

COLLECTIF RN126

DOSSIER de synthèse

Projet de Liaison Autoroutière CASTRES-TOULOUSE (LACT)

PREAMBULE

Le collectif RN126 regroupe plusieurs associations du Tarn et de la Haute Garonne. Il est soutenu par les habitants des **39 communes** concernées par le projet, les **élus locaux** (24 communes ont délibéré en décembre 2007 pour saisir la CNDP et l'ont déjà saisie), des **collectivités territoriales**, les **fédérations** de défense de l'environnement de niveau **départemental** (UPNET), **régional** (UMINATE) et **national** (FNE) et l'**association régionale "Les Amis de la Terre Midi Pyrénées"**.

Le collectif RN126 regroupe 800 adhérents.

Les **07, 09 et 11 janvier 2008** se sont déroulées à **Puylaurens (81), Verfeil (31) et Castres (81)**, **3 réunions publiques** organisées par le **maître d'ouvrage** de la LACT, la **DRE Midi-Pyrénées**. Ces 3 réunions avaient pour thème « **Recherchons ensemble le corridor de 300 mètres** » (DR1 P 8) et s'inscrivaient dans le cadre d'une **concertation sur les tracés** lancée le **16 octobre 2007**.

Le collectif RN126 est intervenu au cours de ces réunions publiques pour présenter ses **constats** sur ce projet, dénoncer la **conduite anormale** de ce projet, et révéler au public **les incohérences, les anomalies et la partialité du dossier d'étude** sur lequel on lui demandait de se prononcer pour le choix d'un tracé.

La présente synthèse a pour objectif de rappeler ces **constats** et la **demande du collectif RN126**.

Un dossier d'analyse complet réalisé par le collectif RN126 sur l'étude APS de ce projet autoroutier, sera transmis au MEDAD et à la CNDP via FNE qui a déjà saisi la CNDP le 19/12/07.

Les constats sur la CONDUITE du PROJET

Le projet de liaison autoroutière concédée Castres-Toulouse est un **NOUVEAU PROJET**.

La **CNDP** dans son compte rendu de sa **séance du 04 juillet 2007** en réponse à la **saisine de FNE** a en effet précisé: " *Le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse n'a pas fait l'objet d'une publication au sens de la loi, de ses objectifs, et ses caractéristiques*".

Or depuis novembre 2006, ce **NOUVEAU PROJET** de liaison autoroutière Castres-Toulouse à péage est **présenté abusivement au public comme décidé**. La conduite du projet montre la volonté du maître d'ouvrage d'engager au plus vite ce **NOUVEAU PROJET** en **s'affranchissant d'un débat public sur son opportunité**. En effet nous constatons que :

- aucun élu local** (mairie) n'a été invité à s'exprimer sur ce projet lors de la consultation organisée par le **préfet de région à l'automne 2006**, et ces élus ont été mis devant "*le fait accompli*" lors de réunions à huis clos sur des tracés, organisées pendant la période électorale de mars à mi-juin 2007, l'obligation de réserve de l'Etat durant cette période permettant de tenir le public éloigné de ces réunions.
- le **maître d'ouvrage** a tenté d'engager - en juillet et août 2007 (période de vacances scolaires) - la concertation sur les tracés juste après la période électorale, et avant l'ouverture du débat public sur le GCAT en septembre 2007. Mi juin 2007, la CNDP a demandé à l'Etat de reporter au-delà du débat public sur le GCAT cette concertation pour éviter toute confusion. Le maître d'ouvrage n'a pas respecté cette décision et annonce dans son dossier d'information (DR1: P16) que les réunions thématiques du GCAT des 16/10/07 et 13/11/07 à Puylaurens et Castres informeraient sur l'autoroute Castres-Toulouse. Sur ce point, le président de la CPDP a fait savoir par courrier le 17/10/07 son désaccord au directeur de la DRE (*Question : n°1171 site CPDP*).
- lors des 3 réunions de janvier** sur les tracés, et lors des permanences ouvertes par le maître d'ouvrage deux heures avant chaque réunion, nous avons pu constater qu'aucun commentaire, avis ou question des riverains sur les tracés ou le projet, n'a été enregistré et consigné par les agents de la DRE dans un livre de "doléance". Aucun enregistrement vidéo ou sonore n'a été fait lors de ces 3 réunions. La dernière réunion a eu lieu à Castres alors que la population n'est pas concernée par les corridors. La thématique avancée de la concertation : "**Recherchons ensemble le corridor de 300m**" n'a donc jamais été débattue.
- le **maître d'ouvrage détourne l'aménagement de la RN 126, de la décision ministérielle du 08 mars 1994**, confirmé par le **schéma routier 2003-2025**, déjà bien avancé, pour justifier que ce **NOUVEAU PROJET en site propre, autoroutier, concédé à péage** a déjà fait l'objet d'une décision ministérielle.
- le **maître d'ouvrage ne présente aucune étude comparative avec l'aménagement sur place** de la décision ministérielle de 1994, aménagement pourtant cité dans le dossier (DR2: §1.2.2 P9) comme solution envisageable.

- f) le maître d'ouvrage "tronçonne" volontairement l'axe **CASTRES-TOULOUSE de 70km** en plusieurs sections pour ne retenir que **37 km d'autoroute**.
- g) le maître d'ouvrage ne respecte pas les décisions du **Grenelle de l'Environnement** sur la politique des transports, obligeant le maître d'ouvrage à justifier son projet autoroutier, et à démontrer que l'on ne peut faire autrement.
- h) le maître d'ouvrage n'a jamais fourni de dossier d'opportunité.

Les constats sur le contenu du DOSSIER de CONCERTATION

Le choix de la meilleure solution pour l'amélioration de la mobilité du Sud Tarn ne peut être éclairé par le dossier présenté par le maître d'ouvrage sur ce projet autoroutier. Ce dossier est incomplet, insuffisamment justifié et partial pour les raisons suivantes :

- i) **insuffisance de l'étude socio-économique** de la région du Sud Tarn qui ignore notamment l'autre pôle économique du Sud Tarn, "*Lavaur-St Sulpice*", en pleine croissance, et sa plate-forme logistique "*Les portes du Tarn*".
- j) **incohérence du discours** du maître d'ouvrage sur l'aménagement durable du territoire entre les 2 projets dont il a la charge: GCAT et LACT. Dans le dossier GCAT, pour maîtriser l'étalement urbain les échangeurs doivent être espacés de plus de 30 km. Dans le dossier LACT, 4 échangeurs espacés de moins de 15 km dans la vallée du Girou, région pourtant classée à vocation agricole dans la **charte interSCOT** de l'Aire Urbaine Toulousaine (DR6). Cette région est présentée dans le dossier de concertation comme ayant un fort potentiel à l'urbanisation (DR2 P12).
- k) **absence d'étude fine** des besoins en mobilité des particuliers et des entreprises. Le dossier de concertation ignore notamment les besoins de l'axe, Castres-Lavaur-St Sulpice, mais aussi l'ouverture du bassin Castres Mazamet vers la Méditerranée, pourtant présenté comme fondamental dans le dossier GCAT. On peut noter que la LACT mène au **nord-est de Toulouse**, alors que les secteurs toulousains à emplois hautement qualifiés en lien avec Castres, comme le **Cancéropôle** (DR2 P17), sont situés au **sud-ouest de Toulouse**.
- l) **données incorrectes**, partielles, caduques, en particulier dans l'analyse comparative des corridors. Les recensements des bâtis, SAU,... sont obsolètes, les commentaires orientés (DR4: P113: *un corridor" permettrait la découverte par les usagers de vallons...préservés de l'urbanisation"*).
- m) **les sections de l'autoroute** retenues pour le calcul du coût du projet ne correspondent pas aux sections retenues pour le calcul du kilométrage. Le **coût** de **289 M€** et la **longueur** de **37 km** du projet LACT annoncés sont **incorrects**. En réalité, la liaison de **Castres à Verfeil fait 64 km** et représente un investissement total de **499 M€** (DR5). La section de 37 km de Soual à Verfeil est sous-évaluée de 60% (=108 M€) par rapport aux estimations fournies dans le dossier préparatoire au PDMI établi en 2006.
- n) **absences, insuffisances ou faiblesses des justificatifs**. Ce projet est disproportionné compte tenu du trafic actuel et prévisionnel sur les trente années à venir. Ce trafic est décroissant de Castres à Verfeil, et sur 15 km des 37 km du projet LACT, il ne dépasse pas **4400 v/j** (DR3 P79). En 2035, il ne dépasserait pas **6750 v/j sur l'autoroute** (DR5 §5.2 P119).
- o) **l'intérêt général** de ce nouveau projet autoroutier payant est constestable. En effet, la mise en concession de l'axe Castres-Toulouse prévoit la rétrocession des déviations d'agglomération financées sur fonds publics et toutes en service en 2011. Cette rétrocession rendra l'itinéraire de substitution à l'autoroute plus long pour l'utilisateur, lui faisant perdre près de 20 mn en l'obligeant à repasser par les centres des villages. Pour l'utilisateur de l'autoroute le gain en temps ne sera que de 6mn.
- p) **la mise en concession** prévoit également une subvention d'équilibre de 100 M€ par l'état et les collectivités territoriales, condamnant définitivement leur capacité à financer les aménagements nécessaires pour sécuriser l'itinéraire actuel (RN126 et RD42) classé parmi le plus accidentogène de la région. (DR3 §2.2.2 P 80).

Notre DEMANDE

L'opportunité de ce projet reste à justifier tout particulièrement, pour être **débatte publiquement**, de manière impartiale et objective. Elle doit être justifiée, notamment en raison de :

- **l'abandon de l'aménagement sur place** de l'itinéraire alors même que la subvention d'équilibre (100 Me), prévue pour le projet autoroutier concédé, permettrait un aménagement raisonné (mise en sécurité de la route) conforme à l'esprit de la décision prise en 1994.
- **la partialité du maître d'ouvrage** constatée à plusieurs reprises, ainsi que les anomalies dans la conduite du projet, ou pour le moins ses incohérences majeures dans la politique d'aménagement du territoire.
- **le non-respect** par le maître d'ouvrage des indications de la CNDP en juin 2007, et de son rôle.
- **l'intérêt général** de ce projet non démontré au regard de l'investissement public qu'il nécessite, des impacts environnementaux, et de l'incertitude sur son efficacité sur l'économie de la région.
- **l'absence d'étude sérieuse** sur les besoins réels de mobilité du bassin Castres-Mazamet et plus généralement du Sud Tarn.

Le **dossier d'opportunité à présenter au débat public** devrait être **exigé complet, sérieux, objectif**, intégrant toutes les **solutions envisageables**, et vérifié par la CNDP, sur les points suivants, non traités au moment de la concertation :

- **la cohérence avec l'aménagement du territoire** intégrant la suite donnée au **GCAT**, la charte **InterSCOT**, la maîtrise de l'étalement urbain, la vocation agricole des territoires traversés, et les autres projets d'aménagement, non présentés à ce jour mais fortement pressentis pour l'aménagement de la région est-toulousaine.
- **l'évaluation des réels besoins** de déplacement des particuliers et des entreprises de la zone Castres-Mazamet, **et des territoires traversés et concernés**, non satisfaits par les infrastructures et services existants (transports en commun et PDE), une fois les aménagements en cours terminés (2011) (zone aéroportuaire, zones d'activité au sud-toulousain reliées à l'économie tarnaise, villes mitoyennes, vers le Nord, la Méditerranée ou la péninsule ibérique...).
- **l'étude comparative** complète de l'aménagement sur place des routes existantes, avec le financement public annoncé (100 M€), seul conforme à la décision ministérielle de 1994, en cohérence avec les besoins à satisfaire (aménagement raisonné concernant le dernier contournement de village nécessaire -Cadix- et la sécurisation des secteurs accidentogènes).
- **toute autre solution**, ou bouquet de solutions (nature et coût), notamment sur d'autres liaisons qui peuvent permettre de rejoindre au plus court l'une des deux autoroutes encadrant déjà Castres (via Revel-A61, ou Saint Sulpice-A68).
- **les justificatifs** et comparaisons du choix d'une solution autoroutière, conformément au Grenelle de l'environnement pour toute nouvelle étude, en évaluant les impacts socio-économiques et sur l'environnement
- **la prise en compte** du projet autoroutier de bout en bout (70km), et non sur une partie tronçonnée abusivement.

Ce dossier d'opportunité ne peut valablement être élaboré qu'en cohérence avec l'autre grand projet régional concomitant, dont le débat public vient tout juste de s'achever, le GCAT. **Ainsi, la suite décidée sur le GCAT est-elle le préalable nécessaire à l'étude d'opportunité de la LACT, puis de sa présentation publique.**

Comme indiqué dans le **préambule**, le **collectif RN126** transmettra à la **CNDP** via **FNE**, un **dossier d'analyse complet** du **dossier de la concertation** menée par le maître d'ouvrage du **16 octobre 2007 au 31 janvier 2008**, à défaut de pouvoir commenter le **dossier de contexte** que fournira le maître d'ouvrage à la **CNDP** pour sa saisine.

GLOSSAIRE

AUAT	Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse Aire Urbaine (AUAT) .
CIADT	Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement des Territoires
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
CPDP	Commission Particulière du Débat Public http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org
DRE	Direction Régionale de l'Équipement
FNE	France Nature Environnement
GCAT	Grand Contournement Autoroutier de Toulouse
LACT	Liaison Autoroutière Castres-Toulouse
MEDAD	Ministère de l'Écologie du Développement et de l'Aménagement Durables
PDE	Plan de Déplacement des Entreprises
PDMI	Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires
UMINATE	Union Midi-Pyrénées Nature Environnement
UPNET	Union Protection Nature Environnement du Tarn

REFERENCES

DR1	Dossier d'information	http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/LACT_Plaquette_Concertation_internet_cle151ef8.pdf
DR2	Dossier de concertation	http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/01_Preambule_Presentation-generale_cle5b4683.pdf
DR3	Dossier de concertation	http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/04_DIA_Deplacement_et_circulation_cle0f4a89.pdf
DR4	Dossier de concertation	http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/06_Analyse_comparative_des_corridors_cle115814.pdf
DR5	Dossier de concertation	http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/07_Peage_Trafic_Cout_cle7ca149.pdf
DR6	Charte Inter SCOT	Charte de cohérence territoriale inter SCOT http://www.pac.haute-garonne.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=74