

Autoroute

Cas res-toulouse



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
LANGUEDOC-
ROUSSILLON-
MIDI-PYRÉNÉES

Présentation de l'avancement du dossier
Réunion du 16 juin 2016

Présentation avancement dossier

réunion du 16 juin 2016

1. Rappel du projet
2. Point d'avancement du projet
3. Le calendrier jusqu'à l'enquête publique

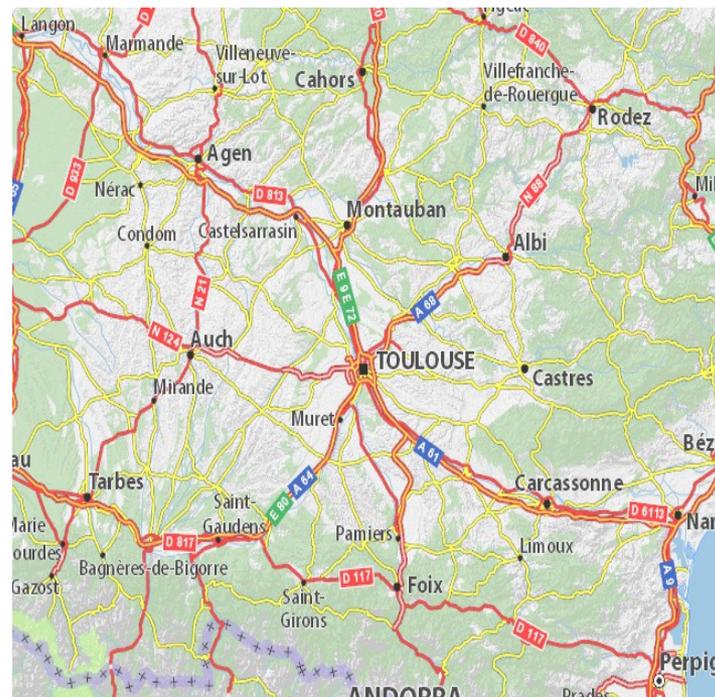


1

RAPPEL DU PROJET

Les objectifs du projet

- 49 000 emplois présents sur le bassin Castres-Mazamet et 132 000 habitants (source : INSEE 2015)
- Le bassin Castres – Mazamet : **pôle d'équilibre régional** au sein de l'aire métropolitaine
- L'absence de liaison autoroutière avec Toulouse → **un désavantage par rapport aux autres agglomérations moyennes** disposant toutes d'une meilleure liaison routière (2x2 voies) avec la capitale régionale. C'est le seul bassin de 50 000 emplois non desservi par une infrastructure autoroutière à 2X2 voies du périmètre ex Midi-Pyrénées



Les objectifs du projet

- Un équipement structurant pour l'aménagement du territoire
- Reliant le bassin Castres – Mazamet, **pole d'équilibre régional**, à la capitale régionale et ses infrastructures de transport (aéroport, gare LGV, métro)
- Permettant des gains de temps
- Et une meilleure sécurité et fluidité du parcours



Rappel des étapes du projet

2009-2010

Débat Public

25 juin 2010

Décision ministérielle : concession

2012-2013

Commission « Mobilité 21 », projet classé prioritaire

22 avril 2014

Décision ministérielle : poursuite des études sous forme concédée

31 juillet 2014

Décision préfectorale : choix du tracé de référence

29 janvier 2015

Décision du COPIL : choix derniers échangeurs et itinéraires de substitution

Historique du projet

De 1996 à 2008

- Construction de la bretelle A 680 à 2X1 voie (bretelle de Verfeil) en 1996 par ASF dans le cadre de la concession de l'A68 ;
- Réalisation par l'État de 2 sections à 2 X 2 voies : déviation de Soual (3,5 km) et de Puylaurens (6,8 km)

2007 : concertation entre l'État et les collectivités locales sur l'accélération de l'aménagement par mise en concession de l'itinéraire car l'aménagement progressif ne pouvait se faire que sur une longue durée

2009 : la Commission nationale du débat public est saisie et décide d'organiser un débat public

Un projet accompagné d'une concertation continue

Le débat public (octobre 2009 - janvier 2010)

- organisé par une commission particulière de débat public
- L'objet du débat : « *achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière* ».
- Une forte mobilisation de tous les acteurs → des avis divergents
- À la suite du débat, le ministre en charge des transports décide : « *le principe de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière est retenu ; les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens* ».

Etudes et concertations sur les fuseaux, échangeurs et tracé (2010-2015)

Poursuite de la concertation depuis 2011

Un regard externe

- une garante de la concertation, indépendante (Mme Nerte Dautier)

L'association de tous les acteurs

- dossier de concertation présenté par le maître d'ouvrage
- réunions intercommunales par secteurs
- permanences auprès du public (fuseaux d'étude et tracés)
- groupes de travail « Environnement » et « Agriculture et aménagement »
- réunions du comité de suivi (composition type Grenelle)
- réunions du comité de pilotage

Une validation de la concertation à chaque étape

- bilan de la concertation à l'issue de chaque phase.

Un projet confirmé récemment par des instances indépendantes

Audit de la Commission Mobilité 21 en 2012 – 2013

- sous la présidence de M Duron chargée de hiérarchiser tous les projets inscrits au Schéma national des infrastructures de Transports
- proposition de la Commission Mobilité 21 de classer le projet d'aménagement de la RN126 à 2X2 voies entre Castres et Toulouse parmi les projets à réaliser en priorité

Décision de la Commission Nationale du Débat Public du 2 juillet 2015

- Considérant que
 - le projet avait fait l'objet d'un débat public en 2009-2010
 - un concertation post-débat public a été conduite sous l'égide d'une garante désignée par la CNDP
 - la CNDP a décidé de ne pas organiser de nouveau débat public sur le projet de liaison autoroutière concédée
 - et recommande de poursuivre le processus de concertation engagé sous l'égide de la garante jusqu'à l'enquête publique

Le parti d'aménagement de la 2 X 2 voies

Aujourd'hui

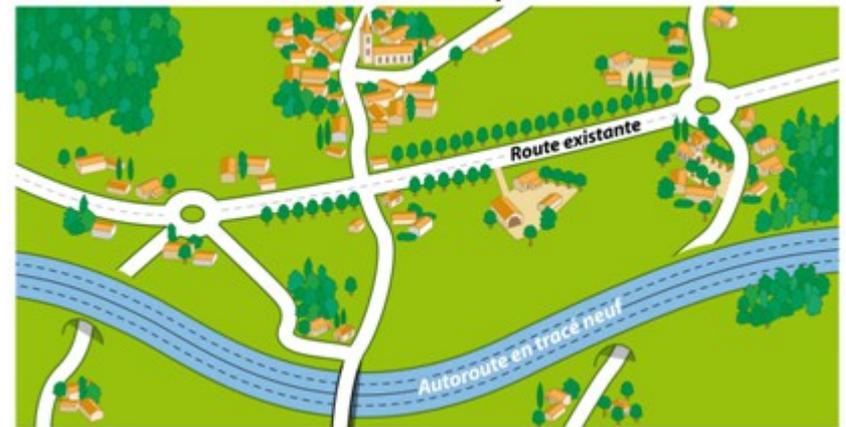


Ou tracé neuf

- consiste à réaliser une infrastructure à 2 x 2 voies entièrement nouvelle, située plus ou moins loin de la route existante. L'infrastructure existante constitue l'itinéraire de substitution.
- Le tracé neuf offre la possibilité de mettre en oeuvre la logique d'évitement des principaux enjeux par une analyse multi-critères (enjeux humains, agricoles, environnementaux, coûts...) pour une solution de meilleur compromis

Aménagement sur place

- consiste à élargir l'infrastructure existante à 2 x 2 voies et à déniveler les principaux carrefours plans existants (création d'échangeurs)
- Nécessite de créer un itinéraire de substitution pour les usagers ne pouvant pas emprunter la voie rapide (tracteurs, cyclistes...)



La solution retenue dans le projet : le tracé neuf pour permettre le choix du meilleur compromis de tracé en fonction des enjeux localisés par secteurs

Un projet prenant en compte les enjeux du territoire et l'évolution du cadre réglementaire

- Le dossier comporte une étude d'impact réalisée en 2015
 - Etat initial, effets et mesures, concernent les emprises définitives (exploitation) et les emprises provisoires (travaux)
 - sur le milieu humain (urbain et agricole), naturel, le milieu physique
- Le dossier reprend les éléments issus de la concertation qui a été poursuivie en 2015 et 2016 pour mieux répondre aux attentes exprimées par les acteurs des territoires.
- Un projet soumis avant enquête publique à plusieurs instances indépendantes pour avis :
 - l'Autorité Environnementale centrale (Conseil général de l'environnement et du développement durable)
 - le Commissariat Général à l'Investissement
- Un projet dont le concessionnaire devra prendre en compte l'environnement dans le cadre des autorisations au titre de la loi sur l'eau et des dérogations relatives aux espèces protégées

Le tracé



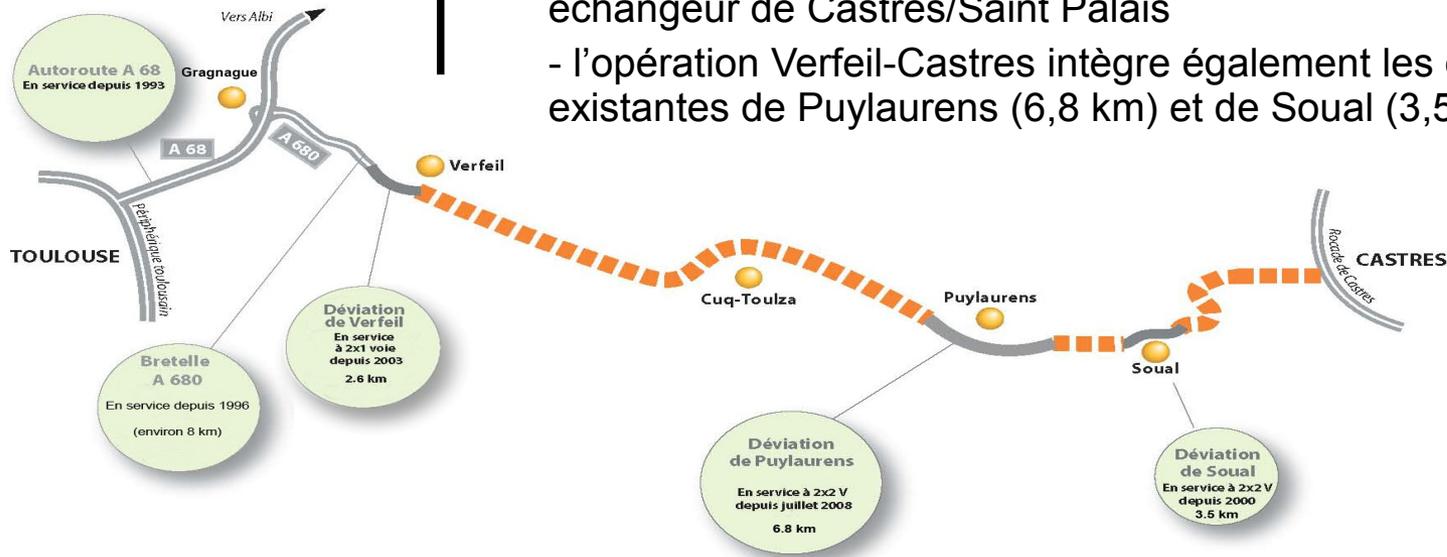
Le programme

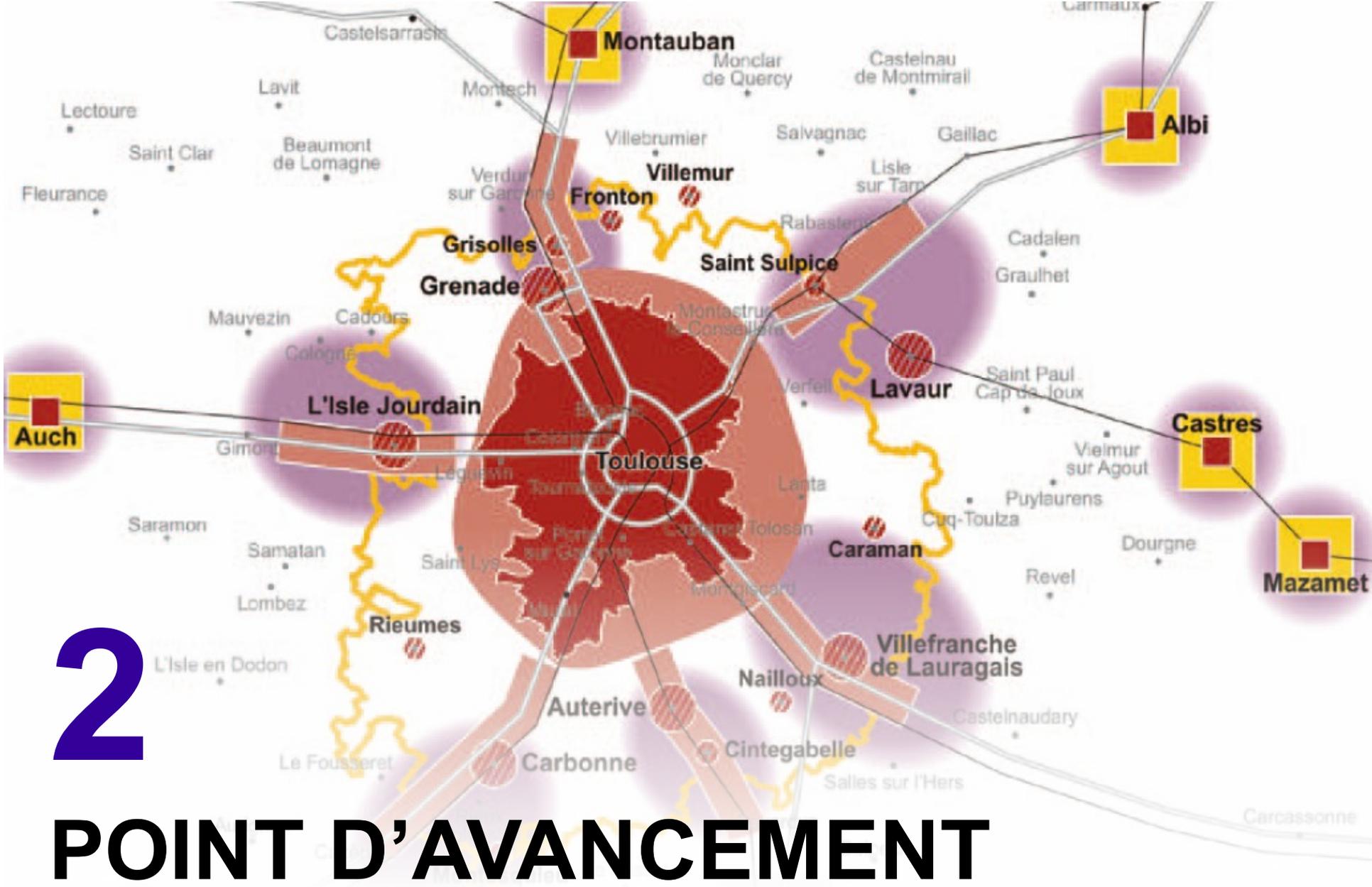
L'opération A680 (68 M€)

- L'élargissement de l'A680 existante (déjà concédée à ASF) qui passera de 2x1 voies à 2x2 (8km)
- la création d'un échangeur à Verfeil

L'opération Verfeil-Castres (389 M€)

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens (31 km environ)
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest de Puylaurens (1 km environ)
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual puis entre Soual et Castres (15 km environ)
- la création de 2 échangeurs : échangeur de Soual Est et échangeur de Castres/Saint Palais
- l'opération Verfeil-Castres intègre également les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).





2

POINT D'AVANCEMENT

Avancement du projet

Concertation inter services et consultation des collectivités

Saisine du commissariat à l'investissement (CGI)

mai
2016

Examen conjoint des mises en compatibilité des documents d'urbanisme

Saisine de l'autorité environnementale

Saisine du Tribunal administratif : désignation de la commission d'enquête

Avis de l'autorité environnementale et du CGI

Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

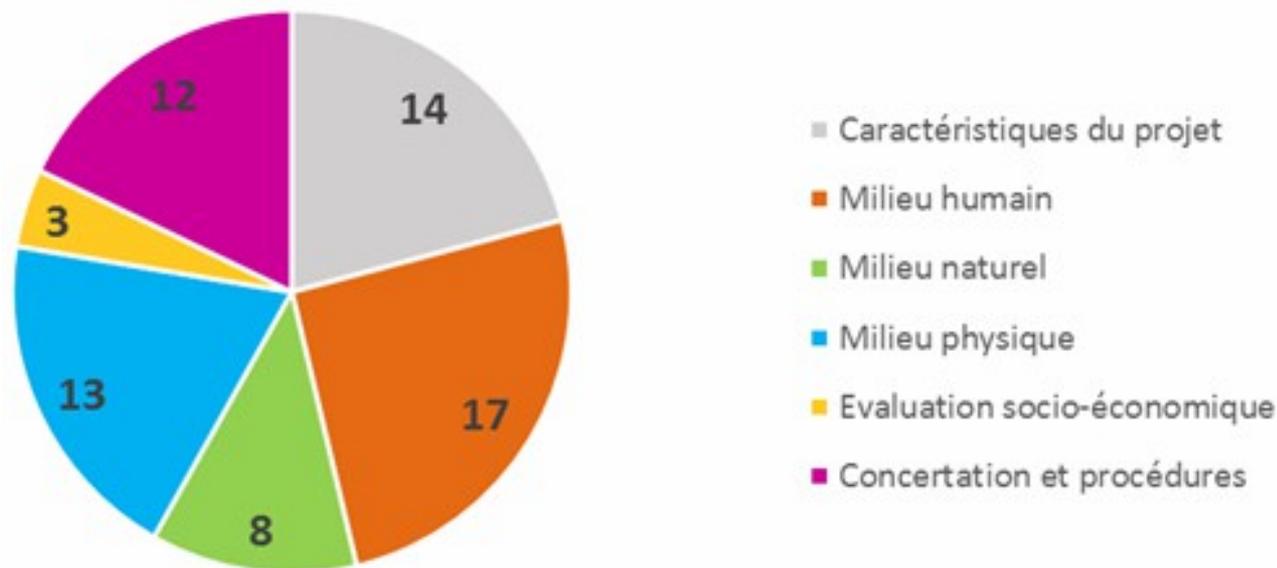
Début de l'enquête publique

Déc
2016

Consultation inter services et collectivités

Février – mai 2016

- 52 services de l'Etat et organismes associés consultés
- 21 contributions portant sur les thèmes suivants

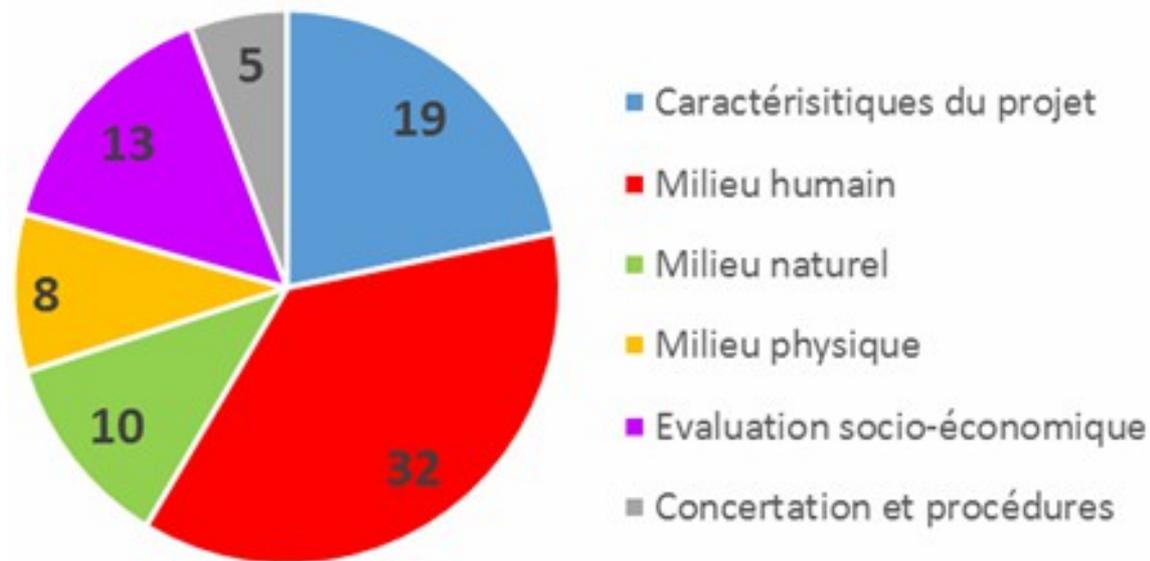


Ces contributions ont permis de vérifier la bonne prise en compte de la réglementation

Consultation inter services et collectivités

Février – mai 2016

- 61 collectivités et organismes associés consultés
- 35 contributions portant sur les thèmes suivants



Ces contributions ont permis de faire évoluer le dossier pour une meilleure prise en compte du contexte territorial

Etudes de trafic

Etude de trafic actualisée en 2014 :

→ **Evolution constatée des trafics 2007- 2014 : + 1,72 % / an**

dont véhicules légers : + 1,92 %

poids lourds : + 1,12 %

→ Les effets du projet

Les hypothèses retenues

- PIB : croissance de 1,9 %
- Tarifs de péage :
 - 10cts€HT₂₀₁₀ /km pour le VL
 - 30 ctsHT₂₀₁₀ /km pour les PL

Trafic projeté en 2024

- 9300 véhicules par jour
- 8,3 % poids lourds

Evaluation socio-économique

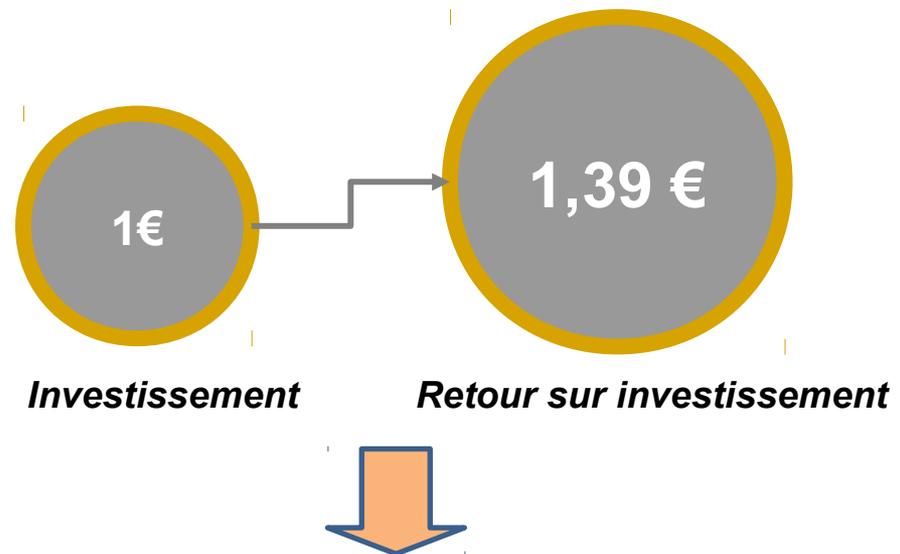
Coût global = 457 M€ HT (valeur 2015)

A680
68,3 M€ HT

Verfeil – Castres
388,7 M€ HT

Valeur Actuelle Nette (SE)

Sur la durée de l'évaluation, elle s'élève à **+ 413 M€ 2010.**



Analyse socio-économique favorable au projet. ✓



3

VERS L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2016 : vers l'enquête publique

Mars à mai

- Concertation Inter Services et organismes associés
- Consultation des collectivités
- Saisine des Conseils départementaux sur les aménagements fonciers

Avril

Information des élus : 3 réunions à Castres, Cuq-Toulza et Gragnague

Juin

- Examen conjoint des mises en compatibilités des documents d'urbanisme
- Saisine du Commissariat Général à l'Investissement (CGI)

Juillet

- Saisine du tribunal administratif pour la désignation de la commission d'enquête
- Saisine de l'Autorité Environnementale
- Groupes de travail (environnement, agriculture et aménagement du territoire)

Août

Désignation de la commission d'enquête par le tribunal administratif

Octobre

Avis de l'Autorité Environnementale et du CGI

Novembre

Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Décembre

Début de l'enquête publique

L'enquête publique

- Le contenu du dossier d'enquête
- Le public peut émettre toutes les observations relatives au projet
- La commission d'enquête établira son rapport et émettra un avis motivé
- La décision de déclarer d'utilité publique relève du Gouvernement après avis du Conseil d'État pour la section Verfeil-Castres à concéder

