par section pour chaque scénario

2.3.1. LE TMJA, SEUL INDICATEUR EXPLOITABLE POUR COMPARER LES SCÉNARI !

Le bilan socio-économique et les effets induits de la 2x2 voies en matière de population et d'emplois ont été établis par le maître d'ouvrage « *à partir des évolutions constatées des territoires desservis par une autoroute en Midi – Pyrénées* » (cf. P88 DR1). Il s'agit donc d'une simple transposition de ce qui a été observé ailleurs, tout en sachant que dans le cas des projets autoroutiers, comme il a été précisé par M. Le Corre lors de la réunion de Caraman (cf. DR7), les schémas de développement induits par une infrastructure ne sont pas aussi simplement transposables d'un territoire à l'autre. Sur ce sujet, le maître d'ouvrage prend en effet de nombreuses précautions dans l'introduction des résultats de son approche pour estimer les effets de l'autoroute : « *Evaluer quantitativement les effets d'une infrastructure sur les évolutions démographiques et d'emplois est un exercice prospectif délicat...* » « *... Les résultats de cette approche sont cependant à prendre comme des éléments prospectifs destinés à éclairer le débat et non comme une prévision intangible.* »

Le maître d'ouvrage précise également que pour le scénario 2 « *... cette approche prospective n'a pas pu être réalisée pour un aménagement à 2x2 voies limité à Castres – Puylaurens par manque de référence pour mesurer les effets d'un tel aménagement.* » (cf.P88 DR1).

En d'autres termes, les bilans socio-économiques du dossier DR1 ne permettent pas de comparer les scénarii entre eux pour identifier celui qui présente le plus grand intérêt en termes d'emplois et de population.

Malgré tout, il reste un élément qui peut servir d'indicateur et qui a été calculé pour tous les scénarii. Il s'agit du trafic total RN126 + 2x2 voies (TMJA total) et du trafic de poids lourds, section par section entre Castres et Toulouse. Si l'on considère, comme le fait le maître d'ouvrage dans son dossier, que le (TMJA) est un indicateur de « vitalité » économique, « d'échange » entre les territoires, entre autre la métropole toulousaine et le bassin Castres Mazamet, alors il renseigne sur l'efficacité relative de chacun des scénarii par rapport à la situation de référence, mais aussi des scénarii entre eux.

En synthèse :

Les bilans socio-économiques du dossier DR1 sont à prendre avec une extrême prudence, comme le rappelle le maître d'ouvrage, car entachés d'une très **grande incertitude**.

L'absence de bilan dans le cas « Aménagement progressif » rend « stérile » l'exercice de comparaison des 2 scénarii « Aménagement progressif » et « Autoroute concédée ».

Seules les valeurs des trafics (TMJA) estimées pour 2025 section par section et pour chaque scénario, permettent d'évaluer les intérêts et les impacts relatifs de chaque solution.

2.3.2. L'AUTOROUTE CONCÉDÉE, UN FREIN AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ?

Les échanges entre le bassin Castrais et la métropole toulousaine sont quantifiables au travers de l'importance du trafic mesuré sur la **section Puylaurens – Vendine**, section suffisamment éloignée de l'influence des 2 extrémités de l'itinéraire, à savoir les villes de Castres et Toulouse.

Le graphique ci-dessous met en évidence **les gains ou déficits potentiels de trafic** en 2025 par rapport à la situation de référence pour chaque section et chaque scénario.

Collectif RN126

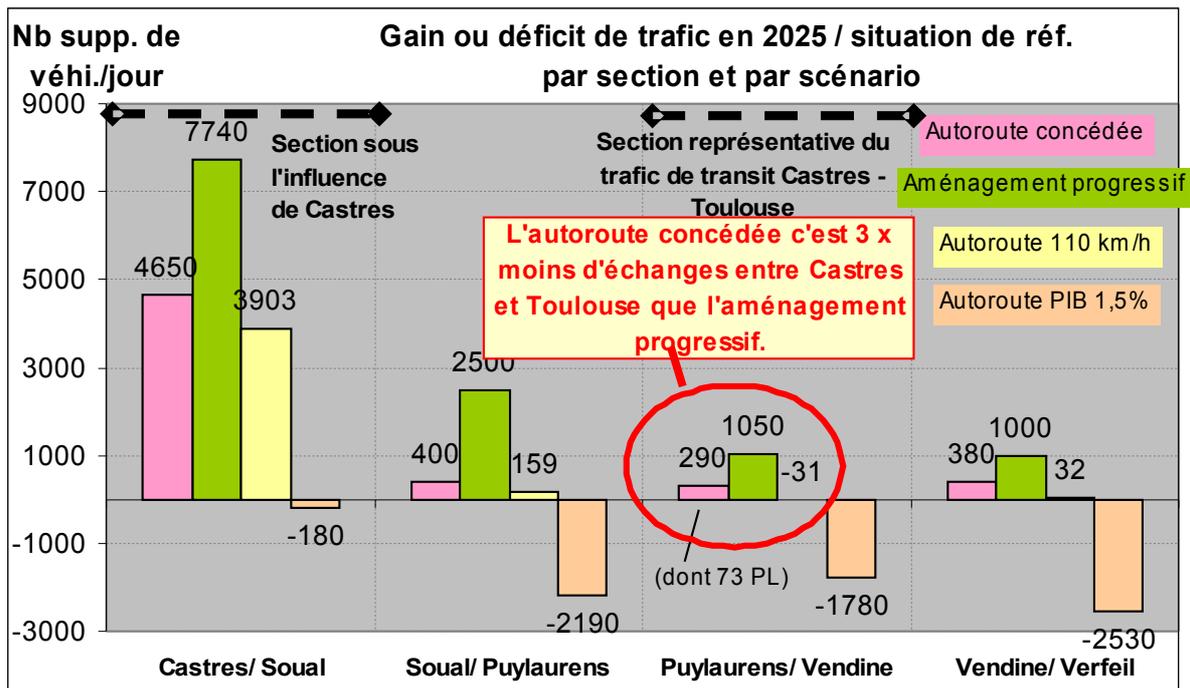


Illustration 2 Gain ou déficit de trafic tous véhicules confondus à l'horizon 2025 par rapport à la situation de référence, par section selon les différents scénarii

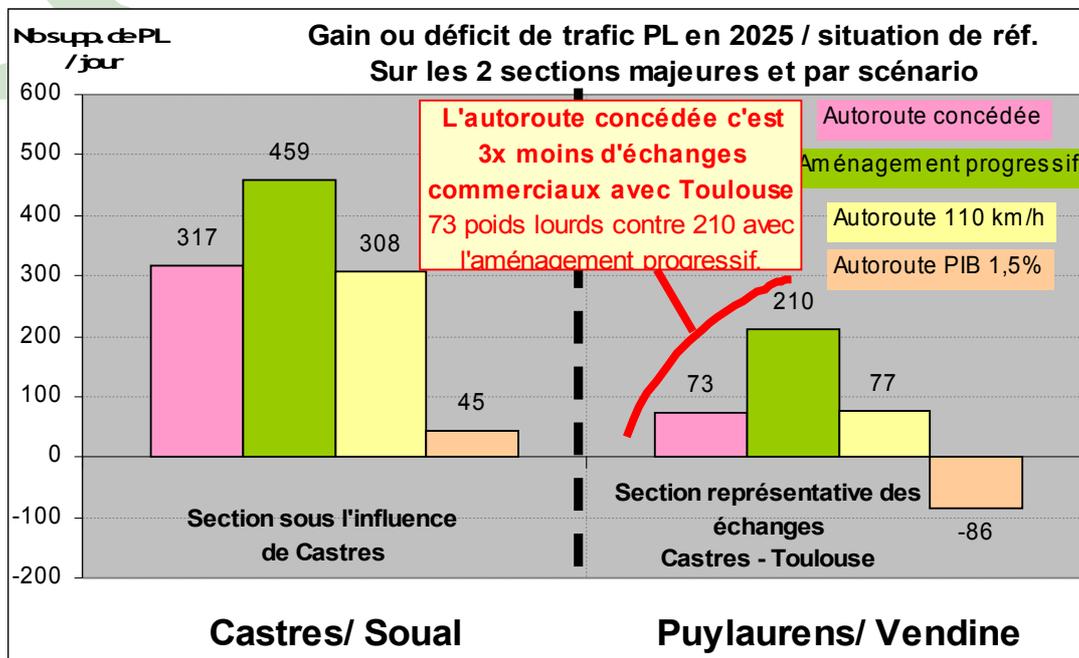


Illustration 3 Gain ou déficit de trafic PL à l'horizon 2025 par rapport à la situation de référence, sur les sections Castres – Soual et Puylaurens – Vendine, selon les différents scénarii

A l'horizon 2025, dans le cas de l'autoroute concédée (**scénario 1**) on constate que l'augmentation de **trafic total** par rapport à la **situation de référence** induite par l'autoroute est de moins de 3% (2,9% exactement cf. Tableau B). Au bout de 18 ans (2007 à 2025), cela ne représente que **290 véhicules supplémentaires** par jour dont un peu plus de 70 poids lourds entre Toulouse et Castres (cf. Illustration 2 et Tableau D) !

Collectif RN126

A la vue de ces chiffres, l'intérêt de l'autoroute concédée pour les échanges entre Toulouse et Castres paraît bien limité !

En revanche, dans le cas du **scénario 2**, aménagement progressif, l'augmentation de trafic entre Puylaurens et Vendine est de 10,5% par rapport à la situation de référence, soit 3 fois plus qu'avec l'autoroute concédée. Et pourtant sur cette section, aucun aménagement n'est prévu à l'horizon 2025.

Doit-on en conclure que l'autoroute serait plutôt un frein au développement économique, aux échanges entre Castres et Toulouse par rapport à l'aménagement progressif ? Comment en effet expliquer, qu'avec le seul aménagement de la section Puylaurens - Castres **du scénario 2**, l'effet sur les trafics de transit entre Castres et Toulouse soit plus important qu'avec l'autoroute concédée ?

A cela on peut avancer deux hypothèses :

- **Le prix du péage** trop important de l'autoroute concédée est dissuasif, et limite les échanges dans le cas de l'autoroute payante, même si elle permet un gain de temps sur tout l'itinéraire,
- **Le gain de temps** obtenu avec l'autoroute entre Puylaurens et Verfeil par rapport à la situation actuelle est négligeable (environ 5 mn¹), la section Puylaurens – Verfeil ne présentant aucune difficulté de circulation, et les gains de temps pour les scénarii 1 et 2 sur la section Castres - Soual par rapport à la situation de référence étant les mêmes.

Enfin, pour conforter l'hypothèse ci-dessus suggérant que le caractère payant de l'autoroute handicape les échanges économiques du bassin Castres Mazamet avec les territoires extérieurs, on peut remarquer que sur la section Castres – Soual, le gain de trafic en poids lourds dans le scénario route gratuite « Aménagement progressif » est 50% plus important que dans le cas de « l'autoroute payante » (317 PL scénario 1, et 459 PL scénario 2 : cf. Tableau D et **Illustration 3**).

En synthèse :

A l'horizon 2025, l'autoroute concédée a un effet plus que limité dans l'augmentation des échanges entre la métropole toulousaine et Castres. Par rapport à la situation de référence où aucun aménagement de la RN126 n'est envisagé, c'est un peu moins de 290 véhicules supplémentaires en 2025 dont à peine 73 poids lourds.

En revanche, l'aménagement progressif a pour effet d'accroître le trafic entre Toulouse et Castres d'un facteur 3 par rapport à l'autoroute concédée, et ce vraisemblablement grâce à la gratuité de l'itinéraire et aux gains de temps que cette solution induit dans les déplacements à l'entrée de Castres.

Le gain de temps avec l'autoroute est dérisoire en regard du prix à payer, ce que traduisent tout à fait les chiffres de trafic, puisque par principe la prévision des trafics par le logiciel TransCad s'appuie sur une modélisation du choix de l'utilisateur représentée par une loi d'affectation « prix-temps » (cf. P121 DR3).

En final, on peut considérer que sur l'horizon 2025, l'autoroute se présente plutôt comme un frein aux échanges entre le bassin castrais et la métropole toulousaine par rapport à la solution « aménagement progressif ».

¹ Puylaurens – Verfeil, 30 km écart de temps entre une vitesse moyenne à 85 km/h sur la RN126 et une vitesse à 110 km/h sur l'autoroute: moins de 5 mn

Collectif RN126

2.3.3. UNE 2X2 VOIES SOURCE DE DIFFICULTÉS DE CIRCULATION À CASTRES

Au droit de Castres, la 2x2 voies, qu'elle soit concédée ou non (scénario 1 ou 2) facilite la traversée de la zone urbanisée et commercialisée de la section Castres Soual, et entraîne donc inévitablement une augmentation de trafic liée à l'amélioration des déplacements.

Sur la section Castres - Soual, il y aurait en 2025 par rapport à la situation de référence (cf. Tableau B et Illustration 4) :

- dans le cas de l'**aménagement progressif** : 7740 v/j de plus, soit 27,1%,
- dans le cas de l'**autoroute payante** : 4650 v/j de plus soit 16,3%.

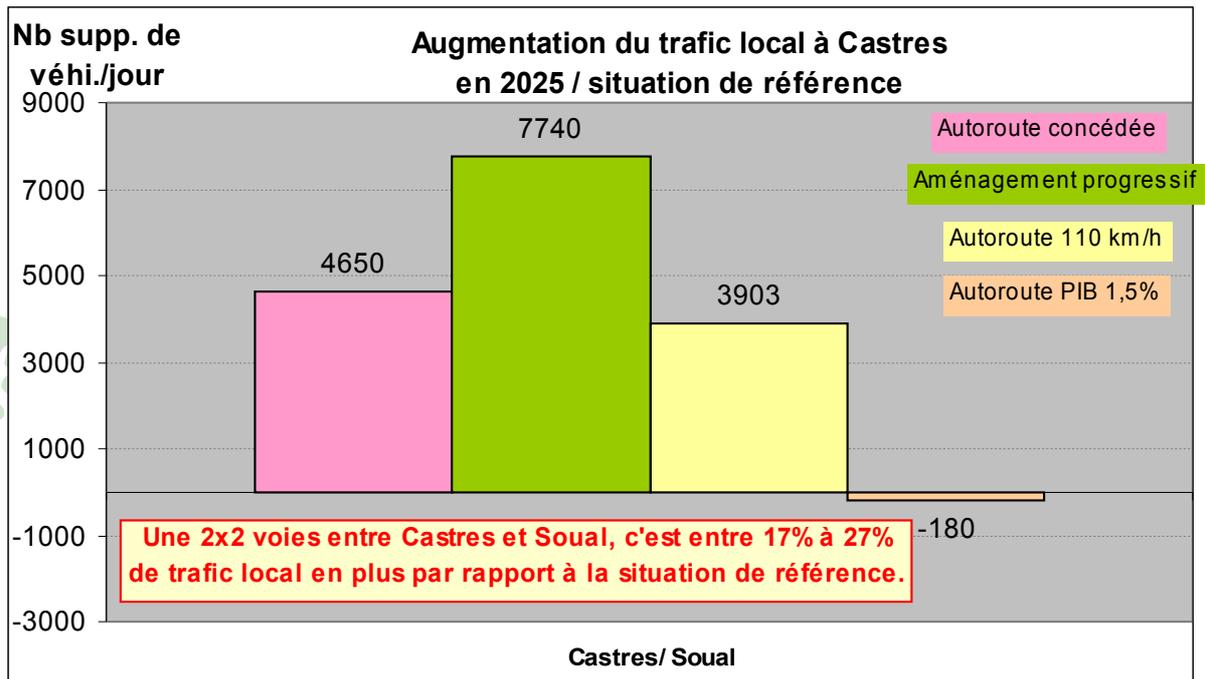


Illustration 4 Augmentation de trafic local à Castres à cause de la 2x2 voies

Cependant, même si la 2x2 voies facilite la traversée de la ZAC MELOU, l'augmentation de trafic conséquente dans les 2 cas (scénario 1 et 2 mais en particulier dans le cas « Aménagement progressif »), posera inévitablement une difficulté à long terme dans le périmètre ouest de la ville de Castres, et entre Soual et Castres.

Il faut en effet noter les points suivants :

1. ce secteur s'étalant de l'entrée ouest de Castres jusqu'à Soual est déjà fortement urbanisé, d'une part par la présence de la zone commerciale du Melou, d'autre part par celles des villages de Saïx, de Cambounet sur le Sôr et de Soual, dont l'urbanisation étalée de part et d'autre de la RN126 est manifeste,
2. à terme, ce secteur, de part sa position économique stratégique plus attractive que celle du Causse, du fait de son ouverture vers l'ouest du territoire régional (Toulouse) et le sud du territoire (Revel Castelnaudary), va poursuivre son urbanisation, soit sous forme de zones d'activités, soit sous forme de zones d'habitations pavillonnaires. D'après les prévisions de croissance démographique du dossier (DR1 P89) ce sont à l'horizon 2025 près de 12000 habitants supplémentaires qu'il faudrait accueillir. Il est fort probable qu'une grande partie de ces nouveaux arrivants privilégieront ce secteur plutôt que tout autre autour de Castres pour les raisons évoquées ci-dessus.

Collectif RN126

- la rocade sud ouest de Castres conduisant au sud de Castres, et en particulier à la zone du Causse et à Mazamet, est à 2x1 voie. On imagine aisément dès lors, les encombrements induits par un « effet entonnoir » que le sous dimensionnement de cette infrastructure va provoquer aux entrées et sorties la reliant à la 2x2 voies vers Toulouse. Cette connexion deviendra un point noir, qui verra se concentrer aux heures de pointe un trafic voulant quitter la rocade pour accéder à la 2x2 voies, ou le contraire.

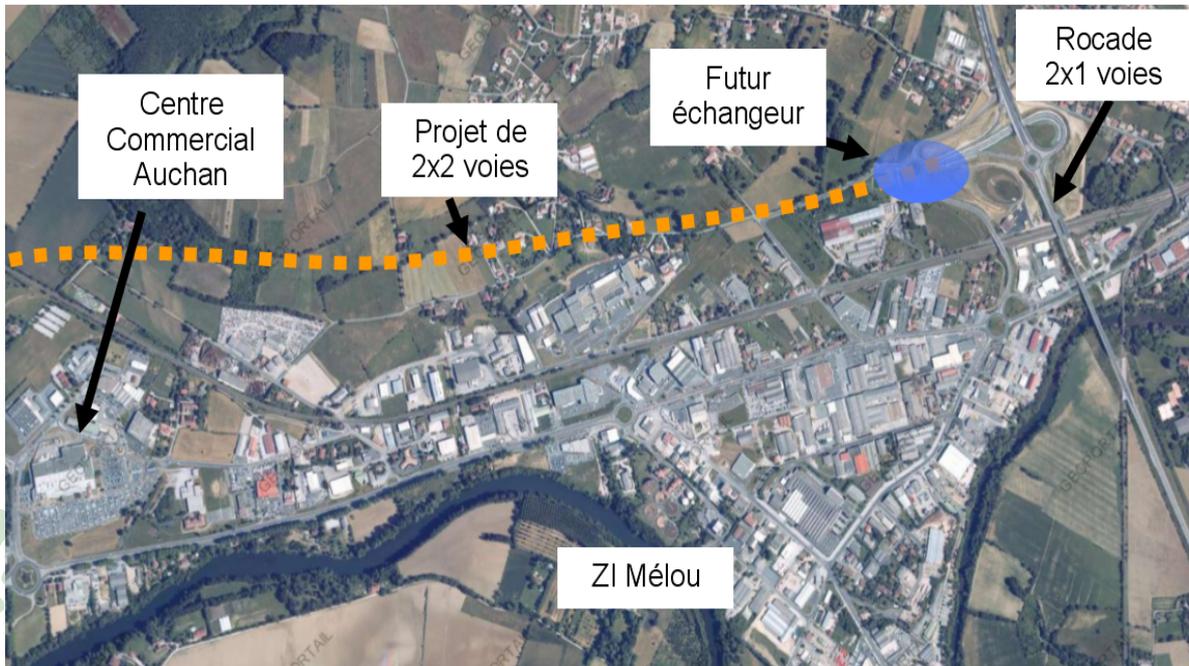


Illustration 5 Connexion 2x2 voies et rocade Ouest 2x1 voie de Castres

En synthèse :

Compte-tenu de nombreuses considérations (augmentation prévisible de l'urbanisation entre Castres et Soual, augmentation de 16 à 30% du trafic à l'horizon 2025 au droit de Castres par la mise en œuvre d'une 2x2 voies Castres - Soual, du sous dimensionnement de la rocade sud-ouest de Castres), il est prévisible que demain, Castres et le secteur péri urbain entre Castres et Soual, se trouveront confrontés aux heures de pointe aux mêmes problèmes de circulation que les grandes villes.

La prévision des trafics pour 2025 en présence d'une 2x2 voies entre Castres et Soual, montre que ces difficultés seront aussi celles de Castres et de sa proche couronne. Ces difficultés prévisibles, ne pourront être évitées que si un choix volontariste est fait en faveur du développement des services et infrastructures de transport en commun pour concurrencer l'usage du véhicule individuel en zone urbaine et périurbaine. En parallèle, au droit de Castres, et entre Castres et Soual, il est nécessaire de dissocier le trafic de transit du trafic local d'accès à la ZAC Melou, et de fiabiliser les temps de parcours. Mais la solution à envisager, ne passe pas par une 2x2 voies en site propre inadaptée et favorisant l'usage de la voiture individuelle en zone urbaine au détriment des transports en commun.

C'est pourquoi, l'expérience des grandes villes telle que Grenoble, et les difficultés qu'elles rencontrent aujourd'hui par les encombrements de leur réseau routier aux heures de pointe, devraient inspirer la politique de la communauté de l'agglomération de Castres en matière d'aménagement des infrastructures et de développement des transports en commun.

2.3.4. UN CONTEXTE MACRO-ÉCONOMIQUE MAL ÉVALUÉ, DES TRAFICS SURESTIMÉS

Le maître d'ouvrage, dans ses simulations de prévisions de trafic à l'horizon 2025 et au-delà, définit un contexte macro-économique moyen pour les périodes 2007-2015, 2015-2025, 2025-2050 en s'appuyant sur l'instruction cadre DR8.

Le contexte macro-économique est caractérisé entre autre par la croissance annuelle du PIB. La valeur moyenne retenue par le maître d'ouvrage est de 1,9%, valeur constante jusqu'en 2025, l'hypothèse basse étant fixée à 1,5% (cf. P120 DR3).

Les prévisions de trafic à l'horizon 2025 pour l'autoroute concédée, et dans le cas de l'hypothèse de croissance économique basse (PIB = 1,5%), montrent un fort déficit de trafic par rapport à la situation de référence. Sur les sections entre Soual et Vendine, ce déficit dépasse les 17 %, indiquant que les échanges avec Toulouse s'effondrent.

Pour qu'il n'y ait pas baisse de trafic par rapport à la situation de référence, il faudrait que le PIB ne soit pas inférieur à 1,88%². Or la situation économique actuelle, compte-tenu de la crise financière survenue en 2008, les valeurs de PIB publiées et prévues par l'OCDE sont de 0,4% [2008], -3% [2009], 0,2% [2010], 1,6% [2011], valeurs sur les 4 premières années de la simulation largement inférieures au 1,88% de PIB minimum pour que le solde de trafic induit par l'autoroute concédée soit positif. De plus, la plupart des économistes et spécialistes s'accordent à dire que se profileraient dans les 10 prochaines années d'autres crises, quelles soient énergétiques (pétrole), économiques, ou sociales.

En synthèse :

Le contexte économique actuel et à venir incite à la plus grande prudence quant aux effets positifs que prétend apporter l'autoroute Castres - Toulouse. La marge de manœuvre est très faible, les valeurs de PIB relevées de 2008 à 2011 sont très largement inférieures à celle retenue par le maître d'ouvrage dans ses simulations (1,9%).

Aussi le PIB à 1,9% retenu pour les prévisions de trafic est une valeur surestimée, et correspond déjà au PIB minimum nécessaire pour avoir avec l'autoroute concédée un solde positif en trafic entre Castres et Toulouse par rapport à la situation de référence.

En final, l'hypothèse d'un PIB à 1,9% est une hypothèse trop optimiste pour les prévisions de trafic. Et même pour cette hypothèse, le solde de trafic de transit entre Castres et Toulouse est proche de zéro.

² On réalise une simple règle de 3 sur les 2 sections centrales de l'itinéraire, Soual-Puylaurens et Puylaurens-Vendine pour évaluer le facteur d'échelle entre PIB et croissance du trafic : dans les tableaux B et C on note que pour un PIB = 1,9%, le gain de trafic est de 3%, pour un PIB = 1,5%, on a -18%, ce qui donne un PIB de 1,88% pour un solde de trafic nul par rapport à la situation de référence.

3. CONCLUSION

Le dossier du maître d'ouvrage, sur l'opportunité de la mise en concession d'une 2x2 voies entre Castres et Toulouse, se résume à quelques arguments simplement énoncés et répétés, à défaut d'être justifiés et démontrés. C'est pourquoi ils sont en grande partie contredits dans d'autres documents d'analyse déjà publiés dans le cadre du débat public (cahiers d'acteurs, notes techniques, demandes d'études complémentaires du collectif RN126).

En se reportant à ces documents, on peut rappeler les principaux constats déjà présentés sur les justificatifs du projet autoroutier :

- **il est faux de dire que la 2x2 voies vers Toulouse nord-est est essentielle et urgente** pour accélérer le développement économique du bassin sud tarnais : c'est une amélioration des modes et conditions de déplacements qui est essentielle et urgente, dont, pour une partie, vers Toulouse sud ou sud-est ;
- **il est faux de dire que la mise en concession permet une réalisation en 2015** : 2018 est une échéance optimiste plus vraisemblable ;
- **il est faux de dire que l'accidentologie de l'axe concerné mérite une nouvelle infrastructure** : en l'état, son niveau de sécurité routière est dans la norme nationale et régionale, et des améliorations à moindres frais pourraient sécuriser encore sensiblement cet axe (cf. DR2) ;
- **il est inacceptable de ne pas disposer d'une étude de l'aménagement de l'existant pour une autre utilisation équivalente** des mêmes fonds publics nécessaires à la mise en concession (cf. § 2.3.1).

Que reste-t'il alors comme arguments en faveur du projet autoroutier ?

Contribue-t'il au développement économique du bassin Castres – Mazamet ?

La réponse est donnée par la présente analyse des trafics qui démontre qu'en plus des nombreux impacts négatifs identifiés, l'autoroute n'accompagnerait ni de manière optimale, ni de façon accélérée, le développement économique du bassin d'emplois Castres – Mazamet.

- **La 2x2 voies payante n'est pas opportune** parce que les chiffres du dossier du maître d'ouvrage montrent qu'un aménagement progressif se révèle au moins 3 fois plus propice au développement économique du bassin que le projet autoroutier.
- **La 2x2 voies n'est pas opportune également parce qu'après 10 ans de mise en service** (de 2015 à 2025) elle n'induirait en 2025 que 3 % au mieux de trafic d'échange en plus avec Toulouse par rapport à une situation sans aménagement de l'itinéraire.
- **La 2x2 voies (gratuite ou concédée), serait inévitablement source de difficultés de circulation** et d'urbanisation à Castres, avec une augmentation de trafic local allant jusqu'à presque 30%, obligeant encore d'autres aménagements lourds à la charge des collectivités.
- **Si de plus, les hypothèses de croissance économiques (PIB)** utilisées par le maître d'ouvrage pour l'estimation des trafics se révélaient surestimées, comme on peut raisonnablement s'y attendre³, l'utilité collective et économique de cette autoroute deviendrait nulle, voire même négative ! Ce qui revient à dire que l'axe dans son état actuel, sans aucune amélioration, contribuerait aussi bien en 2025 aux besoins, voire mieux, et sans investissement !!!

³ Par exemple si la croissance économique se réduisait à une évolution moyenne du PIB en dessous de 1,9% environ, la valeur utilisée par le maître d'ouvrage. A ce jour, cette valeur est largement surestimée : en 2008 0,4%, en 2009 - 3%, en 2010 0,2%, en 2011 1,6% d'après l'OCDE.

En synthèse :

Ainsi, et tout particulièrement dans un contexte socio-économique et environnemental actuel plus contraignant, et dorénavant à prendre en compte, les trafics estimés dans le dossier DREAL montrent que **l'autoroute pénaliserait doublement le bassin sud tarnais**, en défavorisant le développement économique possible avec d'autres formes d'aménagement de cet axe, et ainsi, en mobilisant inutilement des fonds publics importants des collectivités territoriales, utiles autrement.

On peut alors légitimement se demander pourquoi, l'Etat et les collectivités territoriales financeraient à prix d'or, une autoroute concédée, discriminante pour le territoire et le citoyen par le péage, dont les délais de réalisation ne seraient guère différents d'un aménagement de l'existant, et dont **les effets économiques seraient à peine visibles par rapport à la situation actuelle**.

C'est pourquoi, toute autre amélioration de cet axe doit alors être recherchée à partir d'une estimation des trafics aux hypothèses révisées, pour une mise en œuvre rapide, et un **meilleur rapport « évolution du trafic / coût »**, l'évolution du trafic étant la manifestation du développement économique.

Cet indicateur « **évolution du trafic / coût** » devrait être le **premier critère d'intérêt public**, notamment pour les collectivités locales en quête d'accompagner de manière optimale le développement économique du bassin sud tarnais.

