



SNIT Evaluation multicritères

de l'autoroute Castres – Toulouse

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE	6
2. INTRODUCTION	7
3. COMMENTAIRES RN126 SUR LA FICHE PROJET DU MEEDDM	8
4. COMMENTAIRES RN126 SUR L'ÉVALUATION DU PROJET par le MEEDDM	11
4.1. <i>Caractérisation du projet vis-à-vis des grands axes d'une politique des transports cohérente avec les orientations du Grenelle</i>	11
4.1.1. Axe 1 : Poursuivre la construction d'un système de transport	11
4.1.2. Axe 2 : Renforcer la multipolarité	12
4.1.3. Axe 3 : Mieux organiser les déplacements	14
4.1.4. Axe 4 : Améliorer le bilan des nuisances induites	15
4.2. <i>Caractérisation du risque environnemental et biologique lié à la réalisation du projet en cohérence avec les orientations du Grenelle</i>	16
4.3. <i>Caractérisation du bilan socio-économique du projet</i>	16
4.4. <i>Évaluation des projets vis à vis des critères de l'article 17 de la loi du 3 août 2009</i>	17
ANNEXE 1 - Carte des secteurs technologiques toulousains	18
ANNEXE 2 - Carte de l'aire métropolitaine avec ses pôles d'équilibre	19
ANNEXE 3 - Carte des échangeurs, du profil du projet, des territoires traversés	20
ANNEXE 4 - Détail des critères retenus pour l'évaluation par le collectif RN126	21
<i>Annexe 4.1 - Critères de l'Axe 1: Poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire</i>	21
<i>Annexe 4.2 - Critères de l'Axe 2 : Renforcer la multipolarité des régions</i>	24
<i>Annexe 4.3 - Critères de l'Axe 3: Mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines :</i>	29
<i>Annexe 4.4 - Critères de l'Axe 4 : Améliorer le bilan des nuisances induites par les infrastructures de transport pour leurs riverains</i>	33
<i>Annexe 4.5 - Critères de la Caractérisation du risque environnemental et biologique lié à la réalisation du projet en cohérence avec les orientations du Grenelle</i>	34
<i>Annexe 4.6 - Critères de la Caractérisation du bilan socio-économique du projet</i>	37

GLOSSAIRE

CERTU	<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>http://www.certu.fr/</p>
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
CPDP	Commission Particulière du Débat Public
DREAL	<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>
GCAT	Grand Contournement Autoroutier de Toulouse
IAL	Indice d'Accidentologie Local.
MEEDDM	Ministère de l'Ecologie de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer
MOA	Maître d'OuvrAge
OPF	Opérateur Ferroviaire de Proximité
PDU	Plan de Déplacements Urbain
Projet	On entend par projet , l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est. Il se présente sous 2 variantes dans le dossier du débat public DR1.
SEMCA	Société d'Economie Mixte Concessionnaire d'Autoroute
SNIT	Schéma National des Infrastructures de Transport
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
Variante	<p>On entend par variante, 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"> ▪ Une mise à 2x2 voies de l'itinéraire par mise en concession et un calendrier de mise en service pour 2015. ▪ Une mise à 2x2 voies progressive de l'itinéraire réalisée partiellement à l'horizon 2025 (seule la mise à 2x2 voies de la section Castres – Puylaurens serait achevée et en service).

Collectif RN126

REFERENCE

N°	Titre du document	Auteur et date de publication	Lien du document sur le net
DR1	Dossier général du débat public	DREAL Septembre 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/dossier-mo.pdf
DR2	Etude d'accidentologie	DREAL Juin 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-7/7-accidentologie-bd.pdf
DR3	Etudes sur les déplacements	DREAL Septembre 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-3/3-deplacement-bd.pdf
DR4	Test de sensibilité au trafic d'une autoroute concédée limitée à 110 km/h	CETE du Sud Ouest Décembre 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/test-autoroute-110-v1.pdf
DR5	Zoom sur les coûts et les financements	DREAL Décembre 2009	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/lact-ds-additif-fin-haute-def.pdf
DR6	Verbatim, réunion de Caraman	CPDP Novembre 2009	Intervention de M. Le Corre http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/compte-rendu/revel-20091119/20091119-verbatim-.pdf
DR7	Dossier du débat public sur le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse	DREAL Septembre 2007	http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org/docs/docs/dossiermo/gcat-dossier-debat-public-complet.pdf
DR8	Analyse transversale de bilans LOTI de projets routiers. Volets « Transports » et « Effets socio-économiques »	SETRA Avril 2008	http://www.setra.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/0816w_Rapport_AnalyseTransversaleBilanLOTI1.pdf
DR9	Cahiers d'acteurs du collectif RN126	Collectif RN126 Janvier 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute ou 2x2 voies, un risque majeur pour notre agriculture et l'environnement • Autoroute ou 2x2 voies, un projet à 2 variantes irréalistes • Autoroute ou 2x2 voies, un projet hors la loi
DR10	Synthèse analyse des coûts du projet autoroutier payant	Collectif RN126 Octobre 2010	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/contributions/associations/20091021-collectif_rn126.pdf
DR11	Etude sur l'accidentologie Castres – Toulouse	Collectif RN126 Janvier 2010	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/contributions/associations/colle

Collectif RN126

	RN126 – RD42		ctif-rn126-5.pdf
DR12	Etude des trafics en 2025 sur l'itinéraire Castres - Toulouse	Collectif RN126 Janvier 2010	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/contributions/associations/colle-ctif-rn126-5.pdf
DR13	Etude de l'équilibre financier de l'autoroute Castres - Toulouse	Collectif RN126 Janvier 2010	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/contributions/associations/colle-ctif-rn126-7.pdf
DR14	Etude d'un TER routier Castres - Toulouse performant	Collectif RN126 Janvier 2010	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/contributions/associations/colle-ctif-rn126-6.pdf
DR15	Verbatim du colloque sur les OFP à la CRCI Midi Pyrénées	16 avril 2009	Verbatim du colloque
DR16	Rapport d'avant projet du SNIT	Juillet 2010	http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_SNIT.pdf
DR17	Compte rendu de la CPDP du débat Castres - Toulouse	Mars 2010	http://www.debatpublic.fr/docs//compte-rendu/compte-rendu-castres-version-definitive-bat.pdf
DR18	Bilan de la CNDP du débat Castres - Toulouse	Mars 2010	http://www.debatpublic.fr/docs//bilan-castres-cndp-2010-v7.pdf
DR19	Questions n°60, 128, 170 et réponses lors du débat public	Oct 2009-Janv. 2010	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/participer/questions_reponses-chrono.html
DR20	Taux de chômage bassin Castres Mazamet	Mai 2010	http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=7&ref_id=16265&page=six_pages/6p_n126/6pages_n126page2.htm

Sites de référence :

Site	Adresse
Commission Particulière du débat public Castres - Toulouse	http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/index.html
Collectif RN126	http://RN126.free.fr/

1. SYNTHÈSE

Pour justifier l'inscription du projet autoroutier CASTRES-TOULOUSE au SNIT, le MEEDDM a effectué une évaluation de ce projet en appliquant la grille d'évaluation multicritères prévue à cet effet dans le SNIT (cf DR16) et conformément à la loi Grenelle.

Le collectif RN126 a appliqué la même démarche, afin d'apprécier si l'évaluation faite par le MEEDDM est objective et justifie bien l'inscription du projet au SNIT.

L'évaluation par le collectif RN126 montre que le projet ne répond pas aux critères du SNIT et la comparaison de cette évaluation avec celle du MEEDDM invite alors à s'interroger sur 2 points :

1. la logique et les raisons qui ont conduit le MEEDDM à inscrire ce projet au SNIT :

A la lecture de l'évaluation du MEEDDM et de son argumentaire, et la comparaison avec ceux du collectif RN126, on ne se demande plus si un travail sérieux, honnête, et impartial a été réalisé par les services de l'Etat, à tous les échelons, du régional au national.

La présente analyse montre que ce projet n'aurait jamais dû voir le jour, et encore moins faire l'objet d'une décision ministérielle en juin 2010 pour poursuivre les études et lancer l'enquête publique. Alors, pourquoi ce projet a-t-il été retenu, quelles sont les réelles motivations du Ministre ?

2. l'intérêt de la grille d'évaluation quand on fait le constat de son utilisation par le MEEDDM :

A quoi peut donc servir une grille d'évaluation, si en final elle permet au porteur de projet de justifier tout et n'importe quoi ?

Cela renvoie au constat précédent, à savoir les réelles motivations cachées du porteur de projet qui le conduisent à prendre une décision contre tout bon sens et impartialité.

Malgré tout, cette grille d'évaluation a le mérite d'exister, et permet à chacun de se faire une opinion sur l'opportunité d'un projet, et d'établir un argumentaire qui pourrait aider à confondre les décideurs dans leurs mauvaises décisions.

En synthèse, l'analyse montre le projet Castres – Toulouse n'est pas grenello-compatible et n'a absolument pas sa place dans le schéma national des infrastructures de transport prévues pour les 20 à 30 prochaines années.

C'est pourquoi, la décision de l'Etat de poursuivre ce projet et de l'inscrire au SNIT conduit à s'interroger sur les réelles motivations du MEEDDM dans ses choix et sa volonté de vouloir appliquer la loi Grenelle.

On ne se demande plus si un travail sérieux, honnête, et impartial a été réalisé par les services de l'Etat dans le cas du projet Castres – Toulouse. L'évidence est là !

L'analyse démontre que les motivations du MEEDDM pour décider de retenir un projet inadapté et contraire aux critères de sélection du SNIT, sont toutes autres. Comme elle démontre aussi qu'aucun outil d'évaluation mis en place pour aider à la bonne application d'une loi ne peut empêcher les décisions aberrantes.

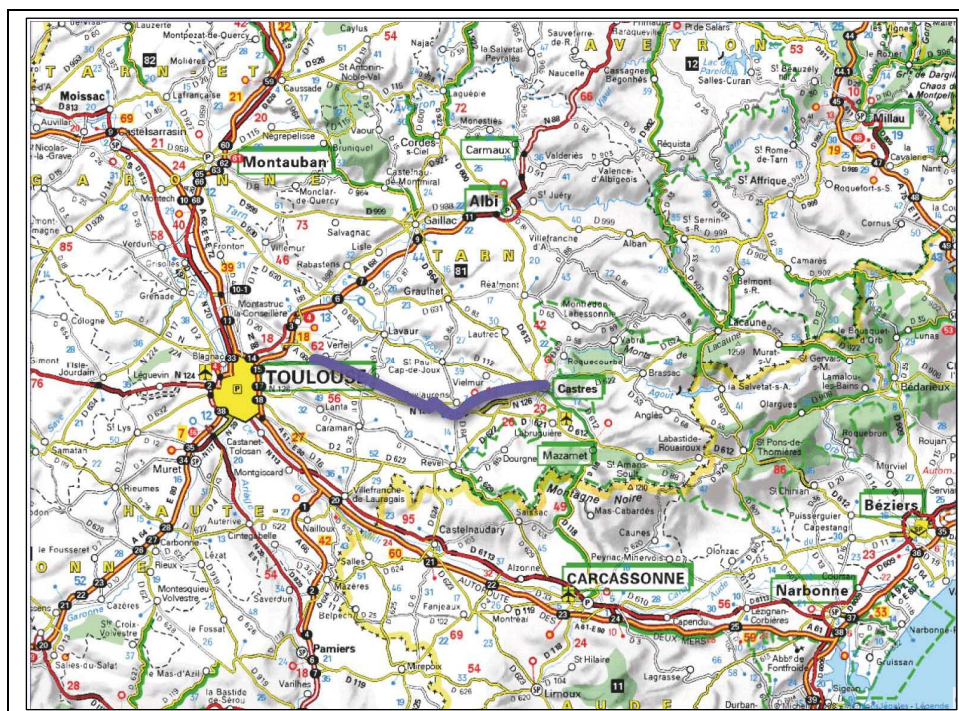
2. INTRODUCTION

Dans cette note, on donne :

- au §3 les commentaires du collectif RN126 sur la fiche de présentation du projet par le MEEDDM,
- au §4 une analyse synthétique et commentée par le collectif RN126 de l'évaluation du MEEDDM sur chaque famille de critères, l'analyse détaillée étant fournie dans l'annexe 4.

On trouvera en annexe, outre le détail de l'analyse critère par critère du collectif RN126 (annexe 4), des cartes illustrant les commentaires du collectif RN126 sur certains aspects liés à l'aménagement du territoire. Toutes les sources d'information sont citées dans la présente analyse du collectif.

Les documents de référence utilisés pour commenter les tableaux d'évaluation du projet CASTRES - TOULOUSE fournis par le MEEDDM sont donnés en début de document au § « DOCUMENTS de REFERENCE ». Seuls les écrits de ces documents sont utilisés pour argumenter. Ils sont identifiés dans le texte par DRI, i étant le n° du document.



Itinéraire du projet « RN126 – mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse »

Collectif RN126

3. COMMENTAIRES RN126 SUR LA FICHE PROJET DU MEEDDM

PROJET : RN126 – mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse

Intitulé de l'opération	COMMENTAIRES DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126																																			
Caractéristiques principales	Mise à 2x2 voies à caractéristiques autoroutières de la liaison Castres – Toulouse (Verfeuil). Cette liaison est déjà aménagée à 2x2 voies sur près d'un tiers de l'itinéraire	<p>FAUX. Il n'y a que 20% actuellement à 2x2 voies. Il reste 50,7 km à mettre en 2x2 voies et seul 10,3 km actuellement à 2x2 voies (déviation de Puylaurens et Soual) seront intégrés au projet.</p> <p>A noter aussi, que le projet fait presque 25 % de linéaire supplémentaire (+10,5 km) que la route actuelle.</p> <table border="1" data-bbox="711 864 1426 1281"> <thead> <tr> <th colspan="3">SITUATION ACTUELLE sur la RN126-RD42-RD20 en 2010</th> <th rowspan="2">PROJET Linéaire à mettre en 2x2 voies (cf. DR1)</th> </tr> <tr> <th>Les sections</th> <th>2x1 voies</th> <th>2x2 voies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Déviatiion Verfeuil</i></td> <td>2,6 km</td> <td></td> <td>2,6 km</td> </tr> <tr> <td><i>Verfeil Puylaurens</i></td> <td>26 km ⁽¹⁾</td> <td></td> <td>33 km (soit + 7 km)</td> </tr> <tr> <td><i>Déviatiion de Puylaurens</i></td> <td></td> <td>6,8 km</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td><i>Puylaurens Soual</i></td> <td>3,2 km</td> <td></td> <td>3,7 km (soit + 0,5 km)</td> </tr> <tr> <td><i>Déviatiion de Soual</i></td> <td></td> <td>3,5 km</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td><i>Soual Castres</i></td> <td>8,4 km ⁽²⁾</td> <td></td> <td>11,4 km (soit + 3 km)</td> </tr> <tr> <td>TOTAL réel</td> <td>40,2 km</td> <td>10,3 km</td> <td>50,7 km (soit+10,5 km)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(1) une partie de cette section est à 3x1 voies sur 2 km. (2) une partie de cette section est à 3x1 voies (2,1 km), et 2x2 voies (2,6 km).</p> <p>Doc de Réf : DR1</p>	SITUATION ACTUELLE sur la RN126-RD42-RD20 en 2010			PROJET Linéaire à mettre en 2x2 voies (cf. DR1)	Les sections	2x1 voies	2x2 voies	<i>Déviatiion Verfeuil</i>	2,6 km		2,6 km	<i>Verfeil Puylaurens</i>	26 km ⁽¹⁾		33 km (soit + 7 km)	<i>Déviatiion de Puylaurens</i>		6,8 km	-	<i>Puylaurens Soual</i>	3,2 km		3,7 km (soit + 0,5 km)	<i>Déviatiion de Soual</i>		3,5 km	-	<i>Soual Castres</i>	8,4 km ⁽²⁾		11,4 km (soit + 3 km)	TOTAL réel	40,2 km	10,3 km	50,7 km (soit+10,5 km)
SITUATION ACTUELLE sur la RN126-RD42-RD20 en 2010			PROJET Linéaire à mettre en 2x2 voies (cf. DR1)																																		
Les sections	2x1 voies	2x2 voies																																			
<i>Déviatiion Verfeuil</i>	2,6 km		2,6 km																																		
<i>Verfeil Puylaurens</i>	26 km ⁽¹⁾		33 km (soit + 7 km)																																		
<i>Déviatiion de Puylaurens</i>		6,8 km	-																																		
<i>Puylaurens Soual</i>	3,2 km		3,7 km (soit + 0,5 km)																																		
<i>Déviatiion de Soual</i>		3,5 km	-																																		
<i>Soual Castres</i>	8,4 km ⁽²⁾		11,4 km (soit + 3 km)																																		
TOTAL réel	40,2 km	10,3 km	50,7 km (soit+10,5 km)																																		

Collectif RN126

Intitulé de l'opération	COMMENTAIRES DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126																														
Coût estimé TTC	300 M€	<p>FAUX : Le coût annoncé par la DREAL est de 334 M€ TTC 2009.</p> <p>MAIS le coût de réalisation est largement sous estimé de 30%, et a été réévalué à 450 M€ TTC, réévaluation convergente selon 3 sources différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Etude transversale des bilans LOTI (2009) donnant un coût moyen au km pour les autoroutes à profil peu prononcé de l'ordre de 9 M€ TTC du km, et confirmant que les projets sont sous estimés en moyenne de 30%. Coût moyen de l'A19 présenté au cours du débat public : 9 M€ du km Document préparatoire au PDMI sur Castres - Toulouse de 2006 donnant un coût global de 450 M€. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Les sections</th> <th>Dist. km</th> <th>Dossier Débat public TTC 2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Déviations Verfeil</td> <td>2,6 km</td> <td>19,2 M€</td> </tr> <tr> <td>Verfeil Puylaurens</td> <td>33 km</td> <td>190 M€</td> </tr> <tr> <td><i>Déviations de Puylaurens⁽³⁾</i></td> <td><i>6,8km</i></td> <td><i>2,3 M€</i></td> </tr> <tr> <td>Puylaurens Soual</td> <td>3,7 km</td> <td>27,1 M€</td> </tr> <tr> <td><i>Déviations de Soual⁽³⁾</i></td> <td><i>3,5 km</i></td> <td><i>-</i></td> </tr> <tr> <td>Soual Castres urbain</td> <td>3,9 km</td> <td>18,9 M€</td> </tr> <tr> <td>Soual Castres rase campagne</td> <td>7,5 km</td> <td>69,3 M€</td> </tr> <tr> <td>barrières de péage</td> <td></td> <td>6,8 M€</td> </tr> <tr> <td>TOTAL réel</td> <td>50,7 km (avec déviations 61 km)</td> <td>333,6 M€</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) Déviations de village réalisées sur fonds publics et en service.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR5, DR10</p>	Les sections	Dist. km	Dossier Débat public TTC 2009	Déviations Verfeil	2,6 km	19,2 M€	Verfeil Puylaurens	33 km	190 M€	<i>Déviations de Puylaurens⁽³⁾</i>	<i>6,8km</i>	<i>2,3 M€</i>	Puylaurens Soual	3,7 km	27,1 M€	<i>Déviations de Soual⁽³⁾</i>	<i>3,5 km</i>	<i>-</i>	Soual Castres urbain	3,9 km	18,9 M€	Soual Castres rase campagne	7,5 km	69,3 M€	barrières de péage		6,8 M€	TOTAL réel	50,7 km (avec déviations 61 km)	333,6 M€
Les sections	Dist. km	Dossier Débat public TTC 2009																														
Déviations Verfeil	2,6 km	19,2 M€																														
Verfeil Puylaurens	33 km	190 M€																														
<i>Déviations de Puylaurens⁽³⁾</i>	<i>6,8km</i>	<i>2,3 M€</i>																														
Puylaurens Soual	3,7 km	27,1 M€																														
<i>Déviations de Soual⁽³⁾</i>	<i>3,5 km</i>	<i>-</i>																														
Soual Castres urbain	3,9 km	18,9 M€																														
Soual Castres rase campagne	7,5 km	69,3 M€																														
barrières de péage		6,8 M€																														
TOTAL réel	50,7 km (avec déviations 61 km)	333,6 M€																														
Longueur approximative	60 km	<p>OUI MAIS à noter que le projet fait presque 25 % de linéaire supplémentaire (+10,5 km) que la route actuelle, dont l'aménagement sur place n'a pas été étudié par refus catégorique de l'Etat (Refus suite aux demandes de la CPDP, et du collectif RN126).</p> <p>Doc de Réf : DR1,</p>																														
État d'avancement	Etudes préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP)	Sans Objet.																														
Mode de financement recherché	Concession	<p>Subvention d'équilibre indispensable évaluée à 135 M€ TTC 2009 par la DREAL (coût 334 M€ TTC 2009), pouvant aller jusqu'à 280 M€ (coût réévalué 450 M€) pour assurer l'équilibre financier du projet.</p> <p>Clé de répartition de la subvention d'équilibre :</p> <p>50% Etat, 25% Région, 25% pour CG81 et CG31.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR5, DR10, DR13</p>																														

Collectif RN126

Intitulé de l'opération	COMMENTAIRES DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
Niveau de trafic attendu à la mise en service	De 6 000 à 16 000 veh/jour selon les sections	<p>Le trafic est de 5230 v/j en 2007 effectuant le trajet complet Castres – Toulouse ou l'inverse (cf. P71 DR3). Mais attention, il est bien précisé que seulement 50% de ce flux de véhicules passe par l'axe nord-ouest que l'on veut doubler par une autoroute. En effet, beaucoup de véhicules vont vers le sud de Toulouse.</p> <p>Il n'y a donc aujourd'hui que 2600 v/j concernés par une amélioration de l'itinéraire du projet Castres-Toulouse via Verfeil.</p> <p>A la mise en service, le trafic estimé est de 5200 v/j sur 40 km, et moins de 11000 v/j sur 11 km. Seule l'entrée dans Castres sera au-dessus de 11 000 v/j. En moyenne, cela donne 6300 v/j.</p> <p>10 ans plus tard, en 2025, le trafic moyen est de 7900 v/j.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR3, DR12</p>
Objectifs principaux	<p>Le projet répond à deux objectifs principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ améliorer les perspectives de développement de l'agglomération de Castres-Mazamet, en garantissant son accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de sa population et à la structure de son économie ; ▪ contribuer à la structuration recherchée de l'aire métropolitaine toulousaine, qui s'appuie notamment sur le développement des villes moyennes en étoile autour de Toulouse dont Castres-Mazamet. 	<p>« ... infrastructure adaptée aux besoins de sa population ... » :</p> <p>FAUX : Par manque de trafic, malgré une subvention d'équilibre énorme quasi impossible à envisager, le péage très élevé rend cette infrastructure inaccessible à la population d'un bassin défavorisé, et très anticoncurrentielle pour les entreprises. Les trafics estimés montrent un très faible développement économique du bassin (voir ci-dessus). Les experts pensent au contraire qu'une telle infrastructure transfère le développement économique sur Toulouse. La DREAL en a aussi cité la crainte.</p> <p>« ... contribuer à la structuration recherchée de l'aire métropolitaine toulousaine ... » :</p> <p>FAUX : Ce projet ignore les pôles d'équilibre LAVAU-ST SULPICE, CARAMAN et VILLEFRANCHE de LAURAGAIS, est en contradiction avec la charte interscot, et crée un étalement urbain qui va détruire et condamner tout le secteur de ces pôles d'équilibre.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR7</p>
Bénéfice actualisé net	241 M€	<p>Nous ne savons pas exploiter cette notion. A noter toutefois que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans le dossier du débat public le chiffre n'était pas 241 M€ mais 460 M€ valeur 2000 - la DREAL a estimé l'effet économique du projet en 2025 à 1000 emplois pour 12000 nouveaux habitants. C'est vraiment très peu (pour bien cher) ! Or, ces mêmes services de l'Etat (DREAL), considèrent que le ratio attendu pour garantir un équilibre socio-économique d'un territoire est de 1/3 (3 nouveaux habitants pour 1 emploi). Ici, le ratio atteint en 2025 du fait du projet est de 1/12 soit 4 fois inférieur au ratio minimum. Le projet n'a pas les effets économiques espérés, en revanche, il risque bien d'accroître la population en difficulté économique du bassin Castres - Mazamet. <p>Doc de Réf : DR1</p>
Bilan des émissions de CO2 sur la durée de vie de l'infrastructure	1,1 millions de tonnes	<p>Ce bilan concerne la construction de l'infrastructure, et son exploitation.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR3</p>

4. COMMENTAIRES RN126 SUR L'ÉVALUATION DU PROJET PAR LE MEEDDM

4.1. CARACTERISATION DU PROJET VIS-A-VIS DES GRANDS AXES D'UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS COHERENTE AVEC LES ORIENTATIONS DU GRENELLE

4.1.1. AXE 1 : POURSUIVRE LA CONSTRUCTION D'UN SYSTEME DE TRANSPORT ...

Poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et y compris fluvial pour le fret, dans une perspective européenne - Amélioration de l'efficacité des chaînes intermodales fret

EVALUATION DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
<p>Le projet n'a pas d'incidence sur le développement des systèmes ferroviaire et fluvial recherchés ni sur l'efficacité des chaînes intermodales fret.</p>	<p>OUI MAIS s'il n'a pas d'incidence positive, il a des incidences négatives.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il empêche d'aller dans ce sens en mobilisant des fonds publics très importants, sans réel besoin collectif, sans utilité publique démontrée. Plus de routier, plus de GES et moins d'argent pour réduire autrement les GES. - A proximité de Castres, il empêchera tout développement de la ligne ferroviaire. - Son parcours ne permet aucune intermodalité avec le ferroviaire. - Quant au fret local, ce projet incite à privilégier le transport routier des marchandises, alors que la demande locale est de plus en plus significative et pressante pour reprendre et développer le fret ferroviaire et multimodal. - Il ne dessert pas la future plateforme logistique intermodale pour le fret tarnais (Les Portes du Tarn à Saint Sulpice) qui se trouve sur un axe similaire à l'itinéraire retenu et qui passe par un des pôles d'équilibre de l'aire métropolitaine (Lavaur). - Il ne dessert pas non plus le sud-est toulousain qui concerne les principales activités castraises en lien avec Toulouse (laboratoires pharmaceutiques Pierre Fabre). Il conduit au nord-est toulousain, à l'opposé des secteurs technologiques toulousains (au sud-ouest le Cancéropôle) en relation avec le pôle de compétitivité Bio Cancer du bassin Castrais, et oblige à prendre la rocade toulousaine saturée. Une gare vient pourtant d'être créée à proximité du Cancéropôle. <p><i>Certains ont dit lors du débat public qu'ils avaient besoin de l'autoroute pour rejoindre confortablement la gare de Toulouse et y déposer leur fret !!! Nous n'avons pas eu la parole pour demander si la gare de Castres avait disparu dans la nuit ! (C'est le clin d'œil de RN126 qui ne donnera pas de noms, mais c'est le verbatim de la réunion de Brassac)</i></p> <p>Réf DR15 : action Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées (CRCI) en avril 2009 sur les OFP</p> <p>Ref : DR19 débat public - réponse de la DREAL aux questions sur le fret ferroviaire et les OFP dans le Tarn et en Midi Pyrénées</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR3, DR7</p> <p>Annexe 1 : carte de Toulouse et des secteurs technologiques</p>

Collectif RN126

4.1.2. AXE 2 : RENFORCER LA MULTIPOLARITE ...

Renforcer la multipolarité des régions en :

- **modernisant le réseau classique ferroviaire** pour assurer des échanges équilibrés entre les pôles et pour diffuser les effets de la grande vitesse ;
- **veillant, dans les régions frontalières**, à atténuer l'effet frontière en promouvant la continuité des réseaux ;
- **proposant à des territoires peu denses** des services de transport et des infrastructures adaptés aux besoins de leur population et à la structure de leur économie.

EVALUATION DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
<p>Le projet, qui conforte le bassin d'emplois Castres – Mazamet, est de nature à contribuer à un développement économique régional plus équilibré. Le projet est cohérent avec les actions de dynamisation entreprises au plan local par les acteurs économiques et institutionnels.</p>	<p>Ce projet est en opposition avec les données locales socio-économiques ou d'aménagement du territoire.</p> <p><u>Il déstructure l'économie des territoires traversés :</u></p> <p>Il n'est pas cohérent avec l'organisation retenue de la région : SRADDT, SRIT, SCOT, charte interSCOT. Et avec les projets dans sa zone d'influence.</p> <p>Il est un facteur de risque majeur d'étalement urbain dans les territoires traversés (zones agricoles sur presque 80% de l'itinéraire : 39,3 km/50,7 km), avec un échangeur tous les 15 km (le minimum préconisé par la DREAL (cf DR7) est de 30 km entre échangeurs pour éviter l'étalement urbain).</p> <p>Il impacte irrémédiablement l'activité agricole sur les terres parmi les plus riches de la région toulousaine. Cette activité, avec l'agro-alimentaire, est le premier employeur de la région.</p> <p><u>Il ne consolide pas la compétitivité du bassin d'emplois et ne contribue pas à son développement :</u></p> <p>l'estimation DREAL donne 1000 emplois créés en 2025 pour 12000 nouveaux habitants, ce qui est très faible 10 ans après la mise en service, d'autant que le ratio emplois/nouveaux habitants de 1/12 est 4 fois inférieur au minimum requis de 1/3 pour assurer un équilibre socio-économique.</p> <p>Il y a crainte des experts et de la DREAL d'un risque élevé de « déménagement du territoire » vers Toulouse, mais aussi péage et subvention d'équilibre (impôts locaux) très élevés sont anticoncurrentiels pour les entreprises.</p> <p>Il ne soutient pas l'activité du bassin en ne permettant pas aussi (voire en priorité) l'ouverture du bassin vers la Méditerranée.</p> <p>Il conduit à un secteur toulousain (Nord Est) à l'opposé des secteurs technologiques en relation forte avec le pôle de compétitivité Bio Cancer du bassin Castrais.</p> <p><u>Sur la satisfaction des populations locales :</u></p> <p>Le projet est sans intérêt pour la population d'un bassin défavorisé, où la part des foyers non imposables est très importante. (péage très élevé 15€ Aller/Retour),</p> <p>Le trafic global entre Castres - Toulouse effectuant le trajet de bout en bout est de 5230 v/j, et moins de 50% de ce trafic interurbain utilise l'itinéraire que suivra le projet autoroutier.</p> <p>L'essentiel du trafic sur l'itinéraire est du trafic local, le projet autoroutier ne répond pas au besoin des usagers :</p> <p>Sur le plan sécurité routière, l'indice d'accidentologie local (IAL) de l'itinéraire est dans la moyenne nationale, voire 3 à 4 fois plus faible que d'autres itinéraires tarnais (Castres-Lavaur entre autre). En revanche le déclassement en départementale de l'actuelle RN126 contribuera à dégrader la sécurité de cet itinéraire, le Conseil Général 81 devant dès lors assurer l'entretien de cette route, sans disposer sûrement des finances nécessaires.</p> <p>Sur le plan trafic, il n'y a pas de problème de congestion, sauf au droit de Castres et au droit de Toulouse. La 2x2 voies ne résout en rien ces difficultés, et concoure plutôt à les aggraver sur les accès aux rocade de ces 2 villes.</p>

Collectif RN126

EVALUATION DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
	<p>La mise en concession des déviations en service et à usage gratuit aujourd'hui conduira à reporter une part conséquente du trafic local vers le centre des villages, entraînant un recul considérable pour le cadre de vie des villages concernés et des riverains.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR3, DR7, DR9</p> <p>Doc de Réf : DR6 -Intervention Lecorre à Caraman lors du débat public</p> <p>Ref : DR19 débat public - réponse de la DREAL aux questions sur le fret ferroviaire et les OFP dans le Tarn et en Midi Pyrénées</p> <p>Réf DR20 INSEE : taux de chômage de 10,3 % dans le bassin Castres – Mazamet pour une moyenne nationale de 9,3 % (2^e trimestre 2010)</p> <p>Annexe 1 : carte de Toulouse et des secteurs technologiques</p>

Collectif RN126

4.1.3. AXE 3 : MIEUX ORGANISER LES DEPLACEMENTS ...

Mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines : les infrastructures de transports doivent être conçues comme des outils pour structurer les utilisations du sol et les implantations d'activités au sein des aires métropolitaines en forte croissance

EVALUATION DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
<p>Le projet conforte la structuration recherchée de l'aire métropolitaine toulousaine, qui s'appuie notamment sur le développement des villes moyennes en étoile autour de Toulouse dont Castres-Mazamet</p>	<p>Le projet favorise fortement l'étalement urbain et gaspille le foncier :</p> <ul style="list-style-type: none">• Le projet d'autoroute est en site propre et ne réutilise pas les routes existantes en dehors des 2 déviations en 2x2 voies déjà réalisées.• Les règles de l'art sont d'1 échangeur au mieux tous les 30 km pour maîtriser l'étalement urbain.• Avec 5 échangeurs sur 60 km, soit un échangeur tous les 15 km, il est un véritable outil d'étalement urbain sur la totalité de l'itinéraire.• Ce risque est reconnu dans le dossier DREAL du débat public (DR1).• Ce projet traverse principalement des territoires qui n'ont pas de règlement d'urbanisme (SCOT), ou pas assez contraignant. Il n'y a pas de moyen efficace de maîtrise de l'urbanisme le long de l'infrastructure. <p>Le projet n'est pas compatible avec les projets de transports du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none">• Il ignore la zone logistique ferroviaire départementale Les Portes du Tarn à Saint Sulpice.• Il est contraire au Plan de Déplacement Urbain qui cherche à réduire l'usage de la voiture individuelle dans l'aire urbaine de Toulouse• La nécessaire participation des collectivités territoriales à la subvention d'équilibre du projet (jusqu'à 140 M€ de participation) réduira ou condamnera les investissements publics des collectivités dans le développement de projets de TC.• Le projet favorise le transport de fret par la route et l'usage de la voiture individuelle au détriment des transports en commun.• Il pénalise fortement le projet d'OPF, Opérateurs Ferroviaires de Proximité, pour le transport de fret par le fer en partance de Castres, sujet sur lequel CCI et CRCI se penchent. <p>Le projet ne favorise pas les connexions :</p> <ul style="list-style-type: none">• L'autoroute ne fait partie d'aucun réseau routier, elle arrive à Castres en cul-de-sac.• Elle est redondante avec l'autoroute A68 Albi - Toulouse au nord du Tarn (sur laquelle elle vient d'ailleurs se raccorder aux portes de Toulouse), et l'A61 Carcassonne - Toulouse au sud.• Elle n'est pas raccordée au réseau vers le bassin méditerranéen.• Elle suit exactement l'itinéraire existant, parfois collée, alors que l'existant est en très bon état et ne présente pas de difficultés particulières à être amélioré. <p>Doc de Réf : DR1, DR3, DR7, DR12</p>

Collectif RN126

4.1.4. AXE 4 : AMELIORER LE BILAN DES NUISANCES INDUITES ...

Améliorer le bilan des nuisances induites par les infrastructures de transport.

EVALUATION DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
<p>Le projet constitue une opportunité pour procéder à la requalification de l'actuelle RN 126 et donc à une amélioration du bilan des nuisances locales</p>	<p>FAUX : les nuisances sont très significativement augmentées par ce projet.</p> <p>Le trajet envisagé suit au plus près l'actuel tracé de la RN126 (demande de la Chambre d'Agriculture).</p> <p>Les principaux villages traversés par la RN126 sont déjà dotés d'une déviation à 2x2 voies (Soual et Puylaurens) intégrée demain dans la concession. Le trafic local et semi-local repassera alors dans le centre des villages.</p> <p>Un seul village est encore traversé. Il est sur une section de moins de 7000v/j. Son franchissement en passage enterré suffit (tranchée semi-couverte).</p> <p>Le coût du péage ne détournera pas de la RN126 le trafic local et semi-local. La RN126 restera sensiblement ce qu'elle est aujourd'hui.</p> <p>Doc de Réf : DR1</p>

Collectif RN126

4.2. CARACTERISATION DU RISQUE ENVIRONNEMENTAL ET BIOLOGIQUE LIE A LA REALISATION DU PROJET EN COHERENCE AVEC LES ORIENTATIONS DU GRENELLE.

EVALUATION DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
<p>Le projet comporte des risques environnementaux modérés essentiellement liés à l'eau et aux paysages. Il est par contre de nature à favoriser le risque de périurbanisation et est défavorable aux objectifs de réduction d'émission des gaz à effet de serre.</p>	<p>L'essentiel est bien là : « ... Il est par contre de nature à favoriser le risque de périurbanisation et est défavorable aux objectifs de réduction d'émission des gaz à effet de serre. ... ».</p> <p>La question de l'étalement urbain induit par ce projet a été largement développé dans les précédents §. Rappelons simplement que ce projet contribuera inévitablement à une urbanisation sur un couloir de près de 40 km d'un territoire agricole riche, qui n'est pas doté d'outil d'urbanisme à l'échelle intercommunale (SCOT). Les exemples de développement exponentiel voire anarchique de petites communes comme St Sulpice (proche de l'A68), de Nailloux (proche de l'A66) sont illustratifs de ce qui se dessine sur l'itinéraire du projet.</p> <p>Doc de Ref DR1</p>

4.3. CARACTERISATION DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET

EVALUATION DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
<p>Le taux de rentabilité socio économique ressort à 12% ce qui est supérieur au taux d'actualisation cible défini par l'instruction cadre du 25 Mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 (4%).</p>	<p>L'effet économique du projet sur le bassin sud tarnais est dérisoire :</p> <ul style="list-style-type: none">• trafic attendu : 6300 v/j en 2015 mise en service, 7900 v/j 10 ans après, en 2025.• emplois induits : en 2025, 1000 emplois pour 12000 nouveaux habitants, soit un ratio de 1/12 alors que l'équilibre socio-économique n'est atteint qu'avec un ratio minimum de 1/3.• Risque de déménagement territorial au profit du pôle le plus fort (Toulouse). D'ailleurs la fuite commerciale de Castres vers Toulouse est déjà estimée à 20%. Le projet ne fera qu'accroître ce phénomène. <p>Doc de Ref DR1, DR3</p>

Collectif RN126

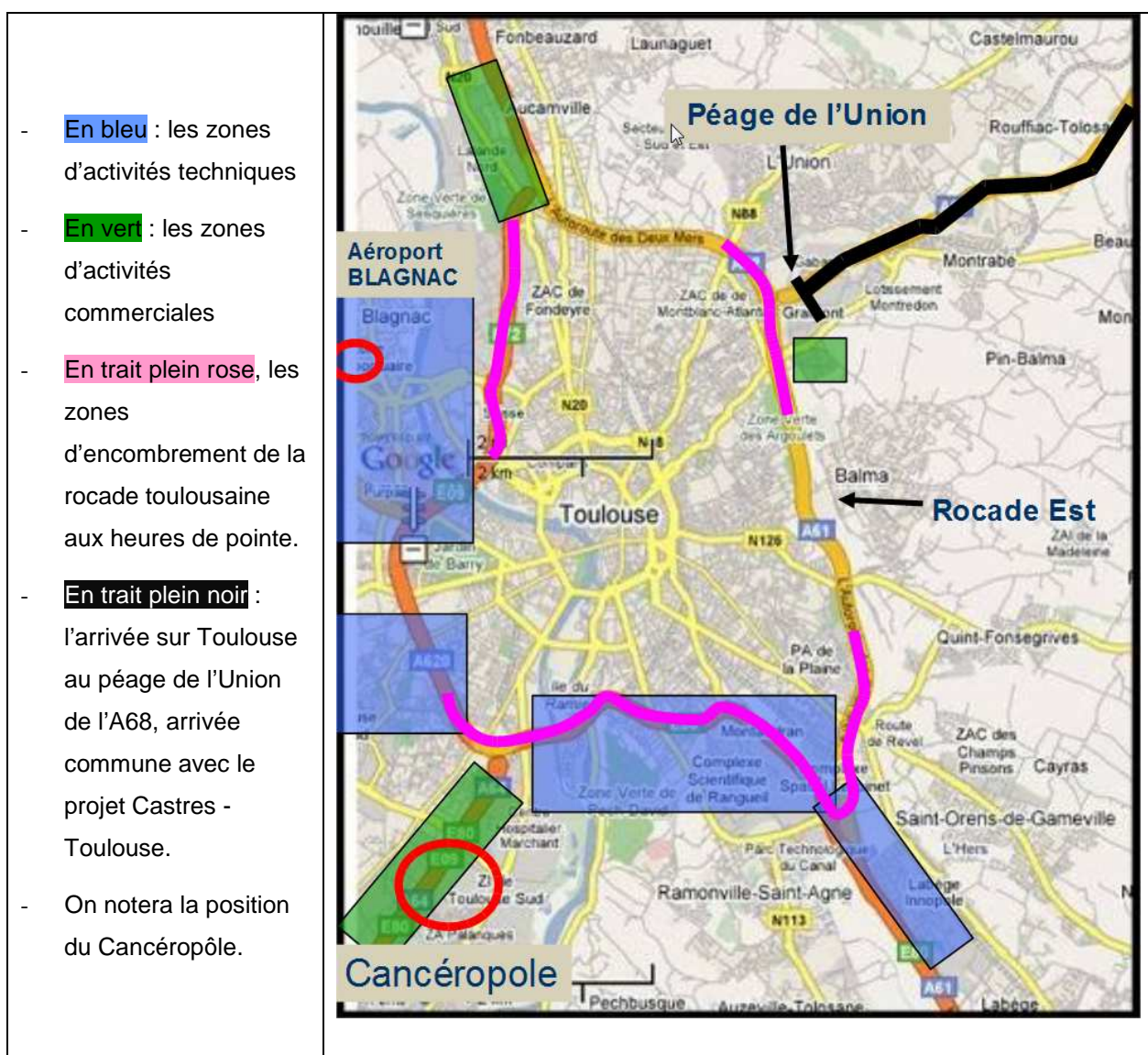
4.4. ÉVALUATION DES PROJETS VIS A VIS DES CRITERES DE L'ARTICLE 17 DE LA LOI DU 3 AOUT 2009

	EVALUATION DU MEEDDM	COMMENTAIRES DU COLLECTIF RN126
Solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût	+ 1, 1 millions de tonnes CO2 émises sur la durée de vie de l'infrastructure / 310M€ = 0,003 t/€	A paraître
Avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés	Sans objet	A paraître
Performance environnementale (lutte contre le bruit, effet de coupure, préservation de la biodiversité...)	Le projet montre une performance environnementale contrastée. Le projet présente ainsi un risque modéré pour l'environnement avec des enjeux essentiellement en lien avec la présence de cours d'eau et de milieux aquatiques ainsi qu'avec la préservation des paysages. Il risque par ailleurs de contribuer à la périurbanisation et est faiblement défavorable aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre. Le projet permettant par contre une requalification de la RN 126 existant, il est de nature à améliorer le bilan des nuisances pour les riverains situés le long de l'axe	A paraître
Accessibilité multimodale, développement économique, désenclavement et aménagement des territoires aux différentes échelles	Le projet contribue au programme de développement régional, structuré autour du rééquilibrage économique et social du territoire régional vers Castres pour lequel pouvoirs publics et acteurs économiques se mobilisent. Il participe par ailleurs à la structuration recherchée de l'aire métropolitaine toulousaine, qui s'appuie notamment sur le développement des villes moyennes en étoile autour de Toulouse dont Castres – Mazamet.	A paraître
Amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence du système de transport existant	Le projet contribue à l'amélioration de la sécurité le long de l'itinéraire. Il apporte par ailleurs des fonctionnalités que le transport ferroviaire ne peut satisfaire.	A paraître
Réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale	Sans objet	A paraître

ANNEXE 1 - CARTE DES SECTEURS TECHNOLOGIQUES TOULOUSAINS

Cette carte met en évidence l'aberration du projet vis-à-vis de l'intérêt qu'il pourrait présenter pour la connexion entre le bassin d'emplois Castres – Mazamet et les secteurs technologiques toulousains, en particulier entre le pôle de compétitivité Bio-cancer-santé à Castres et le Cancéropôle à Toulouse.

Le projet d'autoroute conduit au nord-est de Toulouse, sur une rocade totalement saturée aux heures de pointes (zones en rose), et à l'opposé des zones intéressantes pour Castres (secteurs en bleu).



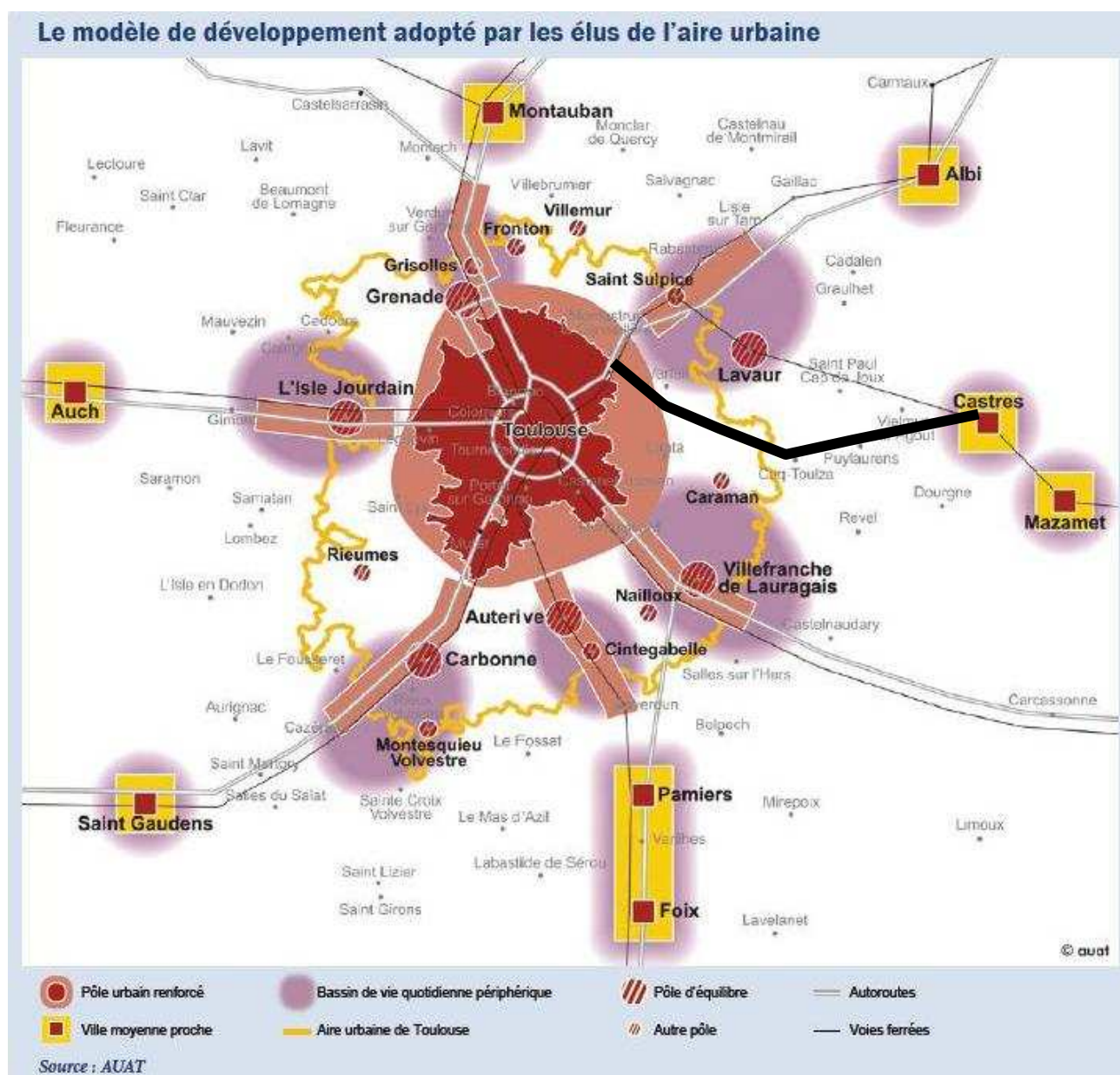
ANNEXE 2 - CARTE DE L'AIRE METROPOLITAINE AVEC SES POLES D'EQUILIBRE.

La carte ci-dessous est extraite du dossier du débat public du Grand Contournement Autoroutier de Toulouse (cf DR7).

En trait plein noir, le projet autoroutier Castres – Toulouse.

La carte met en évidence l'incohérence du projet autoroutier par rapport à la politique d'aménagement du territoire préconisant l'appui de la métropole toulousaine et des villes satellites comme Castres sur les pôles d'équilibre de l'aire métropolitaine.

Le projet autoroutier ignore totalement les pôles d'équilibre de Lavar-St Sulpice, de Caraman et Villefranche.



Collectif RN126

ANNEXE 3 - CARTE DES ECHANGEURS, DU PROFIL DU PROJET, DES TERRITOIRES TRAVERSES

L'itinéraire et le positionnement des échangeurs du projet sont extraits du dossier du débat public Castres - Toulouse (cf DR1).

La carte met en évidence l'incohérence du projet par rapport aux schémas d'aménagement du territoire (SRADDT, SCOT, charte inter SCOT, SRIT, ...) préconisant de centrer le développement urbain sur **les pôles d'équilibre de Lavaur et Caraman**, et de préserver les espaces agricoles de la vallée du Girou (en vert). Dans le débat sur le GCAT le MOA (la DREAL) imposait des échangeurs à plus de 30 km pour limiter les risques d'étalement urbain, ce même MOA place un échangeur tous les 15 km pour Castres – Toulouse, vouant le secteur agricole entre Castres et Toulouse à une urbanisation programmée.



Collectif RN126

ANNEXE 4 - DETAIL DES CRITERES RETENUS POUR L'EVALUATION PAR LE COLLECTIF RN126.

Remarque importante :

Seuls les critères pertinents vis-à-vis du projet autoroutier Castres – Toulouse de la grille d'évaluation multicritères du SNIT (cf DR16) ont été retenus dans les analyses ci-dessous.

ANNEXE 4.1 - CRITERES DE L'AXE 1: POURSUIVRE LA CONSTRUCTION D'UN SYSTEME DE TRANSPORT FERROVIAIRE ...

Sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
Améliorer l'efficacité des chaînes intermodales fret, notamment en optimisant le fonctionnement des autoroutes ferroviaires, des autoroutes de la mer, du transport combiné et du fret classique ferroviaire, fluvial ou maritime, et en organisant les interfaces intermodales	Marché susceptible d'être capté par un service ferroviaire, fluvial ou maritime (transport combiné, autoroute ferroviaire, autoroute de la mer, fret classique)	Trafic PL susceptible d'être détourné de la route vers le fer, le fleuve ou la mer	Repérer les zones où existe une demande de transport qui peut être prise en charge par un transport de fret massifié. <i>(NB : un projet routier sera ainsi mal « noté » si il doit se réaliser le long d'un itinéraire où le potentiel ferroviaire est important)</i>	Fer, route, fluvial	Ce projet accroît le transport de fret individuel par camion et annihile de fait les initiatives locales de développement de fret ferroviaire envisagées entre le bassin castrais et la métropole, fret ferroviaire qui a disparu depuis la fin des années 90 et que certains industriels réclament à corps et à cris depuis (filière bois, agroalimentaire, marbriers du sidobre, ...). Ref. 15 : action Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées - avril 2009. Ref. 19 : débat public – questions-réponses de la DREAL sur les OFP et l'étude fret ferroviaire en Midi Pyrénées.
		Tonnes eqC02 évitées liées au transfert modal de la route vers le fer, le fleuve ou la mer	Evaluer les possibilités effectives de report modal sur les modes alternatif à la route et les effets de réduction de C02 correspondant	Fer, fluvial, port	Ce projet ne permet aucun report modal, car il n'est pas en connexion avec une gare de fret ferroviaire. Son itinéraire ne suit pas le réseau ferroviaire, ni ne le rejoint par endroits.

Collectif RN126

Sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse	
		Trafic marchandises des ports dans l'aire d'influence du projet (millions de tonnes de marchandises chargées et déchargées/an)	Evaluer la pertinence du projet vis à vis de l'accessibilité des infrastructures portuaires			
		Nombre de ports bénéficiant d'un gain de régularité sur une OD représentative		Fer, route, fluvial		
	Capacité du projet à contribuer au développement de l'hinterland portuaire		Gain de temps de parcours sur une OD representative	Evaluer la contribution du projet a la fiabilité de la desserte portuaire	Fer, route, fluvial, port	
			Part de l'emploi de la filière logistique sur l'emploi total de la zone considérée	Évaluer la capacité du projet à améliorer l'accessibilité des zones portuaires		

Collectif RN126

Sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
	Existence de générateurs de trafics dans la zone considérée	Nombre de terminaux de transports combinés et de plates-formes multimodales situés dans l'aire d'influence du projet	Évaluer l'adéquation du projet vis à vis des zones génératrices de trafic. L'indicateur permet indirectement d'identifier les zones où la demande de transport est naturellement importante et d'apprécier comment le projet se positionne face à cette demande	Fer, route, fluvial, port	<p>Ce projet aboutit au nord-est de Toulouse obligeant à prendre la rocade saturée vers le sud-est où se trouve le pôle d'activité Bio Santé, en relation avec les activités importantes Pierre Fabre dans le Tarn.</p> <p>La future plateforme logistique à Saint Sulpice, Les Portes du Tarn, est ignorée par ce projet, alors qu'elle générera un fort trafic de PL. Elle obligera à des travaux d'infrastructure routière conséquents.</p> <p>Le projet ne répond à aucune demande de trafic important. Les trafics sont équilibrés sur les 5 principaux axes que sont Castres-Revel (vers la Méditerranée) Castres-Lavaur (accès à A68), Castres-Albi, Castres-Toulouse NE (RN126-RD42), Castres-Toulouse E (RN126-RD826)</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR3</p>
		Nombre de terminaux de transports combinés et de plates-formes multimodales situés dans l'aire d'influence du projet	Repérer les zones d'échanges intermodales où l'offre de transport pourrait être mieux adaptée afin d'apprécier la pertinence du projet vis-à-vis des besoins	Fer, route, fluvial, port, aéroport	<p>La zone d'échange intermodale la plus proche se situe sur l'A68 à St Sulpice, et au niveau du pôle d'équilibre que constitue Lavaur. Le projet ignore ce pôle d'équilibre.</p> <p>Ce projet ignore la future plate forme Les Portes du Tarn à St Sulpice : plateforme logistique intermodale qui se trouve sur un axe similaire à l'itinéraire retenu.</p> <p>Doc de Réf : DR7</p> <p>Annexe 2</p>

Collectif RN126

ANNEXE 4.2 - CRITERES DE L'AXE 2 : RENFORCER LA MULTIPOLARITE DES REGIONS

Sous-objectifs	Critères	Indicateur	Que cherche-t-on ?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
Proposer aux territoires des services de transport et des infrastructures adaptés aux besoins de leur population et à la structure de leur économie	Contribution du projet aux politiques publiques de développement économique, de maîtrise foncière et de maîtrise des déplacements mises en œuvre régionalement, dans le respect des directives européennes et nationales	Cohérence du projet avec les documents de planification élaborés à l'échelle régionale (SRADT, SRIT, SCET',)	Evaluer la capacité du projet à contribuer à la réalisation des objectifs de développement durables des territoires définis au niveau régional.	Fer, route, fluvial, aéroport, port	<p>Le projet n'est pas cohérent avec les documents SRADDT, SRIT, SCOT, Charte InterSCOT qui mettent en exergue les problèmes d'étalement urbain. Le projet est reconnu comme présentant un risque majeur d'urbanisation pour les territoires traversés qui sont à vocation agricole, et qui ne sont pas dotés de document d'urbanisme à l'échelle intercommunale (SCOT).</p> <p>Le projet oublie les pôles d'équilibre de ces schémas, et les projets voisins générant des flux routiers conséquents (Les Portes du Tarn à Saint Sulpice).</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR7, DR9</p>
	Capacité du projet à respecter la structure de l'économie de la zone considérée.	Orientation économique des bassins de vie	Vérifier la pertinence du projet vis à vis de la structuration économique des territoires traversés. Le besoin de transport d'un territoire n'est pas le même selon que l'on considère comme priorité l'attractivité résidentielle - satisfaction des besoins des populations locales - ou la consolidation de la compétitivité d'un territoire par des activités produisant ou contribuant à produire des biens et services destinés à un marché plus vaste que le seul marché local (productions agricoles par exemple) que celui-là	Fer, Route, fluvial, aéroport, port	<p>Structuration économique des territoires traversés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les territoires traversés sont à vocation agricole, et seront irrémédiablement impactés par le projet (cf critère suivant) - Le projet, c'est 220 exploitations concernées, 21000 h impactés directement (emprise directe du projet et des aménagements) et indirectement (remembrement, urbanisation, ...) <p>Consolidation de la compétitivité du bassin d'emplois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'intérêt de privilégier un accès à Toulouse NE n'est pas démontré : l'itinéraire conduit à un secteur toulousain à l'opposé des secteurs technologiques (au sud-ouest le Cancéropôle, Complexe scientifique de Rangueil, Parc Technologique du Canal, zone d'activités de Labège et Basso Cambo) en relation avec le pôle de compétitivité Bio Cancer et les autres pôles techniques (mécatronic, université, secteur hospitalier ...) du bassin toulousain. Il oblige alors à emprunter le réseau toulousain

Collectif RN126

, Sous-objectifs	Critères	Indicateur	Que cherche-t-on ?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
			pour répondre à ces objectifs obéissent donc à des logiques différentes.		<ul style="list-style-type: none"> - Il ignore les pôles d'équilibre de l'est métropolitain, Lavaur et Revel. - Le péage étant hors de prix, ce projet ne servira que quelques activités économiques peu sensibles au coût du transport. <p>Doc de Réf : DR1, DR7</p> <p>Annexe 1 : carte de Toulouse et des secteurs technologiques</p> <p>Satisfaction des populations locales :</p> <p>L'essentiel du trafic sur l'itinéraire est du trafic local, le projet autoroutier ne répond pas à un besoin des usagers :</p> <p>Sur le plan sécurité routière, l'itinéraire est dans la moyenne nationale, voire 3 à 4 fois moins dangereux que d'autres itinéraires tarnais. En revanche le déclassement en départementale de l'actuelle RN126, contribue à dégrader la sécurité de cet itinéraire, le CG81 devant dès lors assurer l'entretien de cette route. Aucune amélioration de l'itinéraire ne pourra être réalisée faute de financement, au détriment des usagers qui ne pourront pas financièrement emprunter l'autoroute.</p> <p>Sur le plan trafic, il n'y a pas de problème de congestion sur l'itinéraire du projet, sauf au droit de Castres et au droit de Toulouse. Et sur ces difficultés de circulation en zone péri-urbaine le projet ne les résout pas , mais les accroît en concentrant le trafic sur une rocade toulousaine déjà saturée, et en débouchant à Castres sur une rocade à 2x1 voies</p> <p>En final, pour un trafic inférieur en moyenne à 8000 v/j en 2025 utilisant la 2x2 voies, dont moins de la moitié ferait le trajet de bout en bout, le territoire se verrait doté d'une 7 voies sur l'itinéraire (l'actuelle RN126 étant déjà à 3 voies sur certaines sections).</p> <p>La mise en concession des déviations en service et à usage gratuit aujourd'hui conduira à reporter une part conséquente du trafic local vers le centre des villages, entraînant un recul considérable pour le cadre de vie des villages concernés et des riverains.</p> <p>Le prix du péage 15 € A/R Castres – Toulouse est inaccessible pour la plus grande part de la population du bassin (taux de chômage de 10,3 % pour une moyenne nationale de 9,3 % - INSEE 2°</p>

Collectif RN126

Sous-objectifs	Critères	Indicateur	Que cherche-t-on ?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
					trimestre 2010) Doc de Réf : DR1, DR3
	Capacité du projet à respecter l'économie agricole des territoires traversés	linéaire de territoires agricoles traversés par le projet	Evaluer la capacité du projet à ne pas pénaliser l'activité agricole des territoires traversés.	Fer, route, fluvial, aéroport, port	Les territoires traversés sont à vocation agricole (Charte inter SCOT). Le projet induira une urbanisation (5 échangeurs distants de moins de 15 km) déstructurant l'activité agricole. L'amélioration des routes existantes est possible, et adaptée aux besoins de mobilité.
	Capacité du projet à améliorer l'accessibilité des populations aux services publics courants des personnes habitant en zone peu dense	Qualité de la structuration des bassins de vie par les équipements de santé, par les équipements d'éducation	Il s'agit d'identifier les zones peu denses dépourvues en équipements collectifs de santé et d'éducation afin d'apprécier la pertinence des projets à améliorer l'accès des populations à ces services publics de base, considérés comme une bonne approximation d'un « panier de biens » plus complet.	Route	Le projet est présenté comme devant relier Castres à Toulouse et non dans le but de permettre à des zones peu denses d'accéder à des services ou des structures ou des équipements majeurs. De plus l'intérêt pour Castres d'accéder à Toulouse pour disposer de tels services est réfutable. Castres est déjà dotée de tous ces services : un aéroport national, une gare ferroviaire et une ligne vers Toulouse pour laquelle des aménagements sont en cours, un réseau numérique urbain à très haut débit (la première ville à s'en être doté en France), un tout nouvel hôpital qui n'aura rien à envier aux hôpitaux toulousains, et une université. Le projet ne répond donc en rien à un besoin d'accès à des services
	Contribution du projet à améliorer l'accessibilité des zones faiblement peuplées et économiquement plus fragiles	Existence de zones de revitalisation rurales (ZRR) dans l'aire d'influence de l'infrastructure projetée.	Le classement en zones de revitalisation rurale ZRR) vise à aider le développement des territoires ruraux principalement à travers des mesures fiscales et sociales. Une accessibilité correcte des zones rurales fragiles peut éventuellement contribuer à leur revitalisation. Il s'agit d'apprécier ci la pertinence des projets vis-à-vis d'un tel objectif	Route	Les territoires traversés ne sont pas des zones rurales fragiles au sens économiques du terme. En revanche, elles le seront par la présence du projet, car l'activité principale, qui est à vocation agricole, est mise en danger par le risque majeur d'urbanisation induit par le projet et que la DREAL et les collectivités reconnaissent difficile à endiguer. L'exemple de St Sulpice sous influence de l'A68 (Toulouse – Albi) ou de Nailloux sous celle de l'A66 (Toulouse – Pamiers) sont assez illustratives. Doc de Réf : DR1

Collectif RN126

, Sous-objectifs	Critères	Indicateur	Que cherche-t-on ?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
		Part des foyers fiscaux non imposables des zones comprises dans l'aire d'influence du projet.	Le critère des parts de foyers non imposables permet de caractériser les territoires (zones d'emploi économiquement fragiles pour lesquels des gains d'accessibilité aux grands pôles d'emplois peut être un atout et donc d'apprécier la pertinence des projets vis-à-vis d'un tel objectif	Route	<p>La part des foyers non imposables est très importante dans le bassin sud tarnais. L'accès à l'infrastructure par un péage à 15 € l'A/R Castres – Toulouse la rend inaccessible à la majorité des foyers.</p> <p>Réf INSEE DR20 : taux de chômage de 10,3 % dans le bassin Castres – Mazamet pour une moyenne nationale de 9,3 % (2^e trimestre 2010)</p>
		Part de l'emploi dans des secteurs fragiles	<p>Mesurer la pertinence du projet vis à vis de la desserte des territoires économiquement fragiles.</p> <p>La politique de transport peut contribuer aux politiques de restructuration de certains secteurs économiques en déclin par exemple en permettant l'accès des populations concernées à des services essentiels (formation, éducation...) ou à de nouvelles activités situées hors des zones fragiles.</p>	Route	<p>Voir réponse aux critères précédents.</p> <p>De l'avis des experts, le dynamisme économique de Toulouse risque bien d'aspérer l'activité économique aujourd'hui à Castres, fragilisant encore plus ce bassin économique.</p> <p>Doc de Réf : DR6 -Intervention Lecorre à Caraman lors du débat public</p>

Collectif RN126

, Sous-objectifs	Critères	Indicateur	Que cherche-t-on ?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
	Niveau, qualité et importance des offres de service de transport routier et ferroviaire de voyageurs	Comparaison entre mode ferroviaire et mode routier des temps d'accès aux gares centres à partir des gares périphériques, à l'heure de pointe du matin.	Évaluer le risque de concurrence du projet routier vis à vis du transport collectif des espaces urbains considérés.	Route	<p>L'offre de transport actuel par car régional entre Castres et Toulouse est inefficace insuffisante. Elle mérite d'être améliorée en complément du train pour desservir les zones blanches (à plus de 12 mn d'une gare). Le retour d'expérience des améliorations sur des lignes locales de l'offre de TC par car, montre l'intérêt croissant des usagers pour ce type de service. L'enquête menée par le CG81, en fin d'année 2009 montre que les tarnais privilégient, et de loin, le développement des transports en commun, l'aménagement et l'amélioration des routes départementales à la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière payante. De plus le projet ne permet pas de répondre à l'attente des populations des zones blanches, à cause du tarif prohibitif du péage (7,5 € tarif TTC 2009 un aller), et une desserte inappropriée.</p> <p>Le projet n'est en connexion avec aucune plateforme multimodale de transport, ni sur Toulouse, ni sur Castres.</p>

Collectif RN126

ANNEXE 4.3 - CRITERES DE L'AXE 3: MIEUX ORGANISER LES DEPLACEMENTS DANS LES AIRES METROPOLITAINES : ...

Sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
<p>Dans le cadre de dispositions d'urbanisme contraignantes pour lutter contre l'étalement urbain,</p> <p>aménager des infrastructures de contournement des aires métropolitaines en forte croissance</p>	<p>Convergence des politiques publiques, de maîtrise foncière et de maîtrise des déplacements</p>	<p>Adéquation du projet avec les règlements d'urbanisme des collectivités, en cohérence avec la structuration métropolitaine recherchée</p>	<p>S'assurer que le projet est compatible avec les politiques publiques locales en repérant s'il y a convergence des politiques publiques en terme de maîtrise de l'espace, afin que les effets attendus du projet d'infrastructure soient accompagnés et confortés par les actions d'autres acteurs.</p>	<p>Route, TC, fer</p>	<p>Le projet favorise fortement l'étalement urbain :</p> <p>Les règles de l'art sont d'1 échangeur au mieux tous les 30 km pour maîtriser l'étalement urbain.</p> <p>Avec 5 échangeurs sur 60 km, soit un échangeur tous les 15 km, il est un véritable outil d'étalement urbain sur la totalité de l'itinéraire.</p> <p>Ce risque est reconnu dans le dossier DREAL.</p> <p>Ce projet traverse principalement des territoires qui n'ont pas de règlement d'urbanisme (SCOT), ou pas assez contraignant. Il n'y a aucun moyen efficace de maîtrise de l'urbanisme le long de l'infrastructure.</p> <p>N'est pas compatible avec le grand projet des transports de marchandises en cours dans ces territoires : zone logistique ferroviaire départementale Les Portes du Tarn à Saint Sulpice. Ce projet nécessite pourtant des accès routiers performants. Cet axe est un autre axe Castres – Toulouse que celui retenu.</p> <p>Le projet n'est pas compatible en arrivant sur Toulouse avec le Plan de Déplacement Urbain qui cherche à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit des transports en commun en développant des plateformes multimodales aux portes de Toulouse.</p> <p>Il n'est pas compatible en arrivant sur Castres avec une rocade à 2x1 voies.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR7</p>
		<p>Adéquation du projet avec les projets de</p>	<p>S'assurer que le projet est compatible avec les politiques publiques locales en repérant s'il y a convergences des politiques publiques</p>		<p>Route, TC, fer</p>

Collectif RN126

Sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
		développement de TC	en terme d'organisation des TC, afin que les effets attendus du projets d'infrastructures soient accompagnés et confortés par les actions d'autres acteurs.		<ul style="list-style-type: none"> les TC routiers n'empruntent pas une autoroute, l'emprise du projet empêchera par endroits le doublement de la voie ferroviaire existante les fonds publics à investir dans ce projet (importante subvention d'investissement au profit du futur concessionnaire) n'iront ni dans les TC ni dans aucune action socio-économique. <p>Le projet favorise les déplacements routiers et l'usage de la voiture individuelle au détriment des transports en commun.</p>
	Intensité de la croissance démographique de l'aire urbaine	Taux d'évolution démographique de l'aire urbaine considérée x population de l'aire urbaine	Le développement des aires urbaines importantes ou dont le dynamisme démographique est important sont celles ou les politiques de structuration de l'espace sont les plus urgentes et nécessaires. Il s'agit d'apprécier la pertinence du projet a accompagner ces politiques	Route, TC, fer	<p>L'évolution démographique de l'aire métropolitaine de Toulouse est très dynamique, mais ce projet déstructure l'espace toulousain en favorisant inévitablement l'étalement urbain « en doigt de gant » dans la 2nd couronne de la métropole et tout le long du projet (1 échangeur tous les 15 km).</p> <p>A Castres, l'évolution démographique est négative. Aucune évolution démographique notable n'est projetée à court et moyen termes.</p> <p>L'étalement urbain castrais est également très favorisé par ce projet.</p>
		Évolution du taux d'artificialisation des espaces	L'évolution du taux d'artificialisation permet de mesurer le rythme de consommation des espaces lié au développement urbain, que la structuration métropolitaine recherchée vise à maîtriser.	Route, TC, fer	<p>Le projet gaspille le foncier : l'autoroute est en site propre et ne réutilise pas les routes existantes. Le projet est inopportun, un aménagement de l'existant est non seulement possible mais plus opportun. Les estimations de trafic de la DREAL montrent qu'un aménagement seulement partiel induirait des échanges économiques plus importants qu'avec cette nouvelle infrastructure autoroutière.</p> <p>La vallée empruntée par le tracé est l'un des espaces agricoles les lus riches de l'aire métropolitaine.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR3, DR12</p>
Favoriser les interconnexions avec le réseau existant	Capacité du projet à s'intégrer dans le réseau de transport existant	Nombre d'interconnexions avec le réseau existant	Évaluer la pertinence du projet par rapport aux infrastructures de transport existantes	TC	L'autoroute ne fait partie d'aucun réseau routier, elle arrive à Castres en cul-de-sac. Elle n'est pas connectée avec la zone du Causse en cours de développement, et pour laquelle elle est sensée être reliée (pôle de compétitivité Bio Cancer à Castres, Hôpital, Université, pépinière d'entreprise, ...). La connexion se fait par une rocade à 2x1

Collectif RN126

Sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
					<p>voies dont l'élargissement n'est même pas envisagée.</p> <p>Elle est redondante avec l'autoroute A68 Albi - Toulouse au nord du Tarn (sur laquelle elle vient d'ailleurs se raccorder aux portes de Toulouse), et l'A61 Carcassonne - Toulouse au sud.</p> <p>Elle n'est pas raccordée au réseau vers le bassin méditerranéen, destination économique importante (voire prioritaire) pour Castres et son bassin industriel.</p> <p>Il n'y a qu'une interconnection avec le réseau existant , avec l'A68 en arrivant sur Toulouse.</p> <p>Elle suit exactement l'itinéraire existant, parfois collée, alors que l'existant est en très bon état et ne présente pas de difficultés particulières à être amélioré.</p>
<p>Créer des axes de transport en commun à haut niveau</p> <p>de services pour réduire la part des déplacements en voitures particulières dans les aires métropolitaines et pour l'accessibilité aux gares et aéroports</p>	<p>Existence d'un marché, susceptible d'être capté par un service collectif de modal transport de voyageurs</p>	<p>Volume de trafic VL susceptible d'être détourné des voies routières métropolitaines</p> <p>Tonnes eqC02 évitées liées au transfert de la route vers le transport collectif</p> <p>Part des voyageurs effectuant un déplacement de banlieue à banlieue (en % du nombre total de voyageurs transportés)</p>	<p>Évaluer la contribution d'un projet de TC au report modal de la voiture particulière vers le transport collectif, de réduction des émissions de C02 et d'amélioration de la desserte de banlieue à banlieue</p>	TC	<p>Le projet est un frein au développement des transports en commun. L'investissement qui serait consenti par les collectivités territoriales pour ce projet (jusqu'à 140M€, 50% de la subvention d'équilibre de 280M€ pressentie sur ce projet), se ferait au détriment des investissements à prévoir sur les services de cars</p>

Collectif RN126



Collectif RN126

ANNEXE 4.4 - CRITERES DE L'AXE 4 : AMELIORER LE BILAN DES NUISANCES INDUITES PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR LEURS RIVERAINS

Sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
Améliorer le bilan des nuisances engendrées par les transports notamment pour les riverains	Capacité du projet à réduire les teneurs en ozone ou oxyde d'azote dans les zones déjà saturées	Bilan trafic VL et PL évité ou détourné des zones saturées ou quasi saturées	Evaluer la capacité du projet à réduire les teneurs en ozone ou oxyde,d'azote dans les zones déjà saturées	Fer, route, TC	Aucune réduction
	Capacité du projet à améliorer le bilan des pollutions localisées pour les riverains des infrastructures de transport	Niveau de trafic en zone dense lié à l'infrastructure existante comme indicateur des nuisances locales relatives aux bruit et à la qualité de l'air	Évaluer la capacité du projet à réduire les nuisances locales des infrastructures existantes en repérant les zones où les nuisances liées aux infrastructures de transport sont les plus importantes et qualifier les gains espérés en lien avec le projet	Fer, route, TC	Aucune zone de trafic dense, hors zone de pénétration urbaine Toulouse ou Castres. 5200 véhicules/jour de Castres sont en provenance ou à destination de Toulouse. En 2015 à la mise en service le trafic moyen est de 6300 v/j, et 10 ans plus tard de 7900 v/j
		Bilan trafic VL et PL évité ou détourné des zones denses			
		Evolution du nombre de personnes affectées par les nuisances locales induites par le trafic aérien en lien avec le projet		Aéroport	

Collectif RN126

ANNEXE 4.5 - CRITERES DE LA CARACTERISATION DU RISQUE ENVIRONNEMENTAL ET BIOLOGIQUE LIE A LA REALISATION DU PROJET EN COHERENCE AVEC LES ORIENTATIONS DU GRENELLE

sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on ?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
Lutter contre le changement climatique	Impact sur les émissions de gaz à effets de serre	,Bilan GES	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	<p>Augmentation des gaz à effet de serre par l'augmentation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de la vitesse - de la distance (11 km de plus qu'un trajet direct vers l'Est toulousain par la RD826) - du temps passé en embouteillage sur la rocade toulousaine - du trafic que procure toute nouvelle infrastructure.
Préserver les espaces naturels répertoriés	Risque sur les espaces naturels répertoriés (Natura 2000, ZNIEFF, etc...)	Linéaire d'infrastructure (et pourcentage de linéaire) passant au droit d'espaces naturels répertoriés (Natura 2000, ZNIEFF, etc...) et donc potentiellement traversés par le projet	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	<p>1 zone Natura 2000</p> <p>1 zone ZNIEFF type 1</p> <p>1 zone ZNIEFF type 2</p> <p>Doc de Réf : DR9</p>
Préserver les espaces non artificialisés	Risque sur la fragmentation des écosystèmes	Nombre de zones non fragmentées impactées par le projet	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	<p>Nombreux risques sur cet espace rural en quasi totalité, détails dans les dossiers DREAL.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR9</p>

Collectif RN126

sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on ?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
	<p>Risque sur la fragmentation des écosystèmes</p> <p>*Risque sur les zones non artificialisées suivantes :</p> <p>forêts</p> <p>*milieux semi - naturel - zones humides</p> <p>surface en eau</p> <p>surfaces agricoles</p>	<p>Caractérisation (proportions) des zones naturelles ordinaires traversée par le projet :</p> <p>surfaces agricoles</p> <p>forêt</p> <p>*milieux semi - naturel - zones humides</p> <p>surface en eau</p>	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	<p>Nombreux risques sur cet espace rural en quasi totalité, détails dans les dossiers DREAL.</p> <p>Doc de Réf : DR1, DR9</p>
Limitier les impacts du projet sur les pollutions locales (bruit et qualité de l'air)	Risque sur la qualité de l'air et les nuisances sonores liées au projet	Bilan monétarisé des nuisances locales induites par le projet calculé sur la durée de la vie de l'infrastructure (50 ans)	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	
« Préserver les continuités écologiques »	Risque sur la fragmentation des écosystèmes et le respect de la Trame verte et bleue	Nombre de zones participants des continuités biologiques ou ayant des fonctionnalités biologiques importantes consommées par le projet	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	Nombreux risques sur cet espace rural en quasi totalité, détails dans les dossiers DREAL.
Limitier la pression des infrastructures sur leur environnement	Risque de périurbanisation	Nombre de diffuseurs routiers ou de gares TGV en zone peu dense ou en zone périurbaine/urbain diffus ramené au linéaire de l'infrastructure considérée	Cf. critère	Fer, route	<p>Périurbanisation certaine de cet espace rural et agricole, favorisée par un échangeur tous les 15 km (5 échangeurs – 60 km)</p> <p>Annexe 3</p>
	Risque sur la qualité de l'eau	Nombre de masses d'eau sensibles susceptibles d'être affectées par le projet	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	

Collectif RN126

sous-objectifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on ?	Infrastructure concernée	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
	Exposition aux risques technologiques ou naturels	Nombre de communes avec des PPRN/T concernées par le projet	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port,	
		Création de surfaces supplémentaires de zone à risque		aéroport Port, aéroport	
	Risque sur les paysages et le patrimoine protégés réglementairement	nombre de sites inscrits, de sites classés et de ZPPAUP impactés par le projet.	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	Plusieurs sites impactés, ou très proches du projet
Préserver un cadre de vie de qualité	Risque en lien avec la topographie notamment en terme de risque paysager	- Pente moyenne du terrain naturel rencontré ou commentaire qualitatif	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC	

Collectif RN126

ANNEXE 4.6 - CRITERES DE LA CARACTERISATION DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET

sous-objetsifs	Critères	Indicateurs	Que cherche-t-on ?	Infrastructure de transport	COMMENTAIRES sur projet 2x2 voies Castres-Toulouse
Sans objet	Impact sur les emplois liés au chantier de l'infrastructure	Ratio au pro rata du coût du projet - définition circulaire	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	
Sans objet	Impact sur les emplois liés à l'exploitation de l'infrastructure	Ratio au pro rata du coût d'entretien - définition circulaire	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	
Sans objet	Impact sur les personnes dépendantes des services de transports collectifs	Taux de motorisation des ménages dans la zone d'influence du projet ²	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	Aucun impact sur les personnes dépendantes des services de transports collectifs, sauf à voir un impact négatif par l'utilisation de fonds publics qui pourraient servir à développer les TC
Sans objet	Capacité du projet à répondre à des problèmes notoires de sécurité	Nombre de passages à niveau susceptibles d'être supprimés	Cf. critère	Fer, route	Le projet induira une dégradation du confort, de la qualité et de la sécurité de l'itinéraire de substitution (les actuelles RN126-RD42), car l'investissement en fonds publics consenti (25% d'une subvention d'équilibre qui pourrait atteindre 280 M€) par le CG81 au profit du projet, se fera au détriment des aménagements et entretiens nécessaire sur ces routes. Le report du trafic vers l'infrastructure 2x2 voies ne réduirait en rien les situations à risque sur l'actuel itinéraire, l'étude de l'accidentologie de cet itinéraire montrant que les accidents sont liés non pas au trafic, mais à la configuration et à lisibilité de la route, et aux usagers eux-mêmes (fatigue, ...)
		Bilan sécurité valorisé sur la durée de vie l'infrastructure		Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	
Sans objet	Impact du projet sur l'accessibilité	Nombre de gares existantes mises aux	Cf. critère	Fer, TC	

Collectif RN126

	des personnes à mobilité réduite	normes PMR et nombre de gares nouvelles		Route	
		Linéaires d'infrastructures requalifiées			
Sans objet	Avantages et coûts pour les entreprises	Bilan des avantages pour les marchandises	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	<p>S'il y a un éventuel avantage du projet pour les marchandises, cela ne devrait pas durer longtemps. Le transport routier des marchandises devra prendre en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le péage élevé - la hausse de la fiscalité pour contraindre à des choix plus écologiques (verdissement) - la hausse du carburant - les coûts réels socio-économiques du transport routier - ...
Sans objet	Rapport bilan coûts/avantages du projet et émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées	Bénéfice actualisé rapporté au bilan monétisé des émissions de gaz à effet de serre	Cf. critère	Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	
		Bénéfice actualisé sans prise en compte du CO2 rapporté au solde net des émissions de CO2 (en tonnes)		Fer, route, fluvial, TC, port, aéroport	
Sans objet	Impacts socio- économique agrégés	Trafics annuels attendus sur l'infrastructure	Cf. critère	Fer, route, fluviale, TC,	6300 v/j en 2015 mise en service, 7900 10 ans après en 2025
		Coût et éléments financiers relatif au projet			Doc de Réf : DR1, DR3
Sans objet		Taux de rentabilité socio-économique		port, aéroport	L'attractivité déséquilibrée entre Toulouse et Castres, devrait selon les experts « déménager » le territoire castrais au profit de Toulouse.

Collectif RN126



					La DREAL a estimé l'effet économique du projet à 1000 emplois pour 12000 nouveaux habitants. Doc de Réf : DR1
Sans objet		Bénéfice actualisé avec sous-détail			
Sans objet		Bénéfice actualisé par € investi			