

Proposition du Grand Toulouse concernant le débat public sur la LACT, Liaison Autoroutière Castres-Toulouse

Grand
le Toulouse
communauté urbaine

Contact :
Grand Toulouse
1 place de la
Légion d'Honneur
BP 35821
31505 Toulouse cedex 5

Toulouse, métropole de la Région Midi-Pyrénées, se situe au centre d'un réseau de transport en étoile desservant de nombreux chefs lieux départementaux : Auch, Montauban, Albi, Castres, Foix-Pamiers, Saint-Gaudens et, hors région, Carcassonne rayonnent à moins de 100 km de Toulouse.

Toutes ces villes sont reliées à la capitale régionale par voie ferrée. Concernant la liaison autoroutière, seule la ville de Castres ne dispose pas d'une infrastructure de ce type, la liaison d'Auch étant en bonne voie.

Castres-Mazamet, deuxième pôle d'emploi de la région Midi-Pyrénées doit pouvoir bénéficier de liaisons ferrées et de connexions routières efficaces en rapport avec ses besoins et avec une recherche d'équilibre régional.

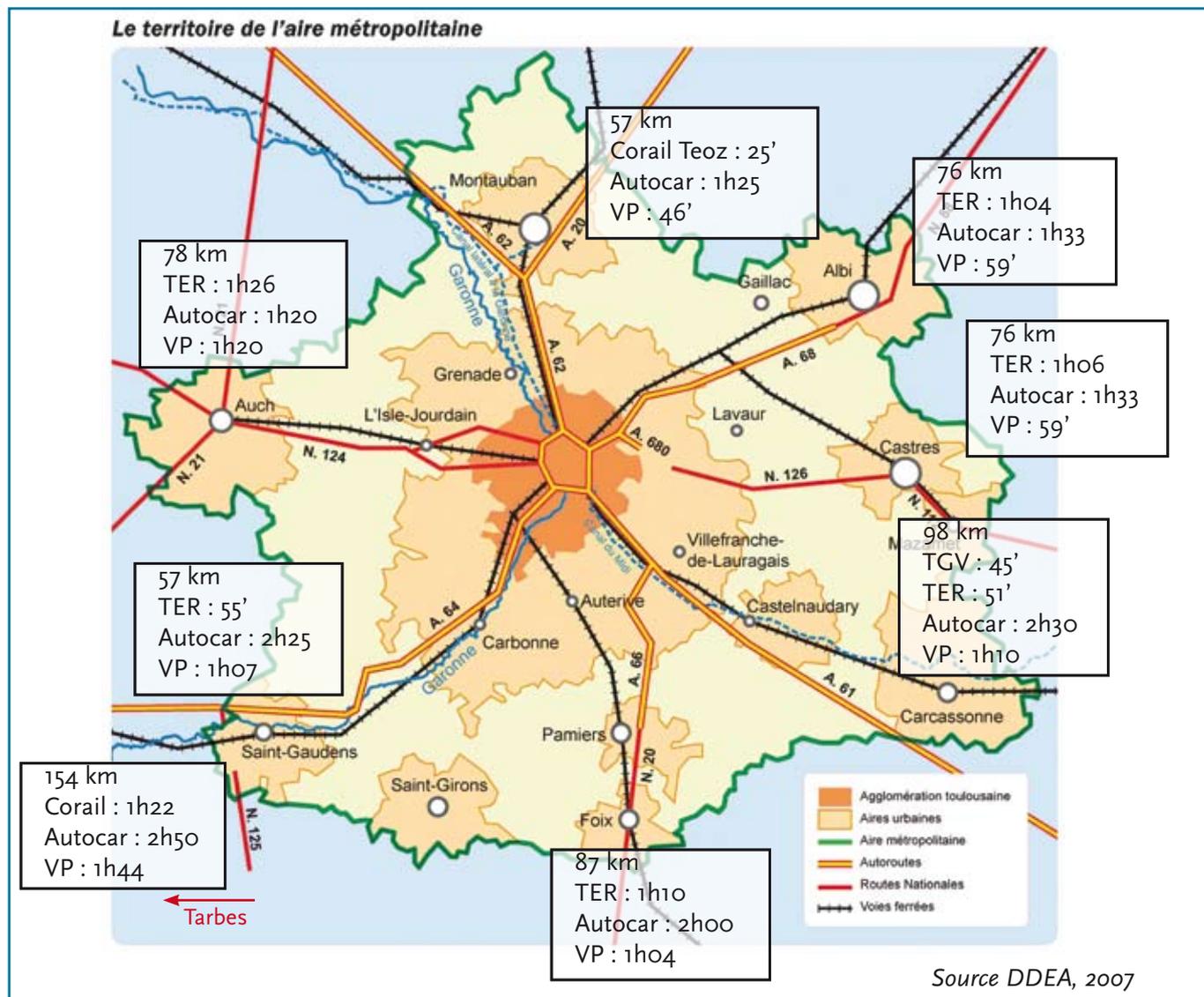
Les réseaux ferrés et routiers actuels situent en moyenne Castres à 1h20 de Toulouse. Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, il paraît difficile d'améliorer les liaisons routières sans porter d'effort sur les transports en commun plus économes en énergie et moins polluants. L'étude de la LACT devra donc intégrer le développement des transports en commun accompagné de mesures incitatives.



Le fer :

Toulouse doit accueillir, à l'horizon 2018, la Ligne à Grande Vitesse Tours – Bordeaux – Toulouse. Cette infrastructure nouvelle permettra de connecter Toulouse à Bordeaux en 1h00 (2h00 actuellement) et à Paris en 3h00 (5h00 actuellement).

Le plan rail mis en œuvre par la région et le raccordement de Toulouse au réseau ferré à grande vitesse représentent un enjeu majeur pour Midi-Pyrénées et son développement équilibré en étoile autour de Toulouse. Castres doit donc disposer d'infrastructures de transports qui lui permettront de bénéficier du réseau ferré à grande vitesse.



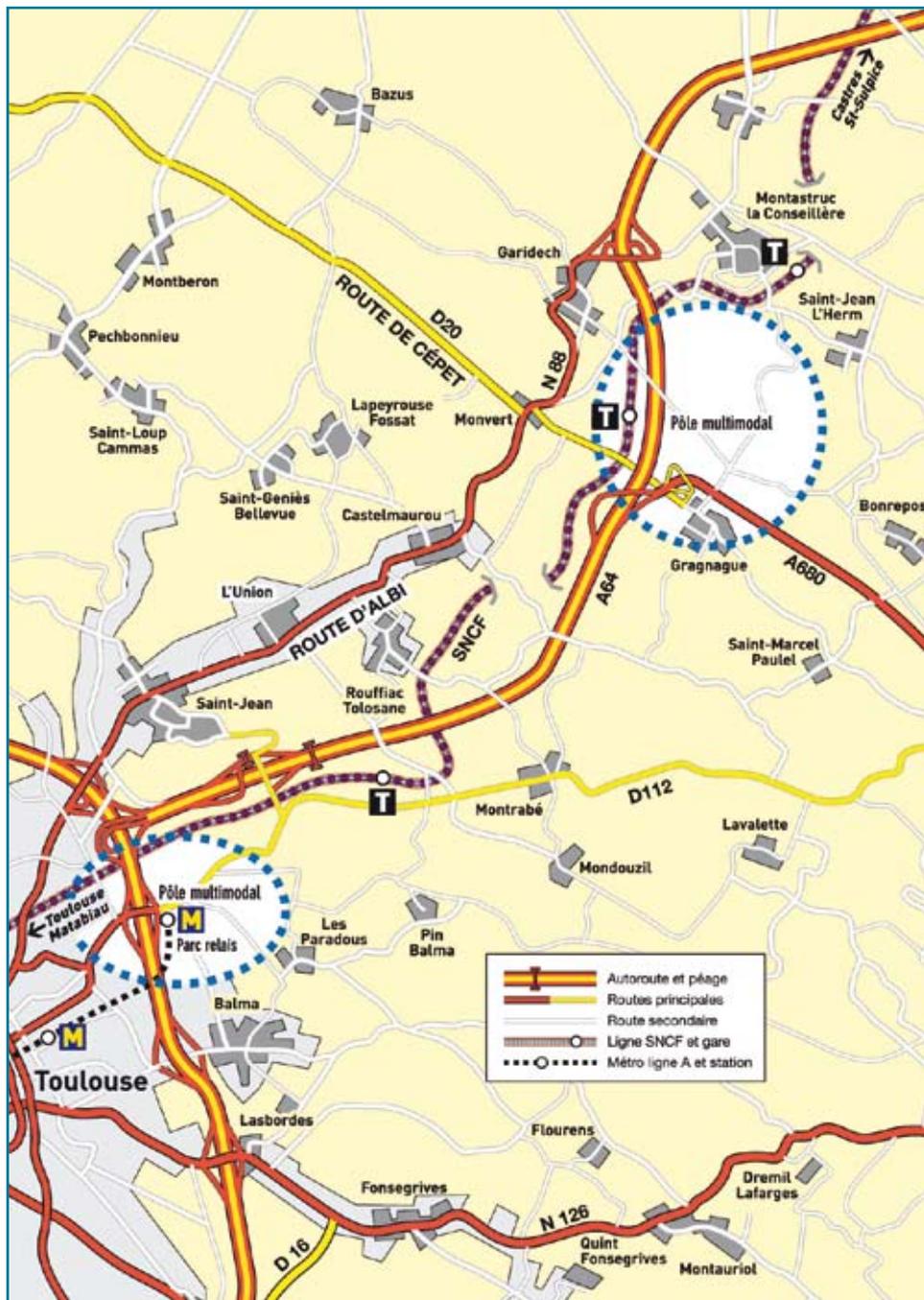
La multimodalité :

La LACT ou plutôt Verfeil-Castres représente un enjeu majeur pour une offre multimodale de transports sur la région Midi-Pyrénées.

Les travaux à venir pour le doublement de la ligne ferroviaire Toulouse-Saint Sulpice permettront à l'horizon 2014 d'améliorer le cadencement Toulouse-Castres et probablement les temps de parcours proches aujourd'hui d'1h20.

Les liaisons en autocars pourront, à temps égal, en empruntant l'autoroute, compléter l'offre ferrée et améliorer la desserte du territoire. La LACT devra donc intégrer des dispositions particulières concernant le passage des transports collectifs comme le franchissement gratuit et sans arrêt des péages.

De plus, dans un souci de maîtrise des flux sur la métropole régionale, l'intermodalité devra trouver toute sa signification par la mise en place de systèmes innovants.



Toute infrastructure nouvelle génère de nouveaux flux qui devront être maîtrisés aux portes de Toulouse par une connexion efficace au réseau de transports en commun, la création de parcs relais et la mise en place de tarifs combinés autoroute – transports en commun.

L'étude devra prendre en compte la faisabilité de pôles multimodaux centrés sur, d'une part, Gragnague, Montastruc, la gare de Garidech et l'échangeur de Gragnague et, d'autre part, Balma-Gramont et Argoulets autour des deux stations de métro et de l'échangeur A68.

Le développement de ces deux pôles devrait permettre de limiter l'usage de la voiture en incitant à l'intermodalité.

Source Mairie de Toulouse, 2009

Les enjeux du grenelle de l'environnement :

Le secteur des transports est responsable d'une part significative de la croissance des gaz à effet de serre en France depuis 1990, c'est la raison pour laquelle les dispositions du Grenelle de l'environnement précisent que les nouvelles infrastructures routières et autoroutières doivent être limitées à la résolution des cas de sécurité et de congestion, ou d'intérêt local.

En ce sens, la priorité en matière de transports est de doubler les réseaux de lignes à grande vitesse (LGV) et d'augmenter de 25 % la part du fret ferroviaire d'ici 2012 ou également d'améliorer l'intermodalité des différents modes de transports (TER, parking de délestage, vélos, bus périurbains) et inciter ainsi les particuliers à l'usage d'autres modes de locomotion.

Ces aspects devront constituer le fil conducteur des débats et de la poursuite des études.

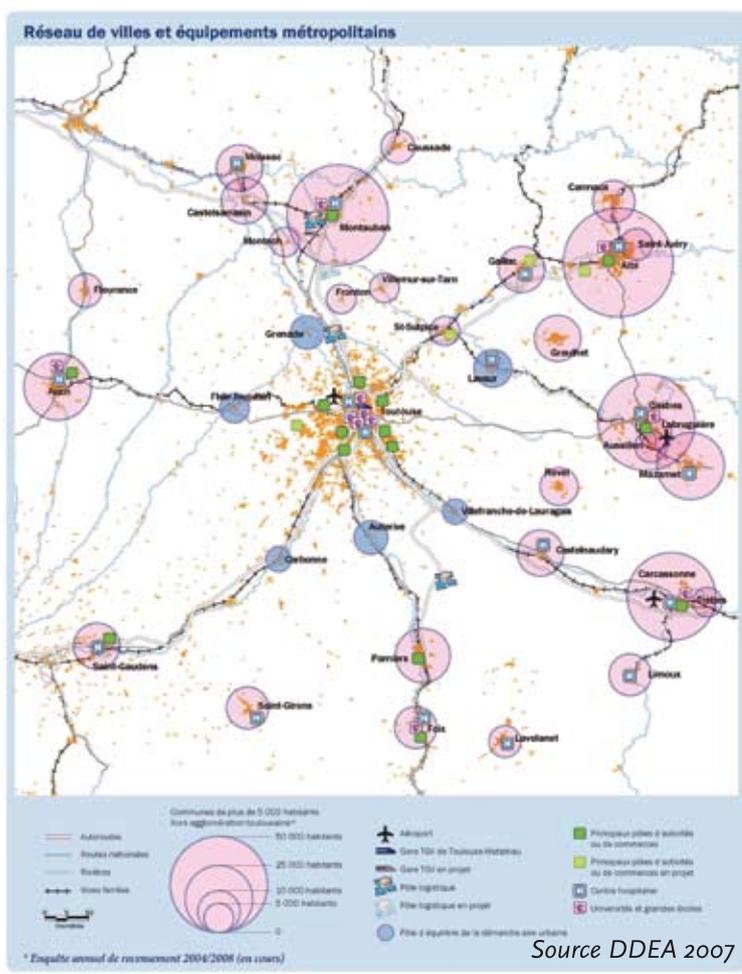


La route :

Les déviations de Soual et de Puylaurens ont considérablement amélioré la liaison Castres-Toulouse. La liaison Soual-Castres présente un enjeu majeur pour l'agglomération castraise car les trafics urbains, interurbains et d'activités économiques locales sont mêlés.

La liaison Puylaurens-Verfeil ne présente pour sa part qu'un enjeu de liaison interurbaine où l'aspect environnemental et agricole devront faire l'objet d'une attention particulière.

L'étude de cette liaison autoroutière devra s'attacher à limiter l'étalement urbain et plutôt favoriser un développement multipolaire maîtrisé. Le développement économique et la croissance démographique conduisent, en effet, à un élargissement de l'aire urbaine et engendrent une forte consommation de l'espace périurbain. Du fait de l'absence de contrainte géographique majeure et de la grande disponibilité des terrains en périphérie, l'aire toulousaine est confrontée à un phénomène d'étalement urbain très important. Il en résulte une très forte consommation d'espace, de l'ordre de 25 à 30 km² par an. La densité de l'aire urbaine toulousaine est l'une des plus faibles de France. Or, l'étalement urbain crée une forte dépendance à l'automobile, augmente la consommation en carburant et les émissions de gaz à effet de serre, consomme l'espace de façon disproportionnée et crée pour les collectivités des charges plus lourdes. L'étude de la concession autoroutière devra également faire apparaître clairement la participation des collectivités. Cette participation devra être mise en balance par rapport à un financement public de l'amélioration de la RN126.



CONCLUSION :

Le Grand Toulouse, dans le cadre du projet de liaison autoroutière à péage Castres-Toulouse demande qu'une attention particulière soit portée :

- A la maîtrise de l'étalement urbain ;
- A la protection de l'environnement et des surfaces agricoles ;
- A un aménagement équilibré fer/route du territoire ;
- A la mise en place de dispositifs d'intermodalité efficaces aux portes de la métropole régionale ;
- A l'intégration de mesures importantes pour améliorer l'efficacité et la compétitivité des transports en commun ;
- Au respect des orientations du Grenelle de l'environnement ;
- A un développement économique équilibré du territoire.

Le Grand Toulouse propose qu'une réflexion soit menée (dans le cadre du schéma régional des services collectifs de transports adopté le 19 février 1999) sur la réalisation d'un véritable réseau de villes en Midi-Pyrénées qui ne se bâtit pas que vers et par Toulouse mais permette de véritables solidarités entre les villes moyennes et petites et un accès autonome vers l'extérieur de la région, par exemple : Albi, Castres, Revel, Castelnau.