



Créée en mai 2007 est une association loi 1901, de défense de l'environnement ayant pour objectifs l'amélioration du cadre de vie, un développement harmonieux et raisonné des villages et territoire du Lauragais.

Nos réflexions s'inscrivent dans une démarche de développement durable et dans un souci de cohérence de l'aménagement du territoire.

Nous sommes membres du Collectif Lauragais Sans Autoroute et de l'Union Protection Nature et Environnement du Tarn, UPNET.

Association loi 1901
Lasseur
31460 - LE FAGET

tcl31@orange.fr

Le projet d'achèvement de la liaison Castres Toulouse par mise en concession autoroutière et son alternative, la réalisation progressive d'une 2x2 voies en site neuf, ont des caractéristiques physiques quasi identiques, un même tracé et ne diffèrent que par le financement et le phasage dans le temps.

Les projets qui nous sont proposés (autoroute ou 2x2 voies) suivent l'itinéraire **CASTRES VERFEIL A68 TOULOUSE**. Ils empruntent à partir de Puylaurens jusqu'à la A68 la vallée agricole du Girou.

Cet itinéraire est à **trafic décroissant vers VERFEIL A68o**.

Le trafic 2007 est de «24000» Véhicules/jour à la sortie de CASTRES, il tombe rapidement à 9500 V/j à SOUAL, 7300 à PUYLAURENS, 5300 à MAURENS, 4000 à **VERFEIL A68o (DDP p32)**.*

Au vu du trafic, ces projets apparaissent surdimensionnés, voir inutiles. Nous devons les considérer et les analyser en terme de projet d'aménagement du territoire.

L'absence de Schéma de Cohérence sur une grande partie du territoire du Sud Tarn, la taille exiguë des SCOT du Vaurais et d'Autan (qui nuit à la pertinence de la démarche), leur état d'avancement rendent peu lisible le projet du Sud Tarn.

Le projet de l'aire urbaine toulousaine : La Charte interSCoT

Considérant Toulouse et l'étalement de son aire urbaine (342 communes, 5 fois moins dense que Lille);
Considérant l'hypothèse 2005 de 300 000 habitants supplémentaires en 2020 répartis sur Toulouse (200 000 pôle urbain), sur la couronne périurbaine (50 000) et enfin sur les villes moyennes telles que Montauban, Castres... (50 000);
Devant l'absence de tradition locale de planification de l'aire urbaine;

Le Préfet de région, en 2001, initie la réflexion et engage un diagnostic territorial partagé auprès des élus des collectivités publiques concernées qui aboutit, pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine, à l'approbation de la Charte InterSCoT en 2005.

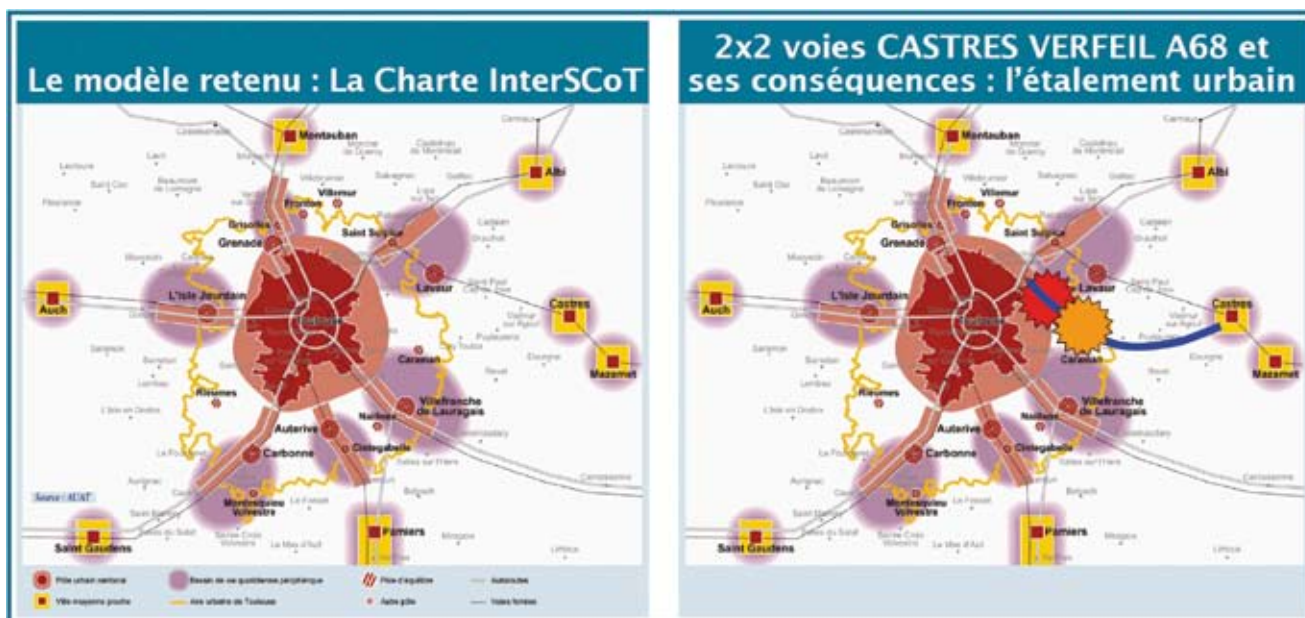
Le modèle de développement retenu propose de

- Conforter le pôle toulousain et sa proche banlieue: Une ville plus dense.
- Polariser le développement urbain de la grande couronne autour de pôle d'équilibres, (à l'Est St SULPICE LAVAU, Villefranche du Lauragais) retenus pour leur niveau d'équipements et leurs voies ferroviaires, organiser des bassins de vie autonomes limitant au mieux les déplacements, réunissant emplois, habitat, services, transports ferrés.
- Organiser les échanges multimodaux et favoriser la pratique des transports collectifs.
- Valoriser les terres agricoles et espaces naturels notamment la Vallée du Girou et ses coteaux.

Les conséquences de cette 2x2 voies Castres Verfeil A68 (à péage ou gratuite) dans les terres agricoles de la Vallée du Girou, éloignée de tout pôle d'équilibre et toute infrastructure ferroviaire, sont connues :

- 1- Un étalement urbain accru qui impose le tout voiture aux nouveaux habitants.
- 2- Un étalement urbain qui gaspille les riches terres agricoles du Girou (pourtant terres à valoriser dans l'interSCoT).
- 3- Elle ruine le projet de l'interSCoT : recentrer l'habitat de la grande couronne autour des pôles d'équilibres (ici pour le Sud Tarn St SULPICE LAVAU) et leurs gares ferroviaires, organiser des bassins de vie autonomes limitant au mieux les déplacements.
- 4- Fixant les activités à proximité des échangeurs, elle fragilise et modifie la hiérarchie des pôles de développement et d'emplois retenus par les SCoT et l'interSCoT (mitage des activités).
- 5- Elle nous réengage dans un grand contournement routier de Toulouse par la vallée du Girou : CASTELNAUDARY, REVEL, PUYLAURENS, VERFEIL, CASTELNAU D'ESTRETE-FONDS (Projet pourtant abandonné). Elle ruine le SCOT du NORD TOULOUSAIN dans sa recherche d'une frontière forte avec TOULOUSE, entre urbain et rural, le long de la vallée du Girou.

CASTRES VERFEIL A68 est un projet incohérent avec la Charte interSCoT adoptée en 2005.



Une efficacité contestable

Ce projet CASTRES VERFEIL A68 :

- 1- Renforce le risque de métropolisation ou déménagement du territoire; «Une autoroute exerce davantage un rôle accélérateur de tendances...Il n'est pas rare d'assister au déplacement d'activités plus qu'à de nouvelles créations» AUAT- GCAT Etude 2 p15
- 2- Déstruit et fragilise l'économie agricole de nos territoires traversés.
Augmentation du foncier agricole, rareté des terres, recours aux contrats d'exploitation précaires, conflits d'usage.
- 3- Baisse l'efficacité des 800ME investis par la région MP pour les transports ferroviaires:
L'amélioration des lignes ferroviaires CASTRES LAVAU St SULPICE TOULOUSE sera peu efficace si l'on met les habitants dans la Vallée du Girou.
- 4- Amènera la collectivité à financer : - la construction des équipements indispensables aux nouveaux habitants du Girou - d'autres travaux sur les routes menant aux échangeurs routiers, comme la D87, (concentration puis l'augmentation

de trafic induit par les nouveaux habitants condamnés au seul tout voiture).

- 5- A une très faible capacité à capter le trafic de la D112 (300 Véhicules en 2025, DDP p72), axe reliant les 2 pôles économiques du Sud Tarn CASTRES et LAVAU St SULPICE.

CASTRES VERFEIL A68 est étranger à l'idée d'une recherche de coopération entre ces 2 pôles.

Des élus demandent le contournement routier de LAVAU dont la traversée 20mn est jugée difficile. A l'entrée unique Est de LAVAU on compte 14300 V/j dont 776PL (CG81-2006). L'augmentation 2001-2005 de trafic LAVAU-St SULPICE est de 23% à 38% INSEE. et se poursuit. Une autre 2x2voies autour de Lavar nous sera bientôt présentée comme une absolue nécessité. La carte des flux routiers (DDP p31) montre le peu de pertinence du choix de l'itinéraire CASTRES VERFEIL A68 TOULOUSE comparé à CASTRES LAVAU A68 TOULOUSE.

- 6- Apparaît comme inutile au vu des prévisions de trafics. L'étude de localisation préalable à la DUP 2000-déviations Puylaurens conclut au peu d'intérêt d'une 2x2 voies de Puylaurens à Verfeil.

Une iniquité sociale

Une iniquité évidente du projet CASTRES VERFEIL A68 à péage :

Une sécurité améliorée pour une minorité d'usagers, les professionnels de la route et «les plus riches» 10mn gagnées, coût 7E (294E/mois).

Une sécurité dégradée pour le trafic local et «les plus pauvres», suite à la confiscation des déviations aujourd'hui gratuite de Soual, Puylaurens et Verfeil: 20mn perdues sur le temps actuel.

Une iniquité sociale du projet CASTRES VERFEIL A68 gratuit, dans ses conséquences, l'étalement urbain et le tout voiture, induisant une iniquité devant l'accès à la ville et ses services.

De lourds dégâts environnementaux

Millions de tonnes de terres déplacées (15 km dans les terres inondables du Girou), modification du régime des eaux du Girou, dégâts sur la biodiversité, barrière aux échanges de la faune et de la flore, remembrement des terres agricoles. L'étalement urbain exposera un plus vaste territoire à ces désordres.

Le projet CASTRES VERFEIL A68, son incohérence avec la Charte interSCoT Toulousaine, son efficacité contestable, son iniquité sociale, son lourd impact écologique, est incompatible avec la notion de développement durable.

La décision Ministérielle de 94 portant sur l'aménagement à long terme de la RN126 et RD 42 en 2x2voies n'est plus opportune pour un aménagement durable du territoire.

Un changement d'approche des projets routiers est nécessaire.

La lutte contre l'étalement urbain, «fruit d'une logique très forte et très cohérente», ne peut trouver sa solution dans les seuls édifices de règlements coercitifs ou dans l'artifice de supprimer tel échangeur au détriment de l'efficacité des projets (perte du nombre d'usagers).

A l'inverse pour maîtriser l'étalement urbain, une approche multimodale des déplacements est impérative, c'est à dire, donner à un même bassin de population le choix entre plusieurs modes de transports. Arrêtons de privilégier le seul tout voiture.

Les exigences de développement durable des territoires surtout pour des infrastructures routières aussi coûteuses, immuables et lourdes en terme environnemental nous imposent :

- la cohérence des projets de territoires,
- la recherche de coopération de territoire,
- l'identification et la hiérarchisation de pôle de développement et d'équilibre,
- la constitution de bassin de vie réunissant emplois, habitats, services limitant au mieux les déplacements,
- une approche multimodale des déplacements en favorisant les modes de transports doux, c'est à dire le refus d'infrastructure isolée des autres modes de transports, mettre les nouveaux habitants à proximité des gares, ceci est d'autant plus vrai à proximité d'une métropole.

Quel pôle d'équilibre pour le sud Tarn?

Au croisement des axes Toulouse Albi et Castres Montauban, au fort développement économique (3^{ème} pôle du Tarn), aux zones d'activités nombreuses (Terres noires, Cauquillous 20ha) et zones identifiées d'intérêt régional par MP, Cadaux-Gabor (100ha) ou Les portes du Tarn 2 (250 ha en cours), à la plus forte progression de population de MP. (Population 2020 : 40 à 50 000 hts), desservis par le train (amélioration en cours), aux nombreux équipements et services, véritable bassin de vie, **ST SULPICE LAVAUR** est, comme l'a identifié l'interSCoT, le Pôle d'équilibre incontestable du Sud Tarn.

L'étalement urbain n'est pas le fruit du désordre et du Chaos.



David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008, montre clairement que ce développement urbain est le résultat «d'une logique très forte et très cohérente», basée sur 3 dynamiques:

1- Multiplication des infrastructures routières afin d'éviter la congestion des villes par l'automobile.

2- Les stratégies de l'urbanisme commercial : « En s'implantant aux points de raccordement des voies rapides, les acteurs économiques bénéficient de flux important, de terrain bon marché en abondance, d'accès voies rapides et d'une vitrine publicitaire ».

3- Avec l'engouement pour la maison individuelle et le vieillissement de la population agricole, les petits bourgs en périphérie des agglomérations, pour sauver leur école, voient dans la création de lotissement le moyen d'attirer une nouvelle population.

«Pour une politique de désenclavement durable»

Extraits du rapport sénatorial de Mme Alquier et Mr Biwer, sénateurs : Veiller « à la bonne articulation de l'infrastructure nouvelle avec l'ensemble du système de transport existant. Une infrastructure ne peut en effet pleinement jouer son rôle qu'une fois associée au reste du système de transport, tous modes confondus. Hors des agglomérations, une infrastructure isolée de son environnement peut être sous-utilisée, ce qui constitue une perte d'efficacité ...

... Les infrastructures de transport seront ainsi d'autant plus compatibles avec les exigences d'un développement durable des territoires si elles s'accompagnent d'une politique de densification des villes petites ou moyennes, susceptibles de constituer des pôles d'équilibre par rapport aux grands centres urbains ...

Solutions : des liaisons multimodales sur les axes structurants du territoire

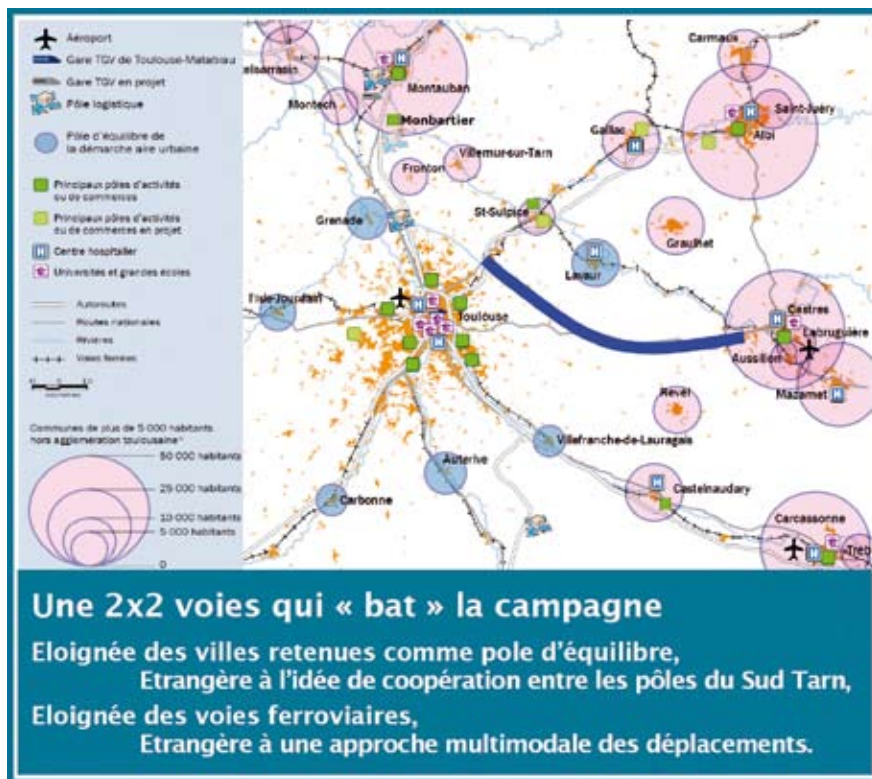
Les axes structurants sont :

1 L'axe NE/SO : ALBI, GAILLAC, ST SULPICE, TOULOUSE (A68, voie ferroviaire).

2 L'axe Nord Sud vers la Méditerranée : ALBI, CASTRES, REVEL, CASTELNAUDARY (Porte du Languedoc Roussillon). La région MP projette l'amélioration de cet axe routier NS. Le service de bus entre Albi Castres est amélioré. Revel demande la réouverture du service ferré voyageurs vers Castelnaudary.

3 L'axe Est Ouest : CASTRES LAVAUR ST SULPICE prolongé sur TOULOUSE par A68 ou sur MONTAUBAN et sa future gare LGV.

La voie ferroviaire suit cet axe historique de la vallée de l'Agout. C'est l'axe structurant du Sud Tarn, comme le confirment le poids démographique des communes traversées, les nombreuses constructions de logements depuis 99, les centres d'emplois, les activités le long de la D112 et D630, les zones d'activités dont celles d'intérêt régional Porte du Tarn 1&2. Graulhet au passé industriel est à 14 km au nord. (voir DDP p14 à 19 et p46 du dossier). A l'inverse dans la vallée du Girou les seules activités notables, sont l'abattoir d'intérêt local à Puylaurens (2800hts), la zone de Verfeil (2900hts).



Le développement DURABLE du Sud Tarn nécessite une liaison routière efficace et une liaison ferroviaire efficace sur l'axe structurant CASTRES LAVAUR ST SULPICE A68 TOULOUSE, reliant ainsi les 2 pôles économiques sud-tarnais et leurs zones d'intérêt régional à la métropole Toulouse.

Prolongée sur MONTAUBAN, à partir de ST SULPICE, cette liaison routière efficace desservira les pôles économiques structurants du SCOT NORD TOULOUSAIN (BESSIERES 30ha, VILLEMUR SUR TARN 20ha), le site logistique majeur de MONTBARTIER (300ha au carrefour de A20 et A62 et enfin la gare LGV de MONTAUBAN (à 3heures de Paris).

Conclusion :

Nous demandons à l'Etat et aux collectivités territoriales une cohérence dans les projets d'aménagement du territoire et une véritable approche multimodale des déplacements.

Nous refusons pour la liaison CASTRES VERFEIL A68, la création d'une autoroute payante ou l'aménagement progressif de l'itinéraire en 2x2voies qui :

- ne correspondent plus aux nouveaux enjeux de développement durable,
 - nous conduisent à l'échec de l'InterSCoT et de la politique engagée de maîtrise de l'étalement urbain,
 - privilégient la mobilité automobile,
 - obligent le changement de projet des territoires Nord Lauragais, aujourd'hui territoire à vocation agricole, demain territoire à urbaniser,
- et nous réengagent dans un grand contournement routier de Toulouse par la vallée du Girou pourtant abandonné.**

Nous demandons la seule sécurisation de l'itinéraire Verfeil Soual. La route Castres Soual (sur l'axe structurant NS Albi Castres Revel Castelnaudary) sera aménagée de manière efficace sur place en tenant compte des réserves foncières existantes et des projets urbains essentiels à la maîtrise de l'étalement.

