



Débat public

Octobre 2009

Janvier 2010

Projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession

Toulouse moteur du développement régional

L'agglomération toulousaine connaît un développement économique et une croissance démographique qui suscitent une réelle dynamique régionale mais qui s'accompagnent d'un étalement urbain mal contrôlé. Le renforcement des villes moyennes situées à moins d'une heure de Toulouse permettra de mieux maîtriser ces phénomènes tout en dynamisant l'ensemble des bassins de vie concernés, comme celui de Castres-Mazamet.

Castres-Mazamet : un renouveau économique à conforter

Suite au déclin de son industrie textile, prépondérante au XX^{ème} siècle, l'agglomération de Castres-Mazamet s'est engagée, ces dernières années, dans une profonde mutation de son économie.

Outre la création de zones d'activités bien équipées, d'une technopole favorisant l'innovation et d'un pôle d'enseignement supérieur dynamique, Castres-Mazamet s'implique dans le pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé, en réseau avec Toulouse. Ces initiatives ont permis de renforcer les entreprises renommées et le réseau dense de PME qui constituent le tissu économique de l'agglomération.

Améliorer les déplacements

Pour participer pleinement au dynamisme de la métropole toulousaine, l'agglomération de Castres-Mazamet doit cependant améliorer ses liaisons avec la capitale régionale. En effet, que ce soit par



la route ou par le train, le temps de trajet Castres-Toulouse est sensiblement supérieur à celui d'autres villes moyennes de Midi-Pyrénées (Albi, Foix, Montauban...) voire même de Carcassonne.

Des efforts importants ont déjà été engagés ou sont en cours :

► Sur le plan ferroviaire, le sud tarnais devrait bénéficier de plus de fréquences et d'une meilleure qualité de services grâce à une part significative des 800 millions investis dans le cadre du plan Rail par l'Etat, la Région Midi-Pyrénées et RFF.

► Sur le plan routier, la mise à 2 x 2 voies de l'itinéraire RN 126 – RD 42 – RD 20 – A 680 – A 68

a été actée par décision ministérielle du 8 mars 1994 ; trois déviations ont été réalisées (Verfeil, Puylaurens et Soual). Une partie importante de l'itinéraire reste cependant à mettre à 2 x 2 voies.

Le train ne pouvant répondre seul à tous les besoins de transports et, malgré les effets modérateurs des politiques publiques, la part de l'automobile dans les déplacements devrait rester prépondérante à l'horizon 2025.

C'est pourquoi l'Etat, responsable du réseau routier national soumis au débat public les modalités de poursuite de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse.

Le trajet Castres-Toulouse

En voiture

Plusieurs itinéraires permettent de relier Castres à Toulouse, tous empruntent au moins partiellement le réseau routier départemental.

Peu performants, ils permettent au mieux, selon les difficultés d'accès au périphérique toulousain, d'effectuer le trajet en 1 h 10 pour 72 km.



En autocar

Dans le sens Castres – Toulouse, on compte 7 services quotidiens : 2 au départ de Mazamet, les 5 autres au départ de Castres.

Le temps de parcours entre Castres et Toulouse sur la ligne routière régionale est de 1 h 30.



En train

La ligne ferroviaire ne possède qu'une seule voie de circulation non électrifiée entre Toulouse et Castres, ainsi les trains doivent être espacés d'une heure aux heures de pointe. La durée du voyage est d'1 h 15 mais il faut rajouter le trajet jusqu'à la gare de Castres puis, en arrivant à Toulouse, la (ou les) correspondance(s) avec d'autres transports collectifs (bus, métro, etc.).



Malgré le Plan Rail, la voiture est et restera le moyen de transport privilégié (90 % des trajets aujourd'hui, 85 % en 2025).

Comment poursuivre la mise à 2 x 2 voies ?

De la rocade de Castres à la bretelle autoroutière A 680, la majeure partie de l'itinéraire reste à aménager en 2 x 2 voies.

Si l'on poursuivait comme précédemment, la mise à 2 x 2 voies serait financée par l'Etat, au rythme des crédits budgétaires, avec un partenariat à définir avec les collectivités territoriales. Dans ce cas, l'aménagement complet ne pourrait être achevé avant plusieurs dizaines d'années.

L'Etat propose de concéder la totalité de l'itinéraire pour achever l'intégralité de la mise à 2 x 2 voies dès 2015.

Le concessionnaire financerait cet aménagement en contrepartie de la perception ultérieure d'un péage payé par les futurs usagers de l'autoroute.

Les sections déjà aménagées à 2 x 2 voies constitueraient un apport en nature pour la concession et seraient soumises à péage. Ce financement pourrait être complété par une subvention d'équilibre apportée par la puissance publique.

En cas de concession, l'autoroute pourrait être intégralement mise en service à l'horizon 2015.



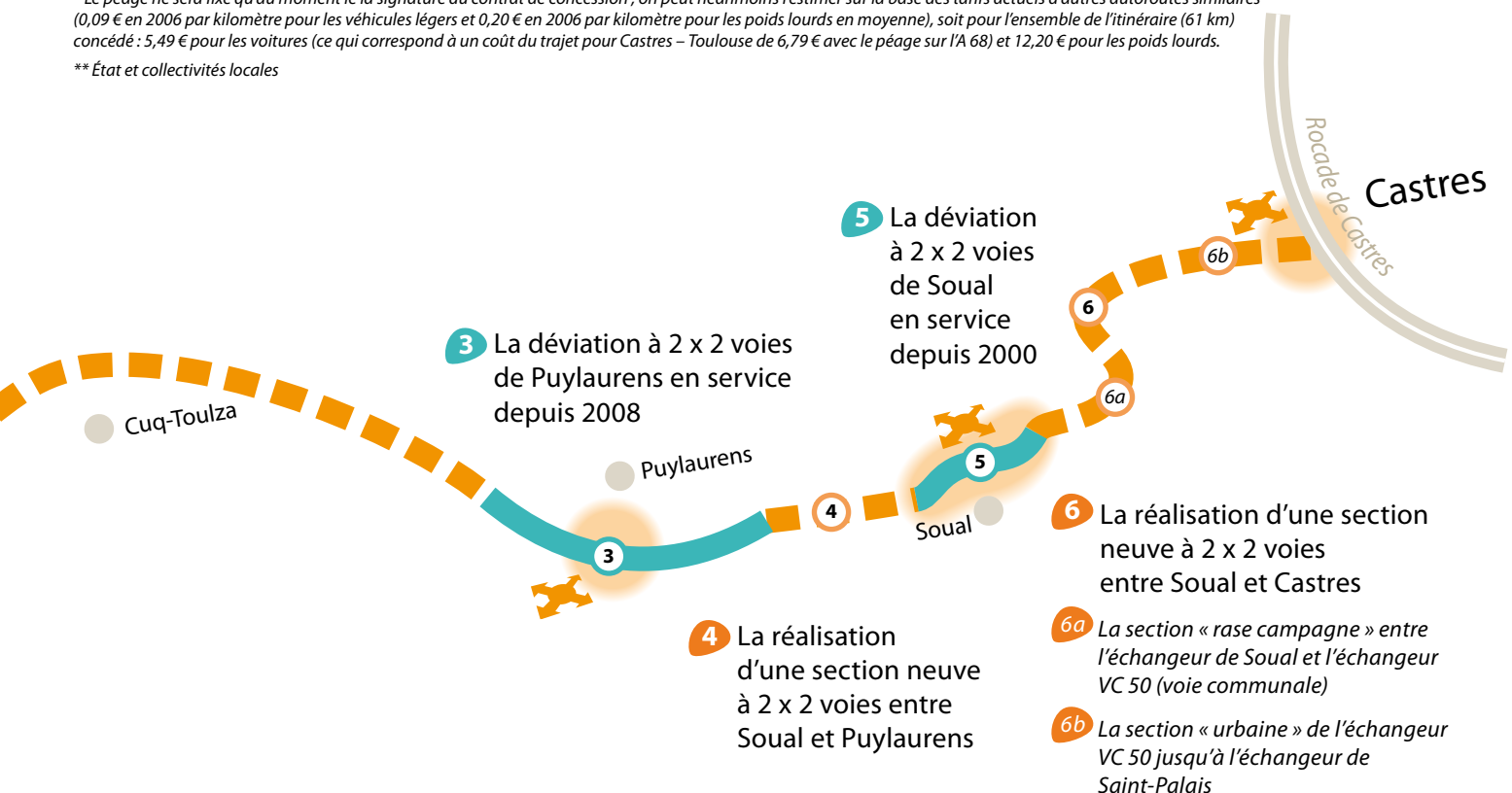
Concession ou aménagement progressif : ressemblances et différences

Si l'infrastructure est quasi identique, des différences existent néanmoins surtout au niveau du calendrier de réalisation et des modalités de financement :

	Concession (autoroute)	Aménagement progressif (voie express)
La vitesse		
Les dimensions		
Le coût pour l'utilisateur	Péage (environ 5,5 € pour une voiture)*	Gratuit
L'horizon de mise en service	2015	Avant 2025 : réalisation de Castres - Puylaurens Au-delà de 2025 : Puylaurens - Verfeil
Usagers interdits à la circulation	Piétons, cycles, véhicules non motorisés ou particulièrement lents	
Accès riverains	Pas d'accès direct	
Itinéraire de substitution	Un itinéraire de substitution doit être apporté aux usagers	
Echangeurs	5 échangeurs à proximité de Verfeil, Vendine, Puylaurens, Soual et au niveau de la rocade de Castres	3 échangeurs d'ici 2025 5 échangeurs à terme
Coût (hors taxe valeur 2006) pour la puissance publique**	Subvention d'équilibre évaluée à 100 millions d'euros	240 millions d'euros

* Le péage ne sera fixé qu'au moment de la signature du contrat de concession ; on peut néanmoins l'estimer sur la base des tarifs actuels d'autres autoroutes similaires (0,09 € en 2006 par kilomètre pour les véhicules légers et 0,20 € en 2006 par kilomètre pour les poids lourds en moyenne), soit pour l'ensemble de l'itinéraire (61 km) concédé : 5,49 € pour les voitures (ce qui correspond à un coût du trajet pour Castres - Toulouse de 6,79 € avec le péage sur l'A 68) et 12,20 € pour les poids lourds.

** État et collectivités locales



Concession ou aménagement progressif ?

Trafics et temps de parcours

Les gains de temps de parcours sont plus importants dans le cas de la concession (environ 15 minutes pour le trajet Castres-Toulouse). Concédée ou non, la nouvelle 2 x 2 voies est attractive, surtout pour ceux qui font le trajet entier de Castres à Toulouse tant pour les voitures que pour les camions.

Milieu naturel

Les enjeux principaux sont localisés au niveau des cours d'eau qui sont bordés d'une flore sensible et qui constituent un refuge pour la faune. Les impacts sur l'environnement naturel sont globalement modérés et pratiquement identiques à terme, même s'ils sont étroitement liés au rythme de l'aménagement. La conception du projet visera à limiter au maximum ces impacts.

Milieu humain (agriculture, urbanisation)

Dans les deux cas, la consommation foncière par le projet est d'environ 345 hectares constitués principalement de parcelles agricoles. Les conséquences de l'aménagement à 2 x 2 voies sur l'organisation du territoire, dont le risque d'étalement urbain, devront être maîtrisées. Les outils existent : réorganisation foncière pour l'agriculture, documents de planification pour l'urbanisme, etc.

Cadre de vie

Dans les deux cas, la nouvelle 2 x 2 voies serait en général plus éloignée des habitations qui, de plus, bénéficieraient de protections acoustiques adaptées au respect du cadre de vie et conformes à la réglementation. Les riverains de la RN 126 retrouveraient un gain de quiétude et de sécurité grâce à une baisse très sensible du trafic, cette amélioration serait ressentie plus tôt dans le cas de la concession.

Développement économique

La réalisation complète et rapide de la 2 x 2 voies dans le cadre de la mise en concession conforterait les projets économiques publics et privés du bassin sud tarnais. Elle offrirait l'outil de développement que Castres-Mazamet attend pour conforter son rôle au sein d'une aire métropolitaine toulousaine en pleine croissance.

Social

La mise en concession aurait des effets plus significatifs en ouvrant davantage les potentialités en matière d'emploi et de formation. Elle favoriserait aussi la création d'emplois directs. Elle aurait enfin une incidence plus favorable pour la sécurité routière.

Avantages et inconvénients

Mise en concession

- + Mise en service à l'horizon 2015
- + Financement par le concessionnaire avec subvention d'équilibre
- + Développement local facilité
- + Meilleure accessibilité
- Péage
- Déviations actuelles devenant payantes

Poursuite de l'aménagement progressif

- + Gratuité pour l'utilisateur
- + Impacts environnementaux décalés dans le temps
- Besoin plus important de financements publics
- Mise en service lointaine pour l'ensemble de l'itinéraire

Calendrier indicatif (dans le cas de la mise en concession)



Pour tout savoir sur le projet et participer au débat :

www.debatpublic-castrestoulouse.org

Le dossier du maître d'ouvrage peut être directement téléchargé depuis le site de la CPDP ; il est aussi disponible sur demande à :

Commission Particulière du Débat Public - Liaison Castres - Toulouse - 8, esplanade Compans Caffarelli - Immeuble Atria - 31000 TOULOUSE

Tél. : 05 62 30 50 27 • Fax : 05 62 30 50 00 • E-mail : contact@debatpublic-castrestoulouse.org