

cndp

Commission particulière
du débat public
Liaison Castres-Toulouse

LES CAHIERS D'ACTEURS

N°41
JANV. 2010

*Union Protection Nature et
Environnement du Tarn*

*L'UPNET a été créée en 1981.
Statutairement définie comme
une fédération départementale,
elle s'inscrit dans la mouvance
associative nationale et régionale
en étant membre de France
Nature Environnement
et de FNE Midi-Pyrénées.
Elle est agréée pour l'environne-
ment et l'urbanisme.
Elle compte 35 associations
adhérentes et cotisantes en
2009*

*10, rue du Consulat
BP 20107
81102 Castres Cedex
05 63 72 99 10*

Courriel :
upnet@wanadoo.fr
Contact sur :
www.upnet.asso.fr

La Liaison Autoroutière Castres-Toulouse : un projet de développement « INSOUTENABLE ».

Améliorer la mobilité des personnes et des biens afin de renforcer l'économie d'un territoire ne peut que faire consensus.

Cependant, cette mobilité ne peut pas être traitée sans mise en perspective avec les spécificités du territoire dont elle est supposée améliorer la situation économique. C'est une évidence mais rarement approfondie tant l'efficacité des déplacements prime sur les autres aspects. **Les infrastructures routières doivent être considérées comme des éléments structurants vis à vis de l'aménagement du territoire.**

Par conséquent, il est nécessaire de qualifier les caractéristiques principales selon les

attendus du développement durable du territoire censé être « irrigué » par le projet routier considéré.

En outre, la mobilité ne doit pas être limitée aux seules infrastructures routières. **La multi modalité des transports est désormais une exigence incontournable.**

En conséquence, toute décision concernant ce projet doit appréhender la pertinence de la liaison Castres-Toulouse **en termes d'aménagement du territoire dans le cadre d'un schéma de développement soutenable pour le 21^{ème} siècle et les suivants et à l'échelle de l'Est et du Nord-Est de l'aire urbaine et métropolitaine toulousaine.**

Vous avez dit « liaison rapide Castres-Toulouse » ?

Le projet est présenté comme une liaison Castres-Toulouse. Cependant, la nouvelle infrastructure proposée relierait Castres non pas à Toulouse mais à l'embranchement sur l'A68 à Gragnague... Cette distinction peut apparaître artificielle. Pourtant elle s'avère d'importance.

En effet, **les tenants d'une liaison autoroutière (ou 2 x 2 voies) entre Castres et Toulouse présentent celle-ci comme « La » solution qui améliorerait la rapidité et la régularité des déplacements entre les deux localités.** Cette affirmation fait l'impasse sur la saturation chronique de la rocade toulousaine.

Souhaiter des déplacements rapides et réguliers afin d'atteindre Toulouse sans tenir compte de cette situation nous paraît tout à fait inconcevable dans le cadre d'un projet se fixant comme objectif d'améliorer durablement la mobilité !

C'est le renforcement des déplacements intermodaux dans la ceinture périurbaine toulousaine qui doit être visé en priorité. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle a abouti le Groupement d'Intérêt Public d'Aménagement et de Développement du Territoire de l'Aire Urbaine de Toulouse en se basant sur les résultats de diagnostics effectués **à la seule échelle territoriale pertinente : celle de l'aire urbaine de Toulouse.**



Le projet de l'Etat : une erreur d'aménagement du Sud Tarn.

De l'aménagement du territoire ;

Les interactions entre aménagement du territoire, mobilité et environnement sont désormais une évidence au sein même des structures de l'Etat.

En effet, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'Écologie a pour mission « de porter une attention forte aux effets du trafic routier sur la santé, à la lutte contre le changement climatique, à la participation du public à la définition des aménagements routiers, et aux actions en faveur du développement durable ».

En Midi-Pyrénées, la DREAL a également pour mission d'analyser les aménagements routiers à l'aune des attendus de l'aménagement du territoire.

En conséquence, la question essentielle qui se pose est de reconnaître si le projet de « Liaison Autoroutière Castres - Toulouse » - ou LACT - tel que soumis au débat, est pertinent ou pas, en termes d'aménagement du territoire.

Le projet « LACT » : un déni de cohérence territoriale mettant en péril les choix des pôles d'équilibres de l'aire urbaine toulousaine.

Le tracé proposé est en profond désaccord avec le projet d'aménagement retenu par la **Charte InterSCOT de l'aire urbaine toulousaine**, fruit de plusieurs années d'analyses partagées avec un panel d'acteurs représentant l'avis de plus de **340 communes et 1 million d'habitants**. La légitimité de ces analyses approfondies (plusieurs documents représentant plus de 200 pages disponibles sur www.auat-toulouse.org) est à comparer avec les études réalisées par les instances décisionnaires porteuses du projet de LACT. Le diagnostic effectué par le « **Pays d'Autun** » (ne représentant seulement **33 communes et à peine 10% de la population de l'aire urbaine de Toulouse...**) affirme que la **liaison autoroutière participerait « à l'équilibre régional tel que défini par le projet interSCOT »**. Mais où se trouve l'analyse approfondie qui viendrait conforter cette assertion ? (voir *Cahier d'acteur n°5 et les 11 (!) pages de synthèse sur 'www.paysdautun.fr'*).

Et que penser du fait que le SCOT pour plusieurs communes tarnaises pourtant sur le tracé de la LACT (Cambon-lès-Lavaur, Cuq-Toulza, Puylaurens, St Germain des Prés...) soit, à ce jour encore, à l'état d'ébauche ?

A l'opposé du projet LACT, la **charte interSCOT prévoit de maintenir et de valoriser la fonction agricole de la vallée du Girou**, terre fertile considérée comme un véritable territoire ressource à haute valeur stratégique pour le sud du Tarn et la région toulousaine (Voir *cahier d'acteurs n°11 - Chambre d'agriculture du Tarn*). En outre, la **charte ambitionne un regroupement des nouveaux habitats sur les deux pôles économiques d'équilibre que sont Lavaur et Villefranche-de-Lauragais, dotés de gares ferroviaires et de transports en commun adéquats et non pas dans la vallée du Girou.** (Schéma 1)

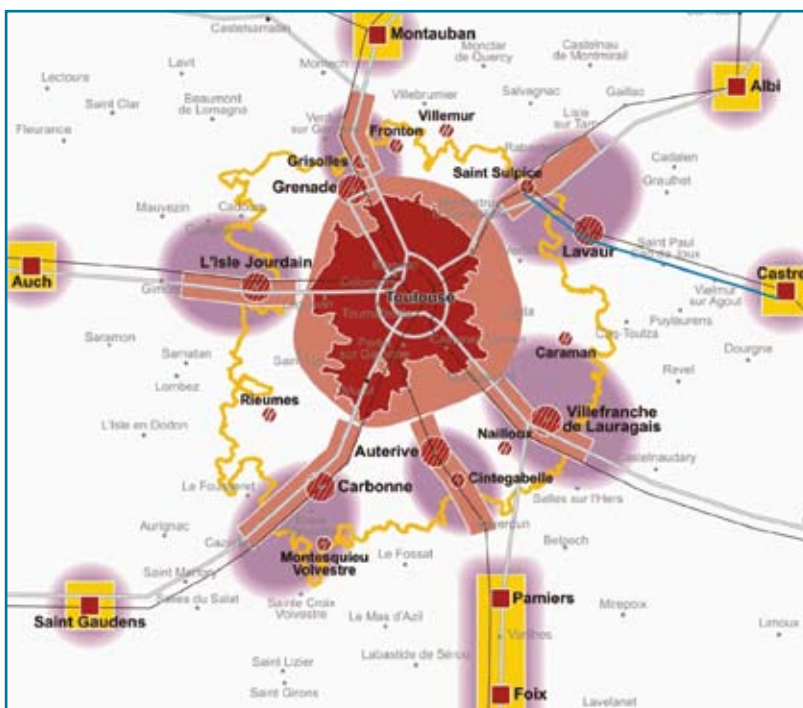


Schéma 1 : les pôles d'équilibre d'après la charte interSCOT (2005).

Les pôles d'équilibre définis pour l'Est et le Nord-Est toulousains sont Saint Sulpice, Lavaur et Villefranche-de-Lauragais. Les déplacements multimodaux (rail-route) s'effectuent par la vallée de l'Agout reliant Castres à Saint Sulpice. La vallée du Girou reste à vocation agricole.

Légende :
Cercles violets : bassins de vie périphériques (= pôles d'équilibre)
Rectangles jaunes : villes moyennes proches.
Trait bleu : itinéraire préconisé par l'UPNET



Le projet LACT : un déni d'aménagement durable des territoires favorisant le mitage et les déplacements routiers, porteur d'iniquité sociale.

Les surfaces commerciales et les lotissements se développeront à partir des « **abcès d'urbanisation** » que constitueront les différents échangeurs. Cet urbanisme non intégré s'accompagnera de conséquences négatives environnementales et sociales. Ces dernières sont parfaitement connues et se nomment « mitage de l'espace rural », « consommation d'espaces agricoles », « contrainte du tout-voiture », « absence de liens sociaux »...

Le « Grenelle » a d'ailleurs statué sur ces négativités. Il suffit pour s'informer de lire la loi n° 2009-967 du 03/08/09. On rappellera, quelques unes des « recommandations » de cette loi :

- « Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles »,
- « Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie »,
- « Créer un lien entre densité urbaine et niveau de desserte par les transports en commun »,

« Pour les déplacements interurbains et périurbains, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ».

Notons que ce même « Grenelle » a conduit à l'abandon du projet de Grand Contournement de Toulouse, au vu des tracés présentés et de ses conséquences socio-économiques et environnementales, considérées comme non « soutenables »...

Encourager l'installation de nouveaux habitants autour de l'axe autoroutier sur des terres agricoles qui seront moins inabondables qu'à proximité de Toulouse sans se préoccuper ni des structures de services adaptées, ni du choix des moyens de transport, nous apparaît comme l'archétype même du scénario non soutenable favorisant l'iniquité sociale, sans même parler de l'éventualité d'un péage retenu dans le cas de « l'autoroute concédée ».

Le projet LACT : une erreur d'appréciation basée sur une vision dépassée du développement économique.

Contrairement aux idées reçues, **une autoroute n'est pas obligatoirement synonyme de développement économique même dans le cas d'une infrastructure territorialement intégrée.**

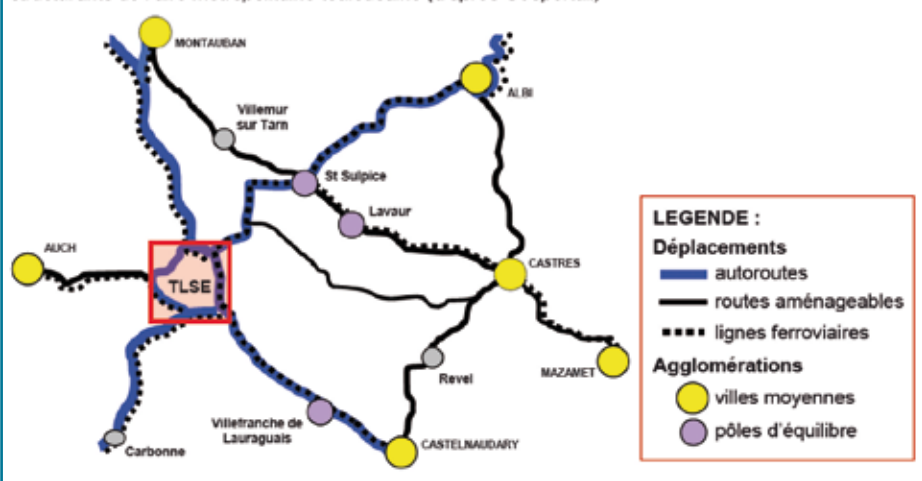
Dans tout les cas, sa création doit s'accompagner d'une véritable politique volontariste d'attractivité du territoire (voir les travaux

sur l'observatoire de l'A20, par exemple).

Or, les tenants du projet LACT considèrent que l'autoroute sera l'élément déterminant de cette attractivité territoriale. C'est une curieuse inversion de raisonnement ... Citer les réussites de l'A68, ou de l'A62 sans en analyser les causes et faire un « copier-coller » pour le bassin Castres-Mazamet, relèvent plus de l'autosuggestion que de l'analyse.

Et, en ce début du XXI^{ème} siècle, peut-on raisonner sur l'attractivité territoriale comme il y a 20 ou 30 ans en misant tout sur une infrastructure autoroutière ? Une nouvelle fois le « Grenelle » a répondu par la négative à cette question et de nouveau il suffit pour s'en convaincre de lire la loi correspondante.

Schéma 2 : Le schéma des principaux axes intermodaux structurants de l'aire métropolitaine toulousaine (d'après Géoportail)





La position de l'UPNET : un projet d'aménagement cohérent du Sud du Tarn.



> Une proposition en harmonie avec les schémas d'aménagement durable régionaux et nationaux.

En respectant l'esprit de la législation, nous nous positionnons hors du « choix » imposé « autoroute concédée » ou « 2 fois 2 voies à amélioration progressive ». Nous réaffirmons que c'est l'analyse des opportunités d'amélioration de la mobilité du bassin Castres-Mazamet dans le contexte d'un aménagement intégré du territoire de l'aire urbaine de Toulouse qui aurait dû être au cœur du débat public.

> Une Liaison Routière Efficace (LRE) entre Castres-Saint Sulpice (via Lavaur) et entre Castres-Castelnaudary (via Revel).

Ce projet de liaison efficace par la vallée de l'Agout présente trois avantages par rapport à celui de la vallée du Girou :

- > il se raccorde sur l'autoroute A 68, en ne présentant que 6 km de plus de parcours,
- > il respecte les grandes orientations de la charte interSCOT de l'aire urbaine et métropolitaine de Toulouse,
- > il favorise, dans le domaine des transports des personnes et des marchandises, la solution multimodale qui intègre le rail et la route.

En outre, les financements ainsi dégagés permettront de réaliser les déviations nécessaires de Saint Sulpice, Lavaur, Saint Paul Cap-de-Joux et Revel (Schéma 2).

En conclusion

> L'UPNET 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'UPNET n'accepte pas ce qui ressemble à du « nimbysme 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'UPNET 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.

