



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
Service des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées

Toulouse, le 4 DEC. 2009

Direction

Référence :

Vos réf. :

Affaire suivie par : André CROCHERIE  
[andre.crocherie@developpement-durable.gouv.fr](mailto:andre.crocherie@developpement-durable.gouv.fr)  
Tél. 05 62 30 26 22 – Fax : 05 62 30 27 49

Objet : Demande d'études complémentaires

Madame la Présidente,

Le débat public en cours sur la RN 126 porte sur le projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive. Les considérants de la décision de la CNDP du 4 février 2009 font explicitement référence à la liaison Castres-Toulouse via l'autoroute A 68.

Le dossier support du débat a été élaboré par le maître d'ouvrage entre février et juillet 2009 en concertation avec la CPDP. Les remarques ou compléments que vous avez souhaités ont été intégrés. Cela a permis à la Commission nationale du débat public de décider, le 2 septembre 2009, que le dossier du maître d'ouvrage pouvait être considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat.

Par courrier du 24 novembre 2009, vous me transmettez la demande d'études complémentaires du collectif RN 126 datée du 20 novembre 2009 et vous m'indiquez, qu'après examen de cette demande, vous souhaitez retenir les exigences E1-1 à E1- 4. Par courrier du 25 novembre 2009, vous m'indiquez que vous m'avez demandé de réaliser ou faire réaliser les études complémentaires correspondantes. Par ce même courrier, vous souhaitez que je vous fasse part de mon analyse sur le fond, les modalités et les délais de réalisation éventuelle concernant les autres demandes du collectif RN 126.

En accord avec la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du MEEDDM, j'ai l'honneur de vous apporter les éléments de réponse suivants.

Le collectif RN 126 motive sa demande par trois appréciations :

- le projet de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière ainsi que la solution alternative de mise à 2 x 2 voies progressive proposées par le maître d'ouvrage seraient irréalistes. Il s'agit là, du point de vue du maître d'ouvrage,

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

d'un avis non fondé. Le dossier présente le projet, le projet alternatif d'aménagement progressif et l'ensemble des éléments relatifs à sa mise en œuvre ; il a eu l'occasion au cours du débat de répondre à de nombreuses questions ou d'apporter des précisions ;

- l'opportunité du projet proposé par le maître d'ouvrage ne serait « jamais abordée dans le dossier » support du débat élaboré par celui-ci alors même que la CNDP a jugé le dossier suffisamment complet pour être porté au débat ;
- enfin le projet serait non conforme à la loi Grenelle 1 ; ce que nous réfutons : il faut en effet rappeler que la loi Grenelle 1 prévoit la possibilité d'augmentation des capacités routières, notamment pour répondre à des besoins d'intérêt local ; le dossier montre également que les progrès en cours en matière de transports collectifs, en l'occurrence ferroviaires, et ceux envisageables dans le cadre de scénarios très volontaristes ne suffisent pas à répondre à l'ensemble des besoins de déplacements.

La demande d'étude 1, pour ces exigences E1-1 à E1-4 que vous souhaitez retenir, porte sur un aménagement routier de l'itinéraire RN 126 – RD 42, qualifié d'« a minima ». La RD 20 qui complète l'itinéraire jusqu'à l'A 680 n'est pas citée.

Sur les modalités de réalisation d'études complémentaires en cours de débat public, nous considérons de façon générale que celles-ci relèvent de la compétence de la CPDP et de la CNDP (article R121-7 du code de l'environnement ). Le cahier de la Commission nationale du débat public, intitulé *La conception du débat public*, précise ce point à la page 28, en spécifiant que le financement de l'expertise complémentaire indépendante, en lien ou non avec un contre-projet, est à la charge de la Commission nationale du débat public.

Sur le fond, le débat portant sur l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies par mise en concession, la demande du collectif RN 126 ne nous apparaît en aucun cas comme une alternative au projet mais comme un autre projet, sans rapport avec celui proposé par le maître d'ouvrage, ni d'ailleurs avec l'objet du débat.

Sur le principe, les fondements et l'objet de la demande du collectif RN 126 nous paraissent remettre en cause le dossier du maître d'ouvrage et sa validation par la CNDP.

Sur la faisabilité des études demandées, il nous semble que leur réalisation dans le délai du débat public s'avère particulièrement délicate.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous ne pouvons donc donner suite à votre demande qui nous paraît, en tout état de cause, relever d'une expertise diligentée par la CNDP.

Concernant les autres points de la demande du collectif RN 126 sur lesquels vous m'interrogez dans votre courrier du 25 novembre 2009, j'ai l'honneur de vous apporter les éléments d'analyse qui suivent :

- demande d'études 2 : mon analyse est la même que celle développée ci-dessus pour la demande d'études 1 (exigences E1-1 à E1-4), accentuée par le fait que la demande porte sur des itinéraires alternatifs sortant du périmètre de projet du maître d'ouvrage ;
- exigences sur l'aménagement des autres modes de déplacements :
  - Exigence E1-5 : développement d'un TER routier performant en complément du TER ferroviaire : cette question relève de la compétence pleine et entière du Conseil régional Midi-Pyrénées, autorité organisatrice de ces transports, qui définit les politiques d'offre

de service et tarifaire. Aucun projet d'amélioration sur cette ligne d'autocar n'est connue de mes services qui ont eu des échanges techniques avec le Conseil régional dans la phase d'élaboration du scénario ferroviaire volontariste développé dans le dossier de débat. Vous pourriez cependant officiellement interroger le Conseil régional sur cette question. Si une évolution positive de l'offre était envisagée, nous pourrions alors réaliser les tests de sensibilité permettant d'en estimer les effets sur le projet ;

- Exigence E1-6 : Prise en compte des aménagements des lignes SNCF dans l'aire urbaine toulousaine : les études multimodales de déplacement intègrent les projets liés au Plan Rail, comme indiqué page 57 du dossier de débat et détaillé page 127 de l'étude n°3. A ce titre, les aménagements des lignes SNCF de l'agglomération toulousaine qui font partie du Plan Rail sont pris en compte.
- Exigence E1-7 : Fret ferroviaire à partir de Castres. Dans l'esprit de l'engagement national pour le fret ferroviaire pris par l'Etat le 16 septembre 2009, le report modal du fret vers le fer est une préoccupation majeure de la DREAL ; la région Midi-Pyrénées est à l'écart des grands corridors de fret ferroviaires et un modèle technico-économique innovant doit être recherché permettant de coupler la massification du fret sur des axes majeurs et la desserte fine des territoires ; c'est pourquoi la DREAL et la Chambre régionale de commerce et d'industrie, en concertation notamment avec le Conseil régional Midi-Pyrénées et RFF, ont lancé une démarche visant à la création d'opérateurs ferroviaires de fret de proximité en Midi-Pyrénées; cette démarche est présentée dans le dossier de débat (cf. page 60). Les études co-financées par la DREAL et la CRCI ont été présentées au comité de pilotage de l'étude le 23 septembre 2009. Elles ont permis, entre autres, d'estimer le potentiel de trafic de fret pouvant être réalisé par un opérateur ferroviaire sur la ligne Toulouse – Mazamet. Celui-ci, dans l'hypothèse la plus volontariste, se porte à 192 000 tonnes transportées par an, soit l'équivalent de 40 camions en moins sur la route (dans l'hypothèse d'un chargement moyen de 16 tonnes par camion et d'une circulation interdite aux poids lourds le dimanche). La perspective de création d'un OFP permettrait à l'échelle régionale une nette progression de l'activité de fret ferroviaire ; le travail partenarial permettant d'encourager la création d'un tel opérateur se poursuit donc. La diminution en matière de trafic sur la liaison Toulouse – Castres resterait cependant marginale. Les résultats de ces études n'étaient pas connus lors de l'élaboration du dossier de débat public et n'ont donc pas été présentés en détail. Nous vous proposons après accord des partenaires de mettre à disposition du public une version de cette étude, le cas échéant expurgée des éléments de confidentialité de nature commerciale. Des éléments de cette étude ont d'ores et déjà été utilisés dans des réponses à des questions écrites ou orales au cours du débat ;
- exigences sur l'évaluation des solutions : ces exigences, telles que nous les comprenons, se situent surtout en lien avec les études complémentaires demandées ; nous pouvons cependant apporter les éléments d'analyse suivants :
  - Exigence E1-8 : « paramétrage »
    - vitesse : aucune évolution de la réglementation relative à la vitesse sur autoroute n'est envisagée ; nous pouvons cependant réaliser et fournir les résultats d'un test de sensibilité à la vitesse (110 km/h) pour le projet.
    - Choix des O/D : il est important de comparer avec le rail ; nous ne disposons pas des éléments techniques permettant de répondre à la question ; le zonage retenu lors de l'enquête origine/destination, présenté pages 117 et 118 de l'étude n°3, est

relativement fin. Le zonage routier a été conçu pour pouvoir se superposer facilement avec celui retenu pour l'étude de trafic ferroviaire. Le calcul des temps de parcours a été réalisé entre Castres et Toulouse et entre Mazamet et Toulouse, de gare à gare, avec une méthode du "véhicule flottant" détaillée page 56 du dossier de débat. Cette méthode nécessite des moyens importants et ne peut donc être appliquée sur toutes les O/D.

- PDU de Toulouse : il est en cours de révision ; cette révision n'est pas approuvée. Le modèle utilisé, pour estimer les trafics ferroviaires et routiers, correspond à une échelle régionale permettant d'avoir une vue globale sur les relations interurbaines entre Toulouse et Castres-Mazamet. Il ne traite pas des déplacements au sein de l'agglomération toulousaine, ce qui relèverait d'une étude très importante mais sans réel rapport avec le projet soumis au débat public.
- Exigence E1-9 : Horizon de comparaison : comme il est indiqué p 69 du dossier de débat, le scénario d'aménagement progressif a été construit au regard des priorités d'aménagement et des délais constatés de réalisation des aménagements de cet axe qui traduit la capacité de mobilisation de fonds publics dans le cadre budgétaire classique. Comme il est précisé également p 69 du dossier, un aménagement plus rapide de la section Castres – Puylaurens ne changerait pas l'essentiel des comparaisons présentées dans le dossier dans la mesure où celles-ci sont réalisées à l'horizon 2025 avec l'aménagement Castres – Puylaurens réalisé.
- Exigence E1-10 : Méthodologie de comparaison des solutions et E1-11 : Critères d'évaluation et pondération : on peut supposer que ces exigences sont liées aux demandes d'études complémentaires. En tout état de cause, l'ensemble des thèmes et « critères et description » ont été traités pour le projet que propose le maître d'ouvrage et pour le scénario d'aménagement progressif. Au-delà, la fabrication d'une grille de lecture commune sur les scénarios soumis au débat me paraît l'un des objets même du débat. Le collectif RN 126 peut enrichir cette construction collective en soumettant sa grille de lecture au débat au travers d'un cahier d'acteurs.

Je reste, avec la DGITM, à votre disposition pour tout complément d'échange et vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée

*Le Directeur Régional  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Midi-Pyrénées*

**André CROCHERIE**

Madame Danielle BARRES,  
Présidente de la CPDP  
REGUS – 8 esplanade Compans Caffarelli  
31000 TOULOUSE