

La Liaison Castres-Toulouse à 2x2 voies par Verfeil : un projet d'état «IRRECEVABLE».



COLLECTIF POUR L'AVENIR DU PUYLAURENTAIS (CAP)

*Association membre de
l'UPNET (Union Protection
Nature Environnement
Tarn).*

*L'association a pour objet, dans
le cadre du développement
durable, de proposer et de soutenir
les actions prises en faveur de
l'intérêt général du Puylaurentais
et du Sud du Tarn, notamment,
en préservant et en développant
dans les domaines :*

- écologique, l'environnement
et la qualité de la vie,*
- socio-économique, le site et les
activités de l'homme,*
- culturel, la richesse de l'histoire
de son terroir,*
- financier, les solutions optimales
concourant à l'objet de
l'association.*

*Saint Loup
81700 PUYLAURENS
cap.sudtarn@aliceadsl.fr*

Pour quelles raisons ?

L'objet du débat public porte sur le projet d'achèvement de la mise en 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en alternative à la mise en 2x2 voies progressive.

En fait, il n'existe aucune alternative. Les deux variantes présentées par l'État sont en site neuf, ont des caractéristiques techniques quasi identiques et ne diffèrent que par le mode de financement et un phasage de réalisation dans le temps.

Le dossier du débat public n'est pas sincère

Le projet est en opposition avec les politiques

publiques d'aménagement du territoire (réseau de pôles d'équilibre et de villes moyennes avec espaces interstitiels en zone agricole).

Il va créer un étalement urbain, un grignotage des zones agricoles et une augmentation du transport individuel dans la vallée du Girou, à vocation agricole.

Il va être source d'iniquité et de discrimination sociale par l'argent sur le plan de la sécurité routière (les privilégiés sur l'autoroute à péage et les autres sur la RN 126, départementalisée, sans réalisation de travaux de sécurisation).

Première position de l'association CAP

Refus du contenu du dossier de débat public : ni autoroute à péage, ni aménagement progressif de la RN 126 en 2 x 2 voies, qui, à terme, pourrait servir de support à un axe autoroutier d'un futur grand contournement de Toulouse.

Soutien du plan régional de renforcement du réseau ferroviaire entre Castres et Toulouse et de tout projet favorisant l'intermodalité des transports (route/rail).
Appui à la concrétisation des orientations de l'interSCoT toulousain concernant les territoires situés au nord et à l'est de l'agglomération toulousaine.

Demande de réalisation de travaux de sécurisation de la RN 126, section par section, adaptés aux trafics réels (accès, carrefours, glissières).

Entre Castres et Soual, une 2x2 voies sur les emprises initiales.

Par contre, entre Puylaurens et Verfeil, pas de contournement de Cuq Toulza. La traversée de ce village ne présente aucune difficulté particulière.

Pas de zones de dépassement entre Puylaurens et Verfeil. Une étude faite, en 1997, à la demande de la DDE du Tarn, concluait à l'inutilité de tels travaux, compte tenu des faibles trafics prévus. (Voir dossier préalable à l'enquête publique réalisée pour la déviation de Puylaurens -2000).



Non à l'amalgame entre l'agglomération de Castres - Mazamet et le Sud Tarn.

Nous dénonçons l'amalgame savamment entretenu par les tenants tarnais de l'autoroute à péage.

Ils veulent nous faire croire que ce qui est bien pour l'agglomération Castres-Mazamet, et le Pays d'Autan, est bon, aussi, pour le Sud du Tarn.

Comparons les données additionnées relatives au Pays d'Autan et à la Communauté de Communes Lauragais-Revel-Sorézois à celles de l'aire d'étude du projet.

Cette dernière comprend le Sud du Tarn (égal à l'arrondissement de Castres) et le Lauragais. Nous remarquons que le Pays d'Autan et la Communauté Lauragais-Revel-Sorézois, favorables à l'autoroute à péage, ne représentent que :

- 17% des communes concernée par le projet,
- 20% de la superficie de l'aire d'étude,
- 42% de la population de celle-ci.

Les besoins exprimés par les deux entités sus nommées doivent tenir compte de ceux des autres composantes concernées. Ce qui est bon pour Castres et Revel ne l'est pas pour le reste du territoire et de ses habitants. (Voir le contenu des Scots existants)

Le Pays d'Autan ne représente seulement que 33 communes et à peine 10% de la population de l'aire urbaine de Toulouse dont le devenir est fixé dans l'interSCoT toulousain opposable au Scot du Pays d'Autan

Enclavement - Désenclavement de Castres et de Mazamet.

Enclavement de Castres ?

Non, la ville de Castres n'est pas enclavée.

Son territoire est irrigué, dans toutes les directions, par deux nationales et sept départementales (cinq de catégorie 1 et trois de catégorie 2, dont la voie reliant Castres à Labruguière, par le Causse).

La non réalisation de la partie de la RN 126 comprise entre Castres et Soual, en 2x2 voies pour répondre à la forte progression du trafic local, ne relève pas du désengagement de l'Etat mais de la décision des responsables politiques locaux de changer, à la fin des années 1990, l'itinéraire initial de la partie urbaine de cette portion, retardant de plus de 10 ans sa réalisation finale.

Enfin, affirmer que Castres est la seule sous-préfecture française non reliée à la capitale régionale par une 2x2 voies est une erreur manifeste. Il existe bien d'autres sous-préfectures en France qui sont dans ce cas, y compris mêmes des préfectures.

Désenclavement de Mazamet ?

Oui, la ville de Mazamet et le pays mazamétain sont enclavés par rapport au pays castrais.

Les responsables politiques et économiques du bassin de vie castro-mazamétain feraient mieux de concentrer leurs efforts pour créer enfin une 2x2 voies entre ces deux villes et la déviation de la ville de Mazamet.

Réaliser ces aménagements routiers sera bien plus bénéfique à l'économie de ce bassin de vie, que de vouloir imposer, entre Castres et Verfeil, une 2X2 voies contraire à l'intérêt des habitants de la vallée du Girou et du Lauragais, bassins à vocation agricole.





L'autoroute, créatrice d'emplois ?

L'affirmation que le bassin castro-mazamétain a perdu proportionnellement plus d'emplois que les autres villes moyennes de la région Midi-Pyrénées parce que ce bassin n'est pas relié à la métropole régionale par une 2x2 voies est un postulat, démenti par la réalité des faits.

En effet, les dernières statistiques de l'INSEE connues, en matière d'emplois industriels et d'emplois salariés totaux, sont rappelées dans le tableau ci-après :

Période du 31/12/1997 au 31/12/2007				
Zones d'emploi	Emplois industriels		Emplois salariés totaux	
	Nombre	Evolut. %	Nombre	Evol. %
Toulouse	+ 7 104	+ 11,35	+ 97 766	+ 25,48
Montauban	- 679	- 0,67	+ 8 606	+ 14,31
Albi-Carmaux	- 1 181	- 13,01	+ 6 427	+ 12,24
Tarbes	- 711	- 0,78	7 705	+ 14,57
Rodez	+ 1 025	+ 13,06	+ 6 134	+ 13,53
Castres-Mazamet	- 2 919	- 23,88	- 1 553	- 0,03
Auch	- 259	- 0,53	+ 5 794	+ 14,80
Foix-Pamiers	+ 695	+ 16,56	+ 3 949	+ 16,30
Carcassonne	- 617	- 0,09	+ 6 980	+ 13,19

L'analyse des valeurs présentées dans ce tableau fait ressortir, sur la période étudiée, les points forts suivants :

Hors, les villes de Toulouse, de Rodez et de Foix-Pamiers, **les emplois industriels ont régressé dans les autres bassins** : très faiblement pour Montauban, Tarbes et Carcassonne (- de 1 %), plus fortement pour Albi-Carmaux (- 13 %) et très fortement pour Castres-Mazamet (- 24 %).

Hors Castres-Mazamet (- 0,03 %), **toutes les villes étudiées ont progressé au niveau du total des emplois salariés** : de plus de 12 % pour Albi-Carmaux à plus de 25 % pour Toulouse, en passant par la zone des **14 %, pour Montauban, Tarbes, Rodez, et Auch !!**

La réalité de la dynamique d'Auch et surtout de Rodez, ne disposant pas sur la période considérée, d'une 2x2 voies, montre, à l'évidence, que l'autoroute à péage n'est pas synonyme de création d'emplois. C'est la dynamique d'entreprise développée par les responsables politiques et économiques, qui est à la base de la création d'emplois et du succès d'un bassin de vie.

Une fois créés, faut-il encore que les emplois soient pérennisés.

Le Journal d'Ici, publiait, dans son édition du 19 au 25 novembre 2009, la répartition, au mois d'août 2009, des demandeurs d'emploi tarnais, qui se présentait de la façon suivante :

Bassins d'emploi	Demandeurs d'emploi	
	Nombre	%
Albi- Carmaux	11 743	51,40
Castres-Mazamet	8 820	38,60
Gaillac-Graulhet	2 266	9,90
Total	22 829	100, 00

Pour conclure, **quel est l'intérêt de créer**, dans le bassin d'Albi-Carmaux, **6 134 emplois**, en 10 ans, si ce bassin doit concentrer plus de **la moitié des chômeurs du département?** Structurellement, le bassin de Castres-Mazamet semble avoir mieux résisté à la destruction d'emploi que le bassin nordiste.



Seconde position de l'association CAP : un projet d'aménagement cohérent du Sud du Tarn.

Le projet de l'Etat, contraire au développement équilibré des pôles retenus par la charte InterSCoT de l'agglomération, toulousaine et par le SRADDT développé par le Conseil Régional de Midi Pyrénées, constitue **une erreur d'aménagement du territoire.**

Il conduit à l'échec de la politique définie pour la maîtrise de l'étalement urbain.

Ce projet, dans les terres agricoles de la Vallée du Girou, ignorant le pôle d'équilibre de St Sulpice/Lavaur, amène un urbanisme (commercial et habitat) à chaque échangeur.

Il supprime ainsi le projet de constitution de bassins de vie autonomes.

Il fragilise, par un mitage des activités, les pôles de développement et d'emploi retenus par les ScoT.

Ce projet réengage les communes de l'Est Toulousain et du Sud du Tarn, dans un **Grand Contournement Autoroutier de Toulouse par la vallée du Girou** (Castelnau d'Estrefonds, Verfeil, Puylaurens), puis l'axe Revel-Castelnaudary, (projet pourtant abandonné).

Il ruine le ScoT Nord toulousain dans sa recherche d'une frontière forte avec Toulouse, entre urbain et rural le long de la vallée du Girou et celui du Scot Lauragais, décliné pour les cantons de Caraman et de Lanta, à une vocation agricole.

Ce projet ne correspond pas à une véritable approche multimodale de déplacement entre les villes moyennes, les pôles d'équilibre et la métropole toulousaine.

Eloigné de la voie de chemin de fer et des gares routières existantes dans la Vallée de l'Agout, **ce projet condamne les nouveaux habitants de la vallée du Girou au seul mode automobile** et n'apporte aucune amélioration aux déplacements routiers pour le reste du territoire du Sud-Tarn.

Les nouvelles exigences du développement durable imposent :

- une nouvelle approche des projets routiers telle que le dit Madame la Sénatrice Jacqueline Alquier : « veillons à la bonne articulation de cette infrastructure nouvelle avec l'ensemble de système de transport existant [...] tout mode confondu ».
- la constitution de bassins de vie, autour de pôles d'équilibre, réunissant emploi, habitat, services, limitant ainsi au mieux les déplacements.

En conclusion :

- L'association CAP n'accepte pas qu'une infrastructure routière telle que la LACT puisse mettre en péril les plans d'aménagement du territoire de la région toulousaine mis au point après une analyse multicritères approfondie et une participation d'acteurs sans égal dont témoigne la charte interSCOT.
- L'association CAP n'accepte pas ce qui ressemble à du « nymbisme inversé » se résumant à l'exigence d'une liaison autoroutière entre Castres et Gragnague ne se souciant guère des conséquences environnementales et socio-économiques néfastes que cette infrastructure routière amènerait inévitablement aux territoires traversés.
- L'association CAP soutient l'UPNET qui propose, à l'opposé, un schéma cohérent d'une Liaison Routière Efficace - la LRE - qui pourrait préfigurer un Grand Contournement de Toulouse, selon un tracé innovant, car multimodal, entre Castres et Toulouse et qui relierait les pôles d'équilibre et les villes moyennes situés au Nord et à l'Est de Toulouse : Montauban - Saint Sulpice - Castres - Revel - Castelnaudary.

