

cndp

Commission particulière
du débat public
Liaison Castres-Toulouse

LES CAHIERS D'ACTEURS

N°19
DEC. 2009

Association loi 1901
Lagal - 81470 AGUTS
Tél. : 06.63.93.61.88

lesmillecollines81@orange.fr

“Les Mille Collines” a été créée en juillet 2007, à l’annonce du projet autoroutier concédé entre Castres et Toulouse, qui représente un risque pour la Vallée du Girou et les coteaux environnants.

Cette association intercommunale a pour objet : de préserver la cohésion de l’espace et des habitants, défendre l’environnement, le patrimoine rural et maintenir le cadre de vie contre toutes nuisances et toutes dénaturations.

Nous sommes membres du collectif LSA (Lauragais Sans Autoroutes) et de l’UPNET (Union de Protection de la Nature et de l’Environnement du Tarn)

*N.Sarkozy, 25 10 2007

Selon le discours du Président de la République*:

- Pour le respect du Grenelle de l’Environnement !
- Pour la préservation de nos conditions de survie et la révolution des façons de penser et de décider !

Nous présentons notre point de vue sur ce projet et nous dénonçons :

- La contradiction entre ce projet et l’écologie, le développement durable du territoire sud-tarnais et le Grenelle de l’Environnement,
- L’association très incertaine de ce projet autoroutier concédé avec la création d’emplois et le développement économique,
- L’iniquité sociale quand à l’amélioration de la sécurité routière et la qualité des déplacements.

Nous proposons des solutions alternatives à la 2x2 voies concédée ou non.

Écologie et Grenelle de l’Environnement :

Après la ratification du Pacte Écologique, et le Grenelle de l’Environnement, l’État s’engage pour le développement de transports urbains en site propre, pour le transport des marchandises, à développer des autoroutes de la mer et ferroviaires, prévoit d’instaurer une taxe kilométrique sur les poids lourds pour l’utilisation du réseau routier national non-concédé, et a institué la taxe carbone.

La construction d’une autoroute est un projet obsolète, contraire aux orientations politiques et écologiques que veut se donner la France.

Nous devons lutter contre le réchauffement climatique, contre la raréfaction des énergies fossiles, et pour la préservation de notre écosystème, notre biodiversité.

Alors en quoi ce projet suit-il cette politique ?

En rien !

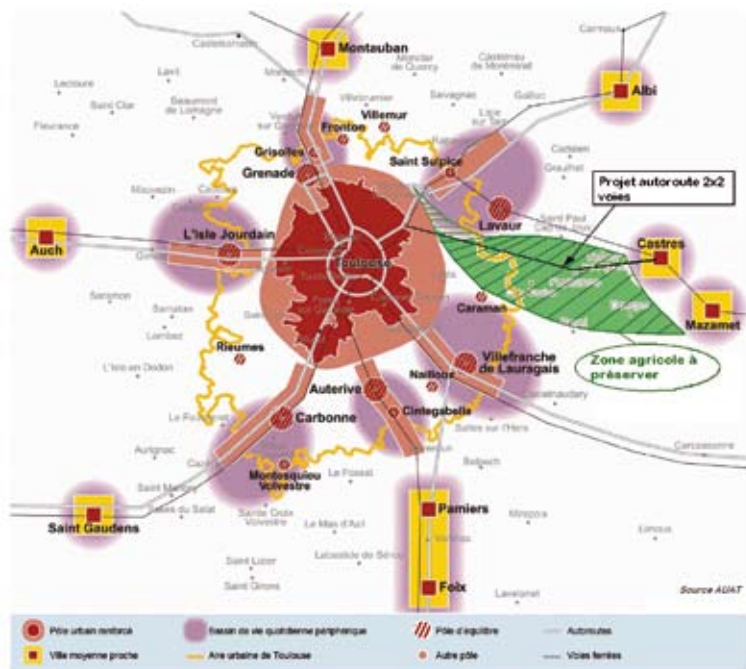
Elle sera à l’origine de la fragmentation de l’espace, du morcellement des habitats naturels, cause reconnue de l’érosion de la biodiversité, qui sera renforcée par l’urbanisation que cette voirie engendrera de manière irréversible.

Incohérence avec l’Aménagement du Territoire :

Ce projet est démesuré au vu des trafics actuels et futurs sur un itinéraire Castres-Verfeil à trafic décroissant.

Mais surtout, il est incohérent avec le projet d’aménagement retenu pour notre territoire et ruinera la politique de la Charte InterSCOT de l’aire urbaine toulousaine.

En effet, cette charte valorise la fonction agricole de la Vallée du Girou, terre très fertile ; Elle prévoit que les nouveaux habitats soient regroupés, en dehors de cette vallée, sur les deux pôles économiques, Lavaur et Villefranche de Lauragais, dotés de gares ferroviaires et de transports en commun adéquats.



Incohérence avec l'Aménagement du Territoire : (suite)

A l'opposé de ces choix, la création d'une autoroute ou d'une 2x2 voies, et de ses échangeurs forts éloignés des pôles d'équilibre retenus, provoquera un éparpillement urbain qui conduira obligatoirement au règne du tout-routier.

Un surcroît de disparition des terres agricoles : Pour chaque kilomètre d'autoroute créé, 4 à 6 ha de foncier sont irrémédiablement artificialisés.

Cela engendre implicitement une telle pression foncière tout au long de l'autoroute (ou 2x2 voies), que les agriculteurs seront amenés à vendre leurs terres pour la construction de maisons individuelles. Arrêtons le bétonnage de la campagne. Seule une cohérence des projets d'aménagement du territoire permettra la réussite des politiques de modes de transports doux et la sauvegarde de nos terres agricoles.

Une autoroute est-elle synonyme de création d'emplois et de développement économique ?

• Quelle étude peut permettre d'affirmer que seule une autoroute pourra amener des entreprises créatrices d'emploi ?

« La mise en service d'une autoroute est très souvent générateur d'idées mais beaucoup moins de projets aboutis » (Emmanuel Faivre)

Une chose est sûre : Les autoroutes n'ont pas d'effets automatiques sur le développement économique.

Suivant des études menées, les conclusions permettent d'émettre l'hypothèse qu'il s'agit le plus souvent de déplacement d'entreprises locales, cherchant une meilleure vitrine et situation géographique qui s'installent à proximité des nouveaux diffuseurs autoroutiers. Il y a fort à parier que cette autoroute fasse pire en faisant office d'aspirateur et déplace le bassin d'emploi vers Toulouse.

L'axe Castres-Verfeil n'est pas à lui seul tout le Sud Tarn. Concentrer la circulation sur ce seul axe ne permet pas «d'irriguer» tout le Sud Tarn en matière de communication. Au contraire, cela conduirait à asphyxier les zones de part et d'autre de cet axe.

Afin de dynamiser l'économie et l'emploi, ne conviendrait-il pas plutôt de privilégier l'amélioration des déplacements multimodaux entre les divers pôles d'activité (St Sulpice, Lavar, Graulhet, Castres, Revel, Villefranche de Lauragais) ?

Une autoroute est faite pour aller plus vite (sauf pour les Poids lourds limités à 80/90 km/h quel que soit le réseau routier) et plus loin, et non pour desservir localement.

Rodez a réussi le pari de se développer sans autoroute et c'est bien la preuve que ce qui fait le développement d'une région, c'est le dynamisme des entreprises et les moyens qu'elles se donnent pour progresser.

Il est impératif de déplacer les marchandises d'une autre façon ! Le ferroutage est une solution à mettre en œuvre, tout comme l'Etat le prévoit :

«Doter le pays d'infrastructures permettant de favoriser le report de la route vers le rail. C'est pourquoi 7 milliards d'euros vont être alloués à des travaux supervisés en grande partie par Réseau Ferré de France (RFF), le propriétaire des voies. Un montant conséquent qui répond aux objectifs du Grenelle de l'environnement : le gouvernement ambitionne de faire passer la part du marché du rail, face à la route, de 14 % à 25 % d'ici à 2022.» (Les Echos - 17/09/09).

Il faut que la région Midi-Pyrénées en profite impérativement !

D'autres solutions alternatives doivent être étudiées pour améliorer la mobilité des entreprises, des particuliers entre Castres/Mazamet et Toulouse et les territoires traversés !



Qualité et sécurité des déplacements :

Par ce projet, cette qualité et cette sécurité ne sera pas pour tous car il faudra payer pour en bénéficier : **le coût de péage Aller/Retour pour un VL** entre Castres et Toulouse avec le péage de l'Union est estimé **aujourd'hui à environ 14€, soit 280€ par mois (1837 Frs/mois pour 20 jours travaillés)** pour gagner au mieux 15 mn ! Mais **ce sera encore plus cher en 2015 !**

Le surcoût sur les marchandises sera sûrement répercuté sur les achats des consommateurs.

Ceux qui ne pourront pas ou ne voudrons pas payer, **perdront au minimum 20 mn** car il faudra repasser par les villages contournés actuellement, emprunter **une route déclassée en départementale, mal entretenue** par manque de budget et non sécurisée.

Le gain de sécurité que cette autoroute pourrait amener, s'avère être très différent entre le prévu et le réel. En effet, d'après le rapport d'étude d'avril 2008 « Analyse Transversale de bilans LOTI (*) de projets routiers » : « pour tous les projets renseignés, les prévisions surestiment les accidents évités ainsi que le nombre de tués et de blessés évités. Les écarts entre prévisions et réels sont souvent importants. » (Chapitre 3.2 p 36)

Sécurisons plutôt notre route nationale, afin que tous puissent en bénéficier, poursuivons et intensifions les actions d'éducation de comportement des conducteurs.

La moyenne de temps de parcours effectif, indiqué dans le dossier de concertation (p 30), sur les différentes routes entre Castres et Toulouse, ne tient pas compte de la durée réelle aux abords de Castres et de Toulouse ; le temps entre ces 2 points est généralement constant.

(*) Loi d'Orientation des Transports Intérieurs – n°82-1153 du 30/12/82

Discours du Président de la République à l'occasion des conclusions du Grenelle de l'environnement 25/10/2007

[...] Car c'est bien à une révolution que nous invite ce Grenelle de l'Environnement qui achève le premier temps de ses travaux.

Une révolution dans nos façons de penser et dans nos façons de décider.

Une révolution dans nos comportements, dans nos politiques, dans nos objectifs et dans nos critères [...]

[...] Il faut avoir le courage de reconnaître que nous ne pouvons plus définir des politiques en ignorant le défi climatique, en ignorant que nous détruisons les conditions de notre survie. [...]

[...] Premier principe : tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques seront désormais arbitrées en intégrant leur coût pour le climat, leur « coût en carbone ». Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé.

Deuxième principe : nous allons renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt, ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays totale et nous allons appliquer ce principe à la politique des transports.

Le Grenelle propose une rupture et bien, je propose de la faire mienne. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports.

Une autoroute n'empêchera pas les difficultés propres à la circulation urbaine à l'entrée et à la sortie de ces villes, voire au contraire.

Les déplacements des particuliers par transport en commun pourraient être améliorés entre autre par d'autres moyens comme le covoiturage, l'auto partage, le PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise), mais surtout par un meilleur service des bus entre Castres et Toulouse, qui profitera à toutes les catégories sociales et aux handicapés qui représentent 14% de la population. Cela a été fait entre Castres et Albi, avec un franc succès ; actuellement Castres ne dispose que **de 6 allers/retours de bus en direction de Toulouse (du vendredi au samedi) et un coût de 32,16€ les 6 trajets contre 15€ les 10 trajets pour Albi !**





Solutions alternatives opposées aux 2 solutions retenues :

Castres - Soual :

Aménagement sur place avec projet urbain tenant compte des réserves foncières existantes,

Soual - Puylaurens :

Sécurisation sur place prenant en compte les réserves foncières existantes,

Puylaurens - Verfeil :

Sécurisation des accès à la nationale [Selon l'étude de 1997, faite pour la DRE, les 2 créneaux en 2x2 voies sont inutiles compte tenu du faible trafic.]

Sécurisation des autres axes routiers principaux :

Castres - Albi, Castres - Lavour, Castres - Revel - Castelnaudary.

• Pour les transports collectifs :

Réseau ferroviaire : renforcement du rail entre Castres Lavour et Toulouse

Voyageurs : augmentation du cadencement des trains entre Castres et Toulouse, lignes de bus à cadencer entre ces deux villes, en liaison avec les Plans de Déplacements Entreprise (PDE) de Castres et de Toulouse,

Marchandises : par fret ferroviaire grâce à une politique volontariste.

• Autres solutions :

Diminution des déplacements professionnels en faisant appel aux technologies existantes : réunions téléphoniques, Visioconférences, télétravail à domicile, etc...

CONCLUSION :

L'association Les Mille Collines refuse le choix proposé entre une autoroute et une 2x2 voies, car il s'agit d'un seul projet avec les mêmes conséquences sur l'environnement et l'urbanisme.

Nous demandons :

- Un aménagement intelligent et la sécurisation des réseaux existants ;
- Le renforcement rapide de la ligne ferroviaire Castres-Toulouse ;
- La mise en place de cars ou bus interurbains, répondant aux vrais besoins de mobilité de notre région ;
- Que les aménagements existants, largement financés par les contribuables, restent dans le domaine public, pour en conserver la gratuité d'accès.

Dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, la tendance dès aujourd'hui est à la diminution de la vitesse sur les autoroutes.

Le développement économique du Sud Tarn ne verra sa réussite que s'il est associé à un aménagement cohérent et durable du territoire, correspondant à une étude de besoins réels, en adéquation avec la charte InterSCOT de l'aire urbaine de Toulouse, en reliant les pôles d'équilibre et les villes moyennes telles que Castres.

Nous réclamons la protection de nos terres agricoles le long de la Vallée du Girou : l'agriculture, dans le Tarn, est la principale activité économique, par la production de produits alimentaires ou par leur transformation et distribution.

Le Sud-Tarn doit être avant-gardiste et refuser ce projet d'autoroute concédée ou 2x2 voies, au lieu de le promouvoir comme la seule et unique solution pour son développement. Mesdames et Messieurs nos élus, veillez au bien-être et à l'avenir de nos enfants sur notre territoire, qui se devrait d'être exemplaire.

