

Recule 29/12/2009
15⁰/12-09

MONTAGUT Jacques
92, Avenue de Toulouse
81200 AUSSILLON

à COMMISSION PARTICULIERE DEBAT PUBLIC
LIAISON CASTRES - TOULOUSE
REGUS - Immeuble ATRIA
8, Esplanade Compans Caffarelli
31000 TOULOUSE

Dans le cadre du débat sur le projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse, je souhaite produire à la commission mes arguments exprimés à titre individuel, en tant qu'usager (depuis Mazamet) de cet axe routier, sans appartenance à un groupe d'intérêts ou de pression, après avoir pris connaissance des seuls documents généraux d'information (dossier du débat public émanant du maître d'ouvrage, cahiers d'acteurs) et après avoir assisté à la réunion publique du 02/12/2009 à Mazamet.

Objet du débat et sens de mon argumentation :

D'après les documents produits, l'alternative n'est plus entre "Autoroute (2 x 2 voies)" et "pas d'autoroute" ; la décision de réalisation d'un nouvel axe routier à 2 x 2 voies, avec maintien de la route existante (conservée ou reconfigurée) paraît actée et le choix est, sur l'ensemble d'un itinéraire allant de Castres à Verfeil se connectant sur l'A68 (liaison Albi-Toulouse), entre une autoroute concédée, c'est à dire payante, entièrement réalisable à l'horizon 2015, et une autoroute (la même) non payante, de réalisation progressive et plus aléatoire, sur plusieurs dizaines d'années. Une partie de cette 2 x 2 voies existe déjà (déviation de Soual et déviation de Puylaurens). Le dossier du maître d'ouvrage propose et appuie l'option de l'autoroute concédée, conformément à l'orientation de la grande majorité des élus et organismes socio-professionnels du secteur de Castres - Mazamet. L'objet du débat revient à valider ou non l'option d'une autoroute à péage.

Dans le choix proposé, ma préconisation est de retenir la solution de l'autoroute non payante réalisée progressivement, en décalage avec l'opinion dominante à Castres - Mazamet, motivée par une analyse générale critique de cette opinion dominante et par des arguments de fait modérant l'urgence d'un itinéraire à 2 x 2 voies, essentiellement pour la partie de l'itinéraire allant de l'intersection de la RD 826 à Verfeil, en considérant que la prise en compte effective du volume du trafic aurait dû inciter plutôt à prioriser l'aménagement des liaisons internes à la Communauté d'agglomération de Castres - Mazamet (notamment l'axe Labruguière - Mazamet, traité avec parcimonie, alors que le trafic local y est assez dense, et que, longé par la voie ferrée, il présente des facteurs de danger aux intersections avec passage à niveau).

Analyse critique sur le contexte favorable à l'autoroute à péage dans le secteur de Castres - Mazamet :

De la réunion publique de Mazamet, est ressortie, avec une quasi unanimité, l'attente urgente d'une autoroute, à tout prix, sans formulation de préoccupations sur les modalités de réalisation (équilibre du financement, péage, contexte environnemental), soutenue, outre la mise en avant du critère de sécurité (l'autoroute est moins accidentogène), à la fois par des arguments de revendication ("nous sommes délaissés", "nous sommes les seuls à ne pas avoir d'autoroute", "nous sommes au bout du monde") et par des arguments généralistes et volontaristes, présumant d'importantes retombées économiques et démographiques pour le secteur.

Il est à noter d'ailleurs que ce désir d'autoroute, dépassant l'horizon toulousain, est ancien (l'association ATLASE réclamait autrefois une autoroute entre Mazamet et Carcassonne, son sigle signifiant "Aude et Tarn Liés pour un Avenir dans le Sud Europe") et persistant (l'idée d'atteindre Béziers a été évoquée lors de la réunion publique).

La teneur de l'argumentaire plaidant pour une autoroute au plus tôt, donc à péage, qui pourrait valoir pour tout autre territoire, appelle à notre avis quelques nuances ou objections, en dehors du fait indéniable qu'une liaison rapide (d'autant plus si elle est non payante) est favorable au plan démographique :

- D'autres territoires de Midi-Pyrénées sont encore plus ou moins pourvus en liaisons rapides avec Toulouse, par exemple : Rodez ; Villefranche de Rouergue / Decazeville / Figeac ; Auch.

- Les retombées économiques sont à relativiser en matière d'attractivité des entreprises : Bien que desservies par autoroute, des villes comme Saint Gaudens, Lannemezan, Tarbes, Cahors n'ont pas enregistré une dynamique d'implantation. L'attractivité concerne semble-t-il le plus souvent des activités liées à la logistique (par exemple, sur l'axe Albi - Toulouse, la zone de Gabor à Saint Sulpice) et au dynamisme démographique (secteur de l'immobilier et de la construction). L'effet positif devrait être plutôt conservatoire pour des activités déjà présentes (quoiqu'existent des contre exemples : ainsi, VALEO a conservé son implantation de Mazamet alors qu'il a fermé les unités de Montauban et de Cahors).

Réflexion sur la problématique des liaisons routières entre Castres et Toulouse et sur le projet de mise en concession :

- D'après le dossier du débat, l'enjeu principal de la réalisation d'une liaison rapide paraît être un gain de temps d'environ 15 mn et de régularité par rapport à la situation actuelle. Dans le cadre d'une mise en concession, il est indiqué que les autorités publiques sont susceptibles de verser une subvention d'investissement au concessionnaire afin de permettre l'équilibre d'exploitation ; Le volume du trafic futur et la fiabilité des prévisions (produit des péages) sont donc déterminants de l'opportunité de l'investissement et du montage de son financement.

- Considérations sur les données du trafic actuel :

D'après le dossier du débat, on constate que le trafic actuel (chiffres de 2007) le plus important sur la zone d'étude se trouve en agglomération, aux abords de Toulouse et aux abords de Castres (mais aussi entre Castres et Mazamet, portion qui étonnamment n'est pas intégrée dans le projet alors que l'on atteint près de Mazamet 11.610 véhicules/jour et que l'on fait souvent référence à un bassin de vie de 100.000 habitants ou plus dont le secteur de Mazamet doit bien représenter près du tiers).

Hors agglomération, le trafic (itinéraire par Puylaurens à priori le plus pertinent) est sensiblement moindre : 9.500 véhicules/jour vers Puylaurens, 7.500 véhicules/jour vers Cuq-Toulza ; entre Cuq-Toulza et Toulouse, avec la possibilité de 2 itinéraires (par Verfeil ou par Saussens-RD 826), on relève sur l'axe passant par Verfeil, 5.800 véhicules/jour à l'Est de Verfeil et 4.250 véhicules/jour à l'ouest de Verfeil, et sur l'axe passant par Saussens (RD 826) 6.800 véhicules/jour près de Saussens et 20.000 véhicules/jour aux abords de Toulouse. En fait il est vraisemblable que le choix d'itinéraire (soit par Verfeil, soit par Saussens) se fait en fonction du lieu de destination (ou de départ) dans Toulouse ; Ainsi, pour le secteur sud-est de Toulouse, le trajet par Verfeil allonge la distance et le trajet par Saussens, quoiqu'imparfait (traversée de zones bâties, sinuosité) apparaît plus performant en terme de durée.

Globalement, hors agglomération, le trafic actuel entre Castres et Toulouse n'apparaît pas spécialement chargé et un usager raisonnable respectant les limitations de vitesse est rarement confronté à des ralentissements.

- Appréciation critique sur l'opportunité d'un itinéraire à péage :

Non considéré sous l'aspect moyen de financement et d'accélération de la réalisation du projet, le péage peut être interprété comme un instrument de partition du trafic global pour le désintensifier ; il n'apparaît pas adapté hors des grands axes à fort trafic ; pour l'axe considéré, au vu du trafic actuel, il est probable que le péage se traduira par une capacité sous employée.

Je ne suis pas en mesure d'apprécier les prévisions de trafic dont le chiffrage apparaît cohérent en pages 72 et 73 du dossier du débat public. Je relève dans le commentaire des pages 70 et 71, l'indication que malgré le péage, le trafic se reporterait "largement" ou "majoritairement" sur l'autoroute, surtout pour les usagers effectuant la totalité du trajet entre Castres et Toulouse. A ce propos, je persiste à penser que doit être considéré le fait, pour le flux de circulation concernant le secteur Sud-Est toulousain, que le trajet par Verfeil, plus long d'environ 10 km et payant, n'apportera pas un gain de temps appréciable et que le trajet plus direct du RD 826 (par Saussens) conservera une part notable du trafic. J'observe enfin que le trafic estimé en 2025 pour l'autoroute à péage est comparativement du même niveau, sur la zone d'étude, que celui obtenu sur les axes Castres - Lavaur - Saint Sulpice ou Castres - Revel - Toulouse et est sensiblement inférieur à celui constaté aux abords de villes comme Revel ou Mazamet, ce qui semble attester d'un probable sous emploi de capacité.

Conclusions en faveur d'une autoroute gratuite et d'un aménagement progressif :

- Une autoroute gratuite captera logiquement un trafic plus important (de l'ordre de 40 à 70 % de plus que l'autoroute à péage selon le chiffrage pour 2025) et constituera donc pour la collectivité un investissement plus performant.

- Le processus d'aménagement progressif devrait être dicté par le volume du trafic et l'appréciation qualitative de la route existante (profil, traversée de zones bâties...) ; Dans cette approche, je suggère, en le commentant, l'ordre des priorités suivant :

1 - Section entre Soual et Castres (dont le financement paraît déjà en partie acquis), prioritaire compte tenu d'un fort trafic avec une composante locale importante. Notons que dans l'hypothèse de l'option à péage, le trafic local rechignerait sans doute à emprunter cette section si elle était payante et l'on ne peut exclure que finirait par émerger des groupes de pression pour demander aux collectivités publiques la suppression du péage, comme cela s'est déjà produit pour le péage de Roques Sur Garonne au Sud-Ouest de Toulouse.

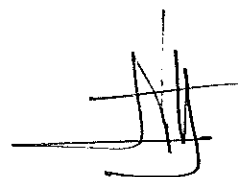
2 - Déviation de Cuq - Toulza (pour supprimer la traversée du village), qui pourrait n'être dans un 1er temps qu'une déviation courte, à défaut d'être prolongée à l'ouest vers l'intersection du RD 826 (portion assez rectiligne comportant quelques intersections et îlots bâtis en retrait de voie) et à l'est jusqu'à la jonction de la déviation de Puylaurens (secteur où l'actuelle route comporte dans chaque sens des zones alternées de dépassement assurant de manière satisfaisante la fluidité du trafic).

3 - Liaison entre la déviation de Soual et la déviation de Puylaurens : portion courte et rectiligne mais en déclivité (ce qui peut induire quelques ralentissements dans la partie montante, en direction de Toulouse), avec en discontinuité quelques îlots bâtis.

4 - Section entre Cuq-Toulza (ou intersection de la RD 826) et Verfeil (soit moins de 20 km) : la route actuelle, dont la partie tarnaise avait été aménagée et élargie vers les années 1980, ne traverse aucune zone bâtie (excepté un petit hameau), est d'un profil assez rectiligne, avec une visibilité satisfaisante et peu d'intersections, reçoit peu de trafic local (elle traverse de petites communes rurales à faible population) et concerne principalement du transit en provenance ou en direction de Castres. De ce fait, avec un trafic mesuré et des conditions de circulation correctes, une mise à 2 x 2 voies de cette section me paraît pouvoir être différée sans incidence sensible sur le temps de trajet.

- Une réalisation progressive de la 2 x 2 voies est aussi rendue cohérente par la prise en compte et l'anticipation des contraintes environnementales qui, pour les prochaines décennies et avant conversion du parc automobile (énergies alternatives), devraient amplifier la tendance à prescrire la réduction des vitesses maximales autorisées (déjà effective sur le périphérique toulousain et les sorties de ville vers Tarbes et Auch) comme moyen de réduction de la consommation de pétrole et des émissions de carbone.

Le 23 Décembre 2009,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a horizontal line at the bottom, positioned above the printed name.

J. MONTAGUT