

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



**Cahier des charges**  
**Etudes complémentaires**

## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b>	<b>5</b>
<b>Partie A - ANALYSE ET CONSTATS</b>	<b>6</b>
1. INTRODUCTION	6
2. CONSTATS SUR L'ETUDE DREAL	6
2.1. Constat 1 : Un projet a deux variantes irréalistes	6
2.2. Constat 2 : L'opportunité du projet non abordée	7
2.3. Constat 3 : La non-conformité à la loi grenelle 1	8
3. CONCLUSION	10
<b>Partie B - ETUDES COMPLEMENTAIRES</b>	<b>11</b>
1. PRINCIPES, RESULTATS ET CALENDRIER DES ETUDES	11
2. ETUDE 1 : Opportunité du type d'aménagement	11
2.1. Objectifs	11
2.2. Cahier des charges de l'étude 1	11
2.2.1. Exigences sur l'aménagement routier RN126 - RD42	11
2.2.2. Exigences sur l'aménagement des autres modes de déplacement	13
2.2.3. Exigences sur l'évaluation des solutions	14
3. ETUDE 2 : Opportunité de l'itinéraire	18
3.1. Objectifs	18
3.2. Cahier des charges de l'étude 2	18

## GLOSSAIRE et REFERENCES

### Glossaire

<b>CERTU</b>	<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.</p> <p>Il est l'auteur, entre autre, du document de référence DR4 (voir ci-après).</p> <p><a href="http://www.certu.fr/">http://www.certu.fr/</a></p>
<b>DREAL</b>	<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>
<b>MOA</b>	<b>Maître d'Ouvrage</b>
<b>OD</b>	<b>Origine Destination</b> : dans le cas d'un itinéraire, fixe le point de départ et le point d'arrivée.
<b>OFF</b>	<b>Opérateur Ferroviaire de Proximité</b>
<b>PDE</b>	<p><b>Plan de Déplacements Entreprise</b></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>
<b>PDU</b>	<b>Plan de Déplacements Urbain</b>
<b>Projet</b>	On entend par <b>projet</b> , l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est. Il se présente sous 2 <b>variantes</b> dans le dossier du débat public DR1.
<b>SETRA</b>	<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 DR3.</p> <p><a href="http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/">http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/</a></p>
<b>Variante</b>	<p>On entend par <b>variante</b>, 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"> <li>▪ <b>Une mise à 2x2 voies de l'itinéraire par mise en concession</b> et un calendrier de mise en service pour 2015.</li> <li>▪ <b>Une mise à 2x2 voies progressive de l'itinéraire</b> réalisée partiellement à l'horizon 2025 (seule la mise à 2x2 voies de la section Castres – Puylaurens serait achevée et en service).</li> </ul>

# Collectif RN126

## Documents de référence

N°	Titre du document	Auteur et date de publication	Lien du document sur le net
DR1	Dossier général du débat public	DREAL Septembre 2009	<a href="http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/dossier-mo.pdf">http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/dossier-mo.pdf</a>
DR2	Etudes sur les déplacements	DREAL Septembre 2009	<a href="http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-3/3-deplacement-bd.pdf">http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-3/3-deplacement-bd.pdf</a>
DR3	Evaluation du risque routier par l'analyse de la lisibilité de la route  Synthèse	SETRA Juillet 2009	<a href="http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Evaluation-du-risque-routier-par-l,4158.html">http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Evaluation-du-risque-routier-par-l,4158.html</a>  <i>SECU_ROUTE_0937w_rapport_EvaluationRisqueRoutier.pdf</i>  <i>SECU_ROUTE_0937w_synthese.pdf</i>
DR4	Chronoaménagement et autoroute autrement	CERTU 2 <sup>nd</sup> trimestre 2009	<a href="http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-25/catalogue/product_info.php?products_id=2288&amp;language=fr">http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-25/catalogue/product_info.php?products_id=2288&amp;language=fr</a>
DR5	Synthèse : Analyse des coûts du projet autoroutier payant	Collectif RN126 Octobre 2009	<a href="http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/contributions/associations/20091021-collectif_rn126.pdf">http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/contributions/associations/20091021-collectif_rn126.pdf</a>

## PREAMBULE

### ***Le débat public devrait faire émerger une solution réalisable ...***

Le débat public sur la liaison Castres – Toulouse devrait permettre de **faire émerger au moins une solution d'aménagement réalisable** pour l'amélioration de la mobilité durable pour le sud Tarn, amélioration réclamée par tous, tenants et opposants au projet autoroutier.

Etudier l'**opportunité de la mise à 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Verfeil – A680**, c'est étudier puis comparer plusieurs solutions possibles pour répondre aux besoins à moyen et long termes.

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

Le dossier du maître d'ouvrage, soumis à débat public, 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**, pour des échéances de réalisation bien distinctes : *mise en concession autoroutière – horizon 2015, ou mise à 2 x 2 voies progressive par des fonds publics – jusqu'en 2025 phase 1 et 2025-2050 achèvement*.

Dans les 2 variantes, notre analyse et nos constats, développés dans ce document, nous conduisent à considérer qu'elles ne sont pas réalistes sur les aspects financement et calendrier de réalisation. Les coûts du projet sont sous-évalués, et l'incertitude sur les prédictions des trafics aux horizons 2015 et 2025 font prendre un risque important sur l'équilibre financier de la variante « mise en concession ».

Enfin, l'opportunité de l'aménagement proposé n'est pas suffisamment démontrée sur les questions de sécurité routière, de congestion et d'intérêt local (importance des flux de déplacement des particuliers et des marchandises vers Toulouse nord-est).

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

C'est pourquoi, nous demandons à ce que d'autres scénarii et solutions d'amélioration de la mobilité soient étudiés, des solutions plus respectueuses de l'environnement, c'est-à-dire dans l'esprit de la loi Grenelle 1, des solutions moins risquées et moins lourdes financièrement pour l'Etat et les collectivités territoriales, c'est-à-dire dans un financement à minima et répondant au juste besoin, et des solutions concourant à l'intérêt collectif, c'est-à-dire accessibles et utiles au plus grand nombre de citoyens.

Enfin il faut que ces solutions soient portées par toutes les collectivités parties prenantes au financement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui pour la variante « mise en concession ».

Il nous semble que les présentes études complémentaires s'intègrent pleinement au sein du débat public sur la liaison Castres - Toulouse. Elles visent en effet, à donner toutes les informations nécessaires aux acteurs et citoyens concernés par l'amélioration de l'axe Castres - Toulouse, en permettant d'établir et de comparer plusieurs solutions envisageables, au sens de la loi Grenelle 1.

Le document est organisé en 2 parties. Une première partie (**Analyse et constats**) détaille les constats qui justifient les études complémentaires. Une seconde partie (**Etudes complémentaires**) fournit les objectifs des études complémentaires et le cahier des charges (exigences associées).

## Partie A - ANALYSE ET CONSTATS

### 1. INTRODUCTION

Les études sont justifiées par les 3 constats ci-dessous, développés dans les § suivants :

**Constat 1.** Le premier constat porte sur le manque de réalisme de l'aménagement en 2x2 voies présenté, et dans l'une ou l'autre variante, compte tenu du financement nécessaire (voir DR6), du calendrier affiché et de l'absence d'accord de 2 des 3 collectivités territoriales attendues sur le financement du projet actuel.

**Constat 2.** Le second constat concerne l'opportunité de l'aménagement en 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse via Verfeil qui n'est pas du tout abordée. Seule l'opportunité de la variante « *Mise en concession* » est abordée.

Or la *mise à 2x2 voies* est une solution qui repose sur un schéma d'aménagement d'une autre époque, conçu il y a plus de 20 ans, et acté il y a 15 ans (décision ministérielle de 1994).

De plus, l'absence d'éléments socio-économiques suffisants et rigoureux rend très critique l'opportunité d'une *mise à 2x2 voies* au regard des risques financiers encourus par les collectivités dans les 2 variantes, et plus particulièrement dans celle « *Mise en concession* ».

**Constat 3.** Le troisième constat touche aux dispositions et à l'esprit de la loi Grenelle 1 qui ne sont pas appliqués. Notamment, aucune solution alternative à la mise à 2x2 voies (conçue ou non), plus respectueuse de l'environnement et des objectifs de cette loi, n'est étudiée.

### 2. CONSTATS SUR L'ETUDE DREAL

#### 2.1. CONSTAT 1 : UN PROJET A DEUX VARIANTES IRRÉALISTES

**Le projet d'aménagement à 2x2 voies ne paraît pas réaliste, quelle que soit la variante concernée.**

La variante « **mise à 2x2 voies progressive** » réalisée très partiellement en 2025 ne répond pas au besoin d'amélioration rapide de la mobilité pour le sud Tarn, ou au besoin d'économie des fonds publics en investissement mais aussi en entretien par la suite.

Pour la variante « **mise en concession** », le financement n'est pas garanti aujourd'hui par l'Etat, et est très improbable par les collectivités territoriales : le conseil général 31 a donné un avis contre, le conseil régional a donné un avis contre, et le conseil général 81 pourrait participer au financement uniquement dans la mesure où le coût et le péage seraient faibles, et la réalisation rapide.

Les coûts sous-évalués laissent prévoir une augmentation considérable de la subvention d'équilibre (le dossier la prévoyait d'environ 150 M€ TTC 2009), rendant son financement encore plus improbable. Des coûts supplémentaires indirects ne sont pas précisés, comme les aménagements du réseau secondaire pour accéder à la 2x2 voies (à la charge des conseils généraux 31 et 81), ou bien la RN126 déclassée en départementale à entretenir et aménager (à la charge du conseil général 81), ou encore l'arrivée du trafic en un point unique des rocade à Toulouse et à Castres (comme le montre l'exemple actuel de l'accès ouest depuis Léguevin) et toutes incidences à Toulouse qui cherche à limiter fortement la circulation automobile et leur nombre (pollution, stationnement, ...).

Le péage à 14-15 € l'aller-retour induit une forte discrimination avec le nord du Tarn (2,60 € Albi - Toulouse et retour), et entre les différentes couches de population d'un bassin d'emplois en difficulté.

Les collectivités n'envisagent pas ce coût pour l'utilisateur, mais pour l'éviter, l'augmentation des fonds publics n'est pas non plus envisageable.

Enfin, l'horizon de mise en service de la variante « mise en concession » en 2015 est impossible à tenir (4,5 ans pour passer d'une étude d'avant-projet sommaire à une mise en service d'un barreau autoroutier de près de 50 km), ce qui affecte sérieusement l'un des rares intérêts de cette variante.

## 2.2. CONSTAT 2 : L'OPPORTUNITÉ DU PROJET NON ABORDÉE

Le débat d'opportunité que permet le dossier ne porte que sur **l'opportunité de la variante** « mise en concession » alors que cette variante s'avère irréaliste face aux enjeux d'amélioration rapide de la mobilité pour le sud Tarn (voir § 3.2). Les deux variantes proposées se distinguent par le montant des fonds publics nécessaires, du fait du mode de financement, et le calendrier de réalisation. Réduire l'opportunité d'un projet, et le débat public, à son mode de financement, ce n'est ni l'esprit du débat public dans le code de l'Environnement, ni l'esprit de la participation du public dans la loi Grenelle 1.

**L'opportunité du projet « mise à 2x2 voies »** n'est alors jamais abordée au travers du dossier. La décision ministérielle de 1994 ayant acté le principe de la mise à 2x2 voies suffirait-elle en 2009, 15 ans plus tard, à justifier de l'opportunité du projet, sous une variante ou une autre ?

Comme cela est rappelé dans la lettre n°1 du débat public de la Commission Particulière du Débat Public, le projet présenté dans le dossier du débat public « ... **n'est plus le même** ... » que le projet d'aménagement de **la décision ministérielle de 1994**, et « ... **le contexte a changé** (d'une part, le projet GCAT a été abandonné, d'autre part le Grenelle de l'environnement, l'évolution de nos comportements peuvent **modifier la façon dont les questions de mobilité et de développement sont appréhendées**). ».

**Le débat d'opportunité du projet est en effet indispensable suite à de multiples constats.**

Le projet n'est pas celui de la décision ministérielle de 1994, il est en site propre et non plus en aménagement sur place. L'aménagement de 1994 répondait, il y a 15 ans, à un besoin datant d'au moins 20 ans. Depuis, les réalités ont changé (le secteur économique toulousain pour Castres est au sud-est), les besoins sont différents (rejoindre Toulouse sud-est), et les enjeux nationaux sont à l'opposé du tout routier des années 90. Le schéma routier issu de cette époque est en cours de refonte complète, sur la base de la loi Grenelle 1 qui réduit le routier au minimal nécessaire.

Les fonds publics envisagés pour le projet (environ 135 M€ TTC 2009<sup>1</sup> déclarés, mais plus vraisemblablement 257 M€<sup>2</sup> (voir DR5)) sont au moins le triple des sommes déjà investies (54 M€ TTC) pour l'amélioration de cet itinéraire. Ces fonds seraient disponibles pour un projet concédé en 2015, mais aucun scénario d'emploi de ces mêmes fonds n'est présenté pour les travaux les plus pertinents d'ici 2015 d'amélioration de cet itinéraire.

Enfin, aucun débat d'opportunité n'a jamais eu lieu pour la liaison Castres – Toulouse, notamment à cause du tronçonnage de chaque opération envisagée depuis 1994.

La présentation du projet n'est pas convaincante sur des points critiques pour son intérêt socio-économique. Les trafics estimés sont discutables sur bien des aspects. Ils sont très sensibles à de nombreux paramètres courants qui peuvent évoluer de manière imprévisible, et la subvention d'équilibre est elle-même hyper dépendante de ces trafics estimés (une surestimation de 0,5% sur l'évolution des trafics annuels entraîne une sous estimation de 10 % sur la subvention d'équilibre

<sup>1</sup> Les 135 M€ correspondent aux 100 M€ HT de subvention d'équilibre annoncés par le MOA dans DR1, ramenés en TTC et valeur 2009 avec l'indice TP01 de 13 % : 135 M€ TTC 2009 = 100 M€ HT 2006 + 13 % (indice TP01) + 19,6 % (TVA). Dans DR5, c'est l'indice INSEE qui avait été utilisé (5,18 %) au lieu de l'indice TP01 (13 %) indiqué par la DREAL en réponse à la question 1 thème « coûts ».

<sup>2</sup> Les 257 M€ correspondent aux 240 M€ de la subvention d'équilibre estimée par le collectif RN126 dans DR5 §3 P5, mais en utilisant l'indice TP01 (13 %) et non l'indice INSEE (5,18 %).

P104 DR1). Un ralentissement prolongé de la croissance économique, par exemple, peut ainsi augmenter la subvention d'équilibre de 160 % en 5 ans (2015) (8% d'écart en 2015 sur les trafics pour 0,4% d'écart sur le PIB P154 DR2), c'est-à-dire que les 135 M€ attendus d'ici la mise en service du projet concédé, deviendraient 351 M€ si la crise dure un peu (ou si les carburants augmentent fortement, ou si la vitesse sur autoroute passe à 110 km/h, ou quand la taxe carbone sera appliquée, ou etc.). Pourtant, aucune estimation basse et haute des trafics (et de leurs incidences financières) n'est donnée, permettant de pressentir les risques sur la rentabilité du projet. De même, la baisse démographique de -9 ou 10 % d'ici 2020 du sud Tarn (septembre 2007 dossier du GCAT de la DREAL) n'est pas abordée, et son effet sur les trafics ne se voit pas. De plus, les incohérences des trafics 2007 avec ceux 2005 du dossier de la pseudo concertation, rendent la modélisation sujette à caution. Le risque financier d'un ouvrage concédé pour un très faible trafic est alors élevé pour les collectivités.

Les « particularités » de la liaison Castres – Toulouse ne sont pas prises en compte : autoroute ne s'inscrivant pas dans un réseau autoroutier (autoroute cul-de-sac), pouvoir d'achat moyen de la population du bassin castrais inférieur aux moyennes régionales, situation comparable à l'Ariège où la création d'une autoroute a ramené au centre des bourgs tout le trafic (et peu de trafic sur l'autoroute) ce qui oblige à envisager une nouvelle déviation du bourg.

Les besoins de mobilité des particuliers et des entreprises ne sont pas recensés, et la destination Toulouse nord-est n'est pas argumentée. Notamment par rapport à Toulouse sud-ouest où se trouve le Cancéropôle, l'un des secteurs économiques privilégiés pour Castres, cette destination « détournée » après circulation sur la rocade encombrée est pénalisée en coût et en temps, mais n'est pas traitée dans le dossier. Les autres destinations économiques pour Castres ne sont pas recensées, et dans une période de raréfaction des fonds publics, aucune vision globale des investissements prioritaires n'est donnée. Or, investir dans le projet concédé Castres – Toulouse nord-est, c'est ne pas investir avant longtemps vers Toulouse est ou sud-est, Revel, Albi, ou Béziers.

Le gain de temps est faible.

Les effets et coûts indirects du projet concédé ne sont pas cités, pour un apport de trafic en un seul point de la rocade, puis vers les accès métro proches (saturation de circulation, et de stationnement), et plus généralement pour la politique de l'aire toulousaine (PDU et réduction de la voiture).

L'absence actuelle d'une desserte en car interurbain (TER routier Castres - Toulouse) adaptée, performante, ne justifie pas qu'aucune projection ne soit intégrée d'ici 2015. De même la réalisation dès 2010 d'un accès ferroviaire directement au Cancéropôle ne peut pas être passée sous silence. Les trafics ne justifient pas une 2x2 voies. L'accès plein est par la D826 Fonsegrives est aujourd'hui plus fréquenté que celui par Verfeil. Il est aussi l'itinéraire le plus rapide pour aller au Cancéropôle.

## 2.3. CONSTAT 3 : LA NON-CONFORMITÉ À LA LOI GRENELLE 1

### Le projet ne respecte pas les dispositions et l'esprit de la loi Grenelle 1

**Aucune solution alternative routière n'est abordée** dans le dossier DREAL, et aucune preuve de « meilleure solution » au sens de la loi Grenelle 1 n'est établie pour le projet « mise à 2x2 voies », seul projet étudié.

- L'article 1 de la loi Grenelle 1 stipule que « *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.* ».

On peut noter à cet effet que :

- la décision du 04/02/09 de la CNDP sur le projet Castres - Toulouse est fondée entre autre par « les impacts **significatifs** sur l'environnement, l'aire d'étude comprenant notamment une zone d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) et un site d'intérêt communautaire ».
- la mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse nord-est fait peser des risques majeurs sur l'environnement, comme le reconnaît le maître d'ouvrage lui-même : absence de maîtrise de

# Collectif RN126

l'étalement urbain au sein des territoires agricoles et naturels traversés (voir dossier P 91 DR1).

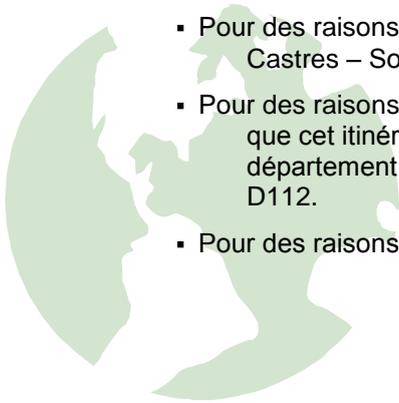
- les fonds publics de la variante concédée 2015 pourraient permettre une autre solution d'aménagements routiers plus raisonnés que la « mise à 2x2 voies ». Cette solution, de faisabilité équivalente, n'est pas étudiée, malgré les faibles trafics en dehors de l'approche des deux villes (soit 80 % du trajet concerné).

**La mise à 2x2 voies sur tout l'itinéraire Castres – A68 (70 km) est grenello-incompatible**, en ne répondant pas à un traitement de points de congestion, de problèmes de sécurité ou de besoins d'intérêt local avérés.

Chapitre III - Transports Section 1 - Dispositions relatives aux objectifs Article 10

*« ... Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'État veillera à ce que **l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.** »*

- Pour des raisons de **congestion** : La seule section nécessitant des aménagements est la section Castres – Soual soit moins de 10 km sur tout l'itinéraire.
- Pour des raisons de **sécurité** : L'étude de l'accidentologie de l'itinéraire RN126 – RD42 montre que cet itinéraire est d'un niveau de risque équivalent à tous les itinéraires majeurs du département du Tarn, et est 3 à 4 fois moins risqué que l'itinéraire Castres – Lavarat par la D112.
- Pour des raisons d'**intérêt local** : voir CONSTAT 2.



## 3. CONCLUSION

Nos nombreux constats, et dans des domaines variés, nous conduisent à considérer que :

- **les 2 variantes de la mise à 2x2 voies présentée ne sont pas réalistes.**  
Pour la variante « mise en concession », ce serait par désengagement des collectivités territoriales sur son financement parce que ces mêmes collectivités ne sauraient prendre en charge les coûts et les risques financiers pressentis, mais aussi pour des questions d'équité entre le Tarn nord et le Tarn sud. A noter aussi qu'un calendrier pour une mise en service dans 5 ans (2015) paraît impossible à tenir. Pour la variante « aménagement progressif », c'est parce que repoussée à l'horizon 2025 (calendrier de réalisation établi sur le rythme des aménagements déjà faits), cette variante ne répond pas à moyen terme (7 ans) aux besoins d'aménagement adaptés et reconnus de sécurité et de fluidité du trafic sur certaines sections.
- **la mise à 2x2 voies (concédée ou non) ne peut pas non plus être considérée comme opportune** en l'absence d'une comparaison objective et complète avec d'autres solutions d'aménagement.
- **l'opportunité d'un accès à Toulouse nord-est par l'itinéraire RN126 - RD42 - A68** n'est pas démontrée pour répondre aux réels besoins de déplacement des particuliers et des entreprises, et d'ouverture économique du bassin d'emploi Castres - Mazamet vers l'extérieur.

Pour toutes ces raisons, il est plus que probable qu'aucune des 2 variantes proposées par le maître d'ouvrage n'aboutisse. Pourtant le dossier DREAL dans sa variante « mise en concession » suppose que des fonds publics sont envisagés d'ici 2015 (au moins 135 M€ TTC 2009), montant important par rapport aux 54 M€ TTC engagés en 15 ans sur la RN126 correspondant aux déviations de Soual et Puylaurens).

**C'est pourquoi, afin qu'à l'issue du débat, l'Etat, les acteurs et décideurs locaux sur l'aménagement de cet itinéraire ne puissent pas conclure que « rien ne pourra être fait dans des délais acceptables », laissant le sud Tarn sans aménagements envisagés, les 2 études ci-après sont nécessaires :**

- **Une première étude « OPPORTUNITE du TYPE d'AMENAGEMENT »**  
sur l'opportunité d'un aménagement en 2x2 voies de l'itinéraire RN126 - RD42 - A68 plutôt que tout autre solution d'aménagement,
- **Une seconde étude « OPPORTUNITE de l'ITINERAIRE »**  
sur l'opportunité de retenir l'itinéraire RN126 - RD42 - A68 vers Toulouse nord-est, plutôt que tout autre itinéraire pour répondre aux besoins d'accès à Toulouse nord-est, à Toulouse est, et à Toulouse sud-est, et aux besoins d'ouverture du bassin Castres - Toulouse sur la région.

## Partie B - ETUDES COMPLEMENTAIRES

### 1. PRINCIPES, RESULTATS ET CALENDRIER DES ETUDES

Le cahier des charges de chacune des deux études est structuré sous forme d'exigences numérotées.

Les résultats des études devraient être disponibles avant la clôture du débat, pour qu'ils puissent être présentés au public, analysés, et commentés.

### 2. ETUDE 1 : OPPORTUNITÉ DU TYPE D'AMÉNAGEMENT

#### 2.1. OBJECTIFS

Le cahier des charges de l'étude a pour objectifs :

- De cadrer l'étude et les caractéristiques d'une solution alternative à l'aménagement en 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Toulouse nord-est proposé dans le dossier du débat sous forme de deux variantes de financement et de calendrier.
- De préciser les critères et la méthodologie de comparaison ou d'évaluation entre la solution alternative et les 2 variantes du dossier.

On entend par **solution alternative**, un ensemble d'aménagements d'infrastructures et de services qui concourent à l'amélioration de la mobilité pour le sud Tarn, et qui portent sur :

- L'aménagement du réseau routier sur l'itinéraire Castres - Toulouse par la RN126 et la RD42,
- L'aménagement ou le développement de transports en commun adaptés et performants, en particulier dans le domaine du fret ferroviaire et du car régional,
- Le développement de la multimodalité dans les déplacements et les connections entre les différents moyens de déplacement.

#### 2.2. CAHIER DES CHARGES DE L'ÉTUDE 1

##### 2.2.1. EXIGENCES SUR L'AMÉNAGEMENT ROUTIER RN126 - RD42

###### Exigence E1-1. Aménagements à minima sur RN126 - RD42

Le projet présenté par l'Etat appelle des fonds publics pour une mise en service 2015 (environ 135 M€ TTC 2009 envisagés dans le dossier DREAL). Tout ou partie de ces fonds publics est à envisager pour des ouvrages publics, avec un objectif de même échéance 2015.

Le financement des aménagements est un point dur pour garantir leur réalisation, d'autant que le réseau routier à la charge des collectivités territoriales, ou nécessaire au même sud Tarn vers d'autres destinations critiques pour son développement économique (Albi, Béziers, Revel, ...), demande encore de nombreuses améliorations.

L'évolution imprévisible de nombreux facteurs d'influence du trafic routier amène aussi à ne pas sous-estimer l'éventualité d'une baisse rapide et importante du trafic (en 2008 hausse du carburant, puis crise économique).

# Collectif RN126

C'est pourquoi il est nécessaire de rechercher les aménagements qui permettent de répondre au plus juste aux vrais besoins prioritaires de déplacement, c'est-à-dire des aménagements :

- adaptés aux trafics par section, réalistes et consolidés
- permettant de sécuriser l'itinéraire dans les secteurs identifiés accidentogènes
- permettant de garantir des temps de parcours quasi-constants (réduire les ruptures de charge)
- utilisant les réserves foncières déjà effectuées (sections Castres - Soual, Soual - Puylaurens, Puylaurens - Maurens-Scopont)

---

## **Exigence E1-2. Aménagements adaptés par section sur RN126 - RD42**

Chaque section différenciée par le niveau de trafic doit faire l'objet d'un aménagement adapté, car chaque section présente des caractéristiques et des besoins d'aménagements différents.

2 approches intéressantes étudiées par le SETRA et par le CERTU (cf DR3 et 4) sont à exploiter pour identifier les types d'aménagement à mettre en œuvre sur cet itinéraire.

On retiendra pour les sections hors agglomération l'étude du SETRA (DR3). Pour la section urbaine et péri-urbaine Castres – Soual, on s'inspirera de l'étude du CERTU (DR4).

Ainsi, pour l'itinéraire vers Toulouse nord-est via Verfeil et A680 :

- **sur la section urbaine Soual – Castres**, il est important de pouvoir dissocier le trafic de transit entre la rocade de Castres et la direction vers Toulouse, et le trafic local d'accès à la ZI du Mélou. La limitation de vitesse maximale envisagée sur cette section supposée à fort trafic serait de 70 km/h, comme le préconise l'étude CERTU.
- **sur la section rase campagne Castres - Soual**, une seule difficulté affectant la fluidité du trafic est identifiée, c'est celle du feu de Saix. Un aménagement par carrefour surélevé serait à envisager pour supprimer la « rupture de charge » induite par le feu ou un carrefour classique. Sur cette même section, une vitesse maximale de référence limitée à 70 km/h serait envisagée.
- **sur les sections Soual - Puylaurens et Puylaurens - Verfeil**, où les trafics sont faibles, et où aucun problème de congestion n'est relevé, les villages étant tous contournés à l'exception de Cuq-Toulza, sont à prendre en compte les problèmes de sécurité routière, comme le propose aussi l'étude SETRA :
  - en réduisant de façon drastique les accès privés sur la RN126 et la RD42, en les rabattant sur des voies secondaires,
  - en permettant aux engins agricoles de se déplacer en sécurité sans avoir à emprunter la RN126 et la RD42,
  - en supprimant tous les tourne-à-gauche,
  - en prévoyant des zones de dépassement sécurisées avec glissières centrales,
  - en ajoutant des glissières de sécurité latérales,
  - en créant à chaque intersection des passages ou carrefours surélevés adaptés.
- **sur le contournement de Cuq-Toulza**, un contournement au plus proche, en 2x1 voies sur le nord du village pourrait être envisagé.

---

## **Exigence E1-3. Evaluation du coût des aménagements à minima sur RN126 - RD42**

Chaque type d'aménagement proposé, et par section, doit être évalué financièrement de façon individuelle.

---

## **Exigence E1-4. Planification des aménagements sur RN126 - RD42**

Par section, chaque aménagement doit être priorisé et planifié en fonction de l'intérêt, du coût, et des temps de réalisation. L'échéance 2015 est à considérer comme l'objectif de butée de l'opération.

## 2.2.2. EXIGENCES SUR L'AMÉNAGEMENT DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT

### Exigence E1-5. Développement d'un TER routier performant en complément du TER ferroviaire

L'amélioration du rail est déjà planifiée à court terme, et doit permettre d'inciter à un report de la route sur le rail.

L'amélioration du service de car inter-urbain entre Castres et Toulouse doit également être étudiée et proposée à court terme, comme complément **indissociable** des aménagements routiers à minima. La souplesse offerte par le car, à l'inverse du rail, doit être exploitée en complément du rail (gare Matabiau) pour des destinations différenciées sur Toulouse (au sud-est, à l'est). Il permet également de couvrir en transport en commun vers Toulouse est et sud-est la zone blanche Castres - Puylaurens – Maurens Scopont à plus de 12 mn des gares ferroviaires entre Castres et Saint Sulpice.

En final, il s'agit de mettre en place un TER routier performant, reliant Castres à Toulouse est et sud-est dans les meilleurs délais.

#### Les caractéristiques de ce TER routier seraient :

- **une mise en service dès 2011**, car il ne nécessite aucun aménagement d'infrastructure, mais l'établissement d'une simple convention entre la région et les départements du Tarn et de la Haute Garonne, et une concertation avec les entreprises du bassin d'emplois Castres – Mazamet au travers des PDE, PDE totalement absents à ce jour sur ce bassin.
- **des destinations pour une desserte vers l'est toulousain**, le sud-est et le sud-ouest.
- **un objectif de performance de temps de parcours** conduisant à :
  - réduire les arrêts,
  - rejoindre les points multimodaux toulousains,
  - desservir en premier lieu les pôles d'emplois stratégiques reliant Castres et Toulouse, en particulier le Cancéropôle, le complexe scientifique de Rangueil, la zone de Labège, et Basso Cambo, Blagnac et Saint Martin,
- **les dessertes** seraient : Castres – Puylaurens – le futur point multimodal d'Entiore – Cancéropôle – Basso Cambo par une desserte du sud toulousain, et Gramont, Blagnac, St Martin par une desserte du nord-est, nord toulousain,
- **les arrêts** seraient limités aux points stratégiques (Castres, Puylaurens, et les dessertes citées ci-dessus sur Toulouse) pour ne pas affecter les temps de trajet. Il s'agit en effet de relier Castres à Toulouse dans les meilleurs délais. Ceci s'appliquerait aux horaires de pointe (matin et soir) et non aux autres plages horaires de la journée.
- **le cadencement et les horaires** seraient ajustés en fonction des heures de travail, des besoins des entreprises, et de la demande potentielle.
- **les tarifs** seraient calés sur ceux de la SNCF.

Dans l'évaluation comparative des solutions (§ 2.2.3), les temps de trajet avec ce TER routier sur les différentes OD, tiendront compte des aménagements envisagés dans le PDU toulousain pour l'horizon 2015 et qui concerneraient :

- Le point multimodal d'ENTIORE entre Fonsegrives et Saint Orens,
- L'utilisation d'une voie réservée au bus et car sur la rocade toulousaine.

---

## **Exigence E1-6. Prise en compte des aménagements des lignes SNCF dans l'aire urbaine toulousaine**

L'amélioration du rail est déjà planifiée à court terme, pour inciter à un report de la route. La nouvelle halte de Gallieni-Cancéropôle reliant la gare Matabiau au Cancéropôle en moins de 9 mn est à prendre en compte (voir article de la Dépêche du Midi du 10/11/09)<sup>3</sup>. Elle rend encore plus attractive l'utilisation du train à partir de Castres pour rejoindre le Cancéropôle.

---

## **Exigence E1-7. Fret ferroviaire à partir de Castres**

La disparition du fret ferroviaire au départ ou à l'arrivée de Castres pénalise de nombreux industriels locaux. Le dossier du débat précise que la SNCF s'est progressivement désengagée au fil des années de ce type de service. Mais rien dans le dossier n'envisage une amélioration de cette situation. Pourtant la politique nationale dans ce domaine est toute autre avec le Grenelle. Elle promeut de façon très importante le report du fret routier vers le ferroviaire. L'étude de solutions pour faire émerger des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) est une préoccupation des chambres consulaires, et en particulier de la CRCI Midi-Pyrénées<sup>4</sup>. Cette dernière précise sur son site<sup>5</sup> que « *La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie pilote, en partenariat avec la DREAL, une étude d'opportunité pour la création d'un **Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)** en Midi-Pyrénées. Il s'agit de créer une PME ferroviaire dont l'objectif est le rabattement, la massification et la mutualisation des flux diffus en créant des trains multiclients. L'OFP doit à terme élargir le marché accessible au ferroviaire.* »

L'étude complémentaire doit porter sur l'effet qu'aurait le développement du fret ferroviaire au départ ou à l'arrivée de Castres, sur le transport par poids lourds des marchandises et matériaux, en particulier des filières bois, granit, agro-alimentaire et bâtiments.

### **2.2.3. EXIGENCES SUR L'ÉVALUATION DES SOLUTIONS**

---

## **Exigence E1-8. Paramétrage**

**Vitesse maximale de référence sur autoroute** : la vitesse sur autoroute devra aussi être envisagée à 110 km/h et à 90 km/h voire 70 km/h sur les autoroutes urbaines (rocales). Ce deuxième scénario autoroutier sera étudié dans toutes les incidences sur le projet : les calculs de temps, les estimations de trafic capté, la rentabilité économique pour le concessionnaire, etc. Notamment, l'évolution de la subvention d'équilibre sera précisément indiquée.

**Choix des OD (Origine - Destination) pour la comparaison des temps de parcours** : Il ne s'agit pas de comparer la route au rail, mais un type d'aménagement routier à un autre. Les temps de parcours seront alors pris entre la sortie de rocade de Castres située à la ZI Mélou et l'accès à la bretelle A680.

**Le calcul de temps** sera effectué par section. Au moins 3 sections seront retenues : à proximité de Castres, de Toulouse, et entre les deux.

**PDU toulousain** : On tiendra compte des aménagements prévus dans l'évolution des transports en commun dans l'aire urbaine toulousaine et programmés dans le PDU toulousain.

---

<sup>3</sup> <http://www.ladepeche.fr/article/2009/11/10/712010-Une-nouvelle-gare-a-Toulouse.html>

<sup>4</sup> Colloque OFP d'avril 2009 organisé par la CRCI Midi-Pyrénées  
[http://www.midi-pyrenees.cci.fr/BMtelechargement.asp?chemin=/upload&fichier=Colloque\\_OFP\\_16\\_avril\\_2009.pdf](http://www.midi-pyrenees.cci.fr/BMtelechargement.asp?chemin=/upload&fichier=Colloque_OFP_16_avril_2009.pdf)

<sup>5</sup> [http://www.midi-pyrenees.cci.fr/pagesEditos.asp?IDPAGE=56&sX\\_Menu\\_selectedID=m1\\_C294854](http://www.midi-pyrenees.cci.fr/pagesEditos.asp?IDPAGE=56&sX_Menu_selectedID=m1_C294854)

## **Exigence E1-9. Horizon de comparaison**

Le projet présenté par l'Etat appelle des fonds publics pour une mise en service 2015 (environ 135 M€ TTC 2009). L'utilisation de ces fonds publics doit être à la base des aménagements étudiés, sauf dispositions plus profitables. Il convient de comparer les solutions pour une mise en service aux mêmes dates, à savoir 2015, ou une autre date plus réaliste.

## **Exigence E1-10. Méthodologie de comparaison des solutions**

La méthode de comparaison s'appuie sur une notation de chaque solution utilisant plusieurs critères de comparaison.

Moins d'une dizaine de critères permettant de caractériser l'intérêt de chacune des solutions sont définis, et pour chaque critère une pondération en % est affectée afin de « hiérarchiser » les critères entre eux. Le total des pondérations doit faire 100%. Pour chaque solution et chaque critère, on attribue une note entre 0 et 10 avec la correspondance suivante :

- Note 0 : la solution ne respecte absolument pas le critère,
- Note 10 : la solution répond parfaitement au critère,
- Une note intermédiaire permet d'apporter une appréciation modulée.

Pour chaque solution, ressort alors une note pondérée, permettant de comparer et classer les solutions entre elles. La meilleure note correspond à la meilleure des solutions au sens des critères définis.

Pour conforter le classement des solutions entre elles lorsque des notes finales sont très proches, on effectue une étude de sensibilité, c'est-à-dire que l'on modifie légèrement les notes attribuées sur certains critères (ceux dont le poids est le plus fort, ou ceux dont les notes entre les solutions sont proches) afin de voir si le classement final change.

## **Exigence E1-11. Critères d'évaluation et pondérations**

Le tableau ci-après propose une grille de critères possibles et les pondérations associées.

## Collectif RN126

<b>Grille d'évaluation ETUDE 1 : Opportunité du type d'aménagement</b>					
<b>N°</b>	<b>Thème</b>	<b>Critère et description</b>	<b>Éléments d'évaluation</b>	<b>Principe de notation</b>	<b>Pondération (%)</b>
1	ECONOMIE	Adéquation de la solution aux besoins de déplacement dans et hors du territoire.	Projet de territoire, et besoins afférents pour améliorer la compétitivité du territoire, l'ouverture sur l'extérieur, et dynamiser l'économie locale.	Evaluer si la solution est adaptée aux besoins de déplacements des particuliers et des entreprises (professionnels et marchandises) à court et moyen termes en fonction des orientations économiques et sociales dessinées par le projet de territoire.	10
2	ECONOMIE	Compatibilité de la solution avec l'économie agricole des territoires traversés.	Impacts sur le foncier agricole.	Evaluer l'impact sur le foncier, impact direct (emprise physique de la solution) et indirect (étalement urbain induit, remembrement, etc.).	10
3	ECONOMIE	Gain de temps.	Gain de temps depuis la rocade de Castres jusqu'à l'entrée sur l'A680.	Estimer le temps et comparer, par section.  On peut aussi utiliser le coût généralisé pour l'usager comme paramètre de comparaison de l'intérêt d'un itinéraire (P 121 de DR2 Etude des déplacements).	5
4	ECONOMIE	Coût de la solution.	Coût global de la solution pour les finances publiques (Etat et collectivités territoriales).	Estimer le coût de la solution en intégrant tous les postes possibles (coût direct de la solution, et indirect, coût annuel d'exploitation et d'entretien).	20
5	ENVIRONNEMENT	Cohérence de la solution avec les politiques de maîtrise du foncier et des déplacements.	Politiques et Schémas d'aménagement des territoires, Grenelle 1, SRADTT, SCOT, AGENDA 21, PDU. Développement prioritaire des TC.	Estimer la cohérence de la solution avec les politiques nationales et régionales sur la maîtrise du foncier et des déplacements.	10
6	ENVIRONNEMENT	Impact de la solution sur l'environnement.	Bilan carbone, impact sur la faune et la flore, réduction de la production	Evaluer les effets de la solution sur l'environnement en comptabilisant les atteintes à la biodiversité, les risques sur les zones	10

## Collectif RN126

			des gaz à effet de serre.	protégées ou reconnues fragiles (ZNIEF et NATURA 2000), et si la solution favorise ou non la production des GES.	
7	SOCIAL	Adéquation de la solution avec l'intérêt collectif.	Coût pour l'utilisateur, effet induit de la solution sur les services et moyens publics disponibles pour se déplacer.	<p>Evaluer les coûts directs pour l'utilisateur (péage) et indirects (impôts) et les effets de la solution sur les infrastructures, services ou moyens de déplacements existants, les impacts sur le cadre de vie (déviations rétrocedées, etc.).</p> <p>La solution est-elle accessible au plus grand nombre ou pas ?</p> <p>On peut aussi utiliser le coût généralisé pour l'utilisateur comme paramètre de comparaison de l'intérêt d'un itinéraire (P 121 de DR2 Etude des déplacements).</p>	15
8	SOCIAL	Amélioration de la sécurité routière.	Gain sur la sécurité routière, en particulier réduction de l'IAL.	La solution permet-elle de réduire de façon drastique l'Indice d'Accidentologie Locale de l'itinéraire concerné toutes routes confondues ?	5
9	SOCIAL	Cohérence de la solution avec le développement des transports en commun et des marchandises par le fer.	Caractère complémentaire ou concurrentiel de la solution avec les modes de transports en commun existants.	<p>Evaluer la complémentarité, les contraintes induites (doublement de la voie ferrée) ou l'effet de concurrence avec les transports en commun.</p> <p>Evaluer le report occasionné par les dispositions envisagées pour le fret ferroviaire et le TER routier.</p>	10
10	GENERAL	Délais de réalisation et de mise en œuvre de la solution.	Probabilité de réalisation dans les délais compte tenu des capacités de financement et des volontés des collectivités territoriales.	Evaluer la capacité du projet à être réalisé et mis en service sur l'horizon fixé d'ici 2015, et aussi 2018.	5

## 3. ETUDE 2 : OPPORTUNITÉ DE L'ITINÉRAIRE

### 3.1. OBJECTIFS

Le cahier des charges de l'étude 2 a pour objectifs :

- **D'évaluer et comparer l'intérêt d'autres itinéraires d'accès à Toulouse** que celui via Verfeil et A680 en fonction des OD (origines- destinations).  
Le secteur d'atterrissage à Toulouse rend attractive, ou non, l'amélioration d'un itinéraire, et le gain de temps qu'elle peut apporter : emprunter la rocade pour rejoindre ensuite le secteur toulousain recherché occasionne, sauf exception, une perte de temps significative. Compte tenu des divers motifs de déplacement, que ce soit pour les particuliers, à titre professionnel ou privé, et pour les entreprises, l'itinéraire vers Toulouse nord-est ne peut pas être le seul itinéraire envisagé. S'il a été privilégié en 1994 (d'ailleurs à l'opposé de la position du conseil régional qui demandait alors l'itinéraire sud-est via Revel), il n'est plus justifié en 2009. Le dossier DREAL DR1 ne justifie d'ailleurs pas le besoin d'accès à Toulouse nord-est, il considère simplement que l'intérêt est 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 une logique de l'utilisateur qui cherchera le trajet le plus optimal en fonction de sa destination sur Toulouse.
- **D'évaluer 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. (A confirmer)

### 3.2. CAHIER DES CHARGES DE L'ÉTUDE 2

#### Exigence E2-1. Itinéraires vers Toulouse autres que RN126 - RD42

Les itinéraires à étudier sont fonction du secteur toulousain de destination :

- **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.
- **itinéraire autre** : (A définir)

#### Exigence E2-2. Choix des OD (Origine - Destination) pour la comparaison des temps de parcours

Les temps de parcours seront pris entre l'accès de la rocade de Castres située à la ZI Mélou et l'accès du périphérique de la destination toulousaine. Par exemple pour le Cancéropôle, on prendra comme destination la sortie sud-ouest de la rocade de Toulouse donnant accès au Cancéropôle. Sont à considérer au moins les OD suivantes :

- **Rocade Castres ZI Melou ↔ Cancéropôle**
- **Rocade Castres ZI Melou ↔ Complexe scientifique et hospitalier de Rangueil**
- **Rocade Castres ZI Melou ↔ L'Union**
- **Rocade Castres ZI Melou ↔ Zone de Labège**
- **Rocade Castres ZI Melou ↔ Blagnac**
- **Rocade Castres ZI Melou ↔ Basso Cambo**

# Collectif RN126

- **Rocade Castres ZI Melou ↔ Purpan**
- **Rocade Castres ZI Melou ↔ Lasbordes ENTIORE**

Le calcul de temps sera effectué pour chaque itinéraire en situation actuelle 2009 et en situation améliorée (voir exigence E2-3 ci-dessous), et pour chaque OD ci-dessus. Ces temps de parcours seront comparés également au temps réalisé en utilisant un mode de transport en commun (le train, ou le TER routier défini à l'exigence E1-5 de l'étude 1).

On comparera également pour chaque OD le coût généralisé pour l'utilisateur tel que défini P121 du DR2.

---

## **Exigence E2-3. Caractéristiques pour une amélioration de l'itinéraire**

Le principe des aménagements potentiels est également à minima, selon les principes des exigences E1-1 et E1-2 de l'étude 1.

Les particularités de l'amélioration de chaque itinéraire, d'ici 2015, ou autre horizon plus réaliste, sont à décrire rapidement en quelques points généraux :

- **Trafic 2007 et 2015**
- **Faisabilité**
- **Cohérence d'aménagement du territoire à moyen et long termes**
- **Environnement**
- **Coûts**
- **Echéancier**

---

## **Exigence E2-4. Itinéraires vers les autres destinations économiques**

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.

---

## **Exigence E2-5. Mode d'évaluation**

On utilisera pour la méthode d'évaluation de chaque itinéraire la même que pour l'étude 1. La grille d'évaluation (critères et pondération) est donnée ci-après.

Les critères sont légèrement différents de ceux de l'étude 1, les objectifs de l'étude et la comparaison étant différents.

## Collectif RN126

Grille d'évaluation ETUDE 2 : Opportunité de l'itinéraire

N°	Thème	Critère et description	Eléments d'évaluation	Principe de notation	Pondération (%)
1	ECONOMIE	Adéquation de l'itinéraire aux besoins de déplacement dans et hors du territoire.	Projet de territoire, et besoins afférents pour améliorer la compétitivité du territoire, l'ouverture sur l'extérieur, et dynamiser l'économie locale.	Evaluer si l'itinéraire est adapté aux besoins de déplacements des particuliers et des entreprises (professionnels et marchandises) à court et moyen termes en fonction des orientations économiques et sociales dessinées par le projet de territoire.	15
2	ECONOMIE	Gain de temps.	Gain de temps depuis la rocade de Castres jusqu'à la destination visée.	Estimer le temps et comparer pour chaque OD entre chaque itinéraire et mode de déplacement (Train, voiture individuelle, TER routier). En 2009 et en situation améliorée.  On estimera aussi le coût généralisé pour l'usager comme paramètre de comparaison de l'intérêt d'un itinéraire (P 121 de DR2 Etude des déplacements).	15
4	ECONOMIE	Coût de l'amélioration de l'itinéraire.	Coût global de l'amélioration de l'itinéraire pour les finances publiques (Etat et collectivités territoriales).	Estimer le coût de l'amélioration de l'itinéraire en intégrant tous les postes possibles (coût direct de l'amélioration de l'itinéraire, et indirect, coût annuel d'exploitation et d'entretien).	15
5	ENVIRONNEMENT	Cohérence de l'itinéraire avec les politiques des déplacements.	Politiques et Schémas d'aménagement des territoires, Grenelle 1, SRADTT, SCOT, AGENDA 21, PDU. Développement prioritaire des TC.	Estimer la cohérence de l'itinéraire avec les politiques nationales et régionales sur les déplacements.	15
7	SOCIAL	Adéquation de l'itinéraire avec l'intérêt collectif.	Itinéraire favorisant la multimodalité avec les services et moyens publics disponibles pour se déplacer à	Evaluer les possibilités et facilités d'accès à un point multimodal, en cohérence avec les politiques des transports, avant d'arriver sur la	15

## Collectif RN126

			Toulouse.	rocade de Toulouse, ou sans devoir l'emprunter.	
9	SOCIAL	Cohérence de l'itinéraire avec le développement des transports en commun et des marchandises par le fer.	Caractère complémentaire ou concurrentiel de l'itinéraire avec les OD des modes de transports en commun existants.	Evaluer la complémentarité des OD, ou l'effet de concurrence avec les transports en commun actuels et projetés.	10
10	GENERAL	Délais de réalisation et de mise en œuvre de l'amélioration de l'itinéraire.	Probabilité de réalisation dans les délais compte tenu des capacités de financement et des volontés des collectivités territoriales.	Evaluer la capacité du projet à être réalisé et mis en service sur l'horizon fixé d'ici 2015, et aussi 2018.	15

