



Midi-Pyrénées

FNE Midi-Pyrénées⁽¹⁾ est la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement qui regroupe plus de 170 associations et est membre de la fédération nationale France Nature Environnement. Créée en 1974, c'est une association sans but lucratif, indépendante de tout acteur politique et économique. Misant autant sur la contestation que sur la concertation, FNE Midi-Pyrénées est un acteur incontournable du dialogue environnemental dans la région, agissant au nom du seul intérêt général ; ses revendications sont construites et portées par des militants bénévoles, issus des associations de terrain. Elle défend notamment la sobriété, la solidarité et le respect du vivant.

Contacts :**FNE Midi-Pyrénées**

Maison de l'Environnement
Midi-Pyrénées 14 rue de Tivoli
31068 Toulouse cedex
Tel : 05 34 31 97 42
contact@uminate.asso.fr
www.uminate.asso.fr

⁽¹⁾ anciennement UMINATE

Un projet dont l'opportunité n'est pas démontrée... mais des alternatives à mettre en œuvre !

Des objectifs sont largement partagés en terme d'aménagement du territoire :

1° freiner l'étalement urbain en préservant le maintien de territoires à vocation agricole ou d'espaces naturels,
2° diminuer les déplacements « évitables »,
3° augmenter, pour les déplacements des personnes, l'intermodalité et les déplacements

alternatifs à la voiture individuelle, notamment par l'usage des transports en commun,
4° diminuer, pour le fret, la place du transport routier,
5° raccourcir nos déplacements contraints (cft encadré page 4).

Le projet présenté au débat public est en opposition avec ces objectifs. C'est un seul projet dont les variantes ne portent que sur le mode de financement et ses effets induits : échancier de réalisation et coût d'usage pour l'utilisateur. C'est pourquoi nous ne pouvons accepter aucune des deux variantes proposées.

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, charte interSCoT, ...) ; il va créer un grignotage des zones agricoles et une augmentation du transport individuel.

Le dossier support du débat n'est pas sincère comme nous le démontrons plus loin dans le

cahier d'acteur. Il ne permet pas aisément de savoir quelle est la réalité des véhicules effectuant le trajet Toulouse Castres via Verfeil (l'axe du projet) et de ceux pouvant être concernés dans les années qui viennent. Il ne permet pas de cerner les flux de marchandises partant ou entrant sur la zone de Castres Mazamet ni clairement ceux en lien avec les 2 axes suivants : Lavour - Montbarrier et Castelnaudary - Espagne - Italie, ...

Par rapport aux divers besoins exprimés par les populations et acteurs, une réponse adéquate est un bouquet de solutions à mettre en œuvre :

Des aménagements ciblés routiers dans un objectif de sécurité, sur l'actuel tracé RN 126 - D 42 - D 20 mais aussi sur les deux axes : RN 126 - D 622 - D 624 et D 112.

En complément, d'autres actions sont à obtenir des collectivités territoriales et acteurs divers et notamment :

- une amélioration de la desserte en autobus des territoires en complément de la ligne TER ferrée,
- la création d'opérateur ferroviaire de fret de proximité dans la région,
- une montée en puissance des PDE sur le bassin Castres Mazamet et sans doute de PDE interentreprises quand elles sont situées sur les mêmes sites (exemple Causse).



Le dossier support du débat présente de grandes faiblesses

Il n'est pas sincère

- Les données concernant le coût et le financement du projet sont données en millions d'euros 2006 (P 102 et suivantes) de même que le calcul du péage (P 70). Certaines données sont en TTC (exemple tableaux P 102 et P 103) et d'autres en HT comme le montant de la subvention d'équilibre (P 104). Parfois même les montants TTC et HT sont mélangés dans la même phrase ! (encadré P 104). Tout ceci est d'autant moins acceptable que le dossier du débat a été finalisé durant l'été 2009 et que pour certaines parties il est actualisé (Loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,

Plan national santé environnement 2 rendu public fin juin 2009,...).

- Il y a des confusions entre des zones, des populations, des activités et des besoins de déplacements : par exemple, quand on parle de fret est pris en compte l'ensemble des données du Tarn (P 29) ce qui fausse complètement la compréhension.

- Les données trafics routiers, très visuellement mises en scène à divers endroits du dossier, ne sont pas des flux origine destination mais des photographies à des points donnés (exemple P 58).

Il ne permet pas aisément de savoir quelle est la réalité des véhicules effectuant le trajet Toulouse Castres via Verfeil (l'axe du projet) et de ceux pouvant être concernés dans les années qui viennent.

- Pour comprendre la réalité du flux de véhicules faisant intégralement le trajet Castres Toulouse par l'axe RN 126 – D 42 – D 20 – A 680 – A 68, qui est l'axe concerné par le projet, il faut une étude très fine du dossier avant d'aboutir à repérer que c'est 2.600 véhicules par jour (P 31) et encore ce chiffre ne figure pas de manière explicite dans le texte. Quand à savoir combien de véhicules sont attendus aux échéances 2015 et 2025 pour faire le trajet réel Castres

– Toulouse et Toulouse – Castres ... nous n'avons pas su trouver la réponse ni dans le dossier ni dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements. A la page 154 de cette étude figurent des trafics estimés pour la section Verfeil - Soual : 5.630 véhicules jour en 2015, 7.500 véhicules jour en 2025. Ces chiffres comprennent, sur cette section, à la fois les véhicules faisant le trajet Castres - Toulouse et Toulouse - Castres mais aussi le trafic local.

Il ne permet pas de cerner les flux de marchandises partant ou entrant sur la zone de Castres Mazamet ainsi que les destinations et origines

et notamment sur les 2 axes suivants : Lavour - Montbarrier et Castelnaudary – Espagne – Italie, ...

interview :

Une autoroute de

Par Jérôme Calas,
PRÉSIDENT DE NATURE MIDI-PYRÉNÉES⁽²⁾

Il est évident que la création d'une autoroute ou d'une 2 x 2 voies aura bien plus d'impact sur le milieu qu'un simple aménagement de la voie existante, et ce sur plusieurs points :

La destruction directe des milieux :

Un nouveau tracé, qui plus est autoroutier, va forcément détruire, et ce de manière définitive, une surface beaucoup plus importante qu'un aménagement de la voirie existante reprenant en grande partie les surfaces déjà artificialisées. Le dossier ne donne aucun chiffre, même indicatif, de la surface ainsi soustraite à la fois à la production agricole et au fonctionnement des écosystèmes. Le remembrement associé à un nouveau tracé accentuera inévitablement ces destructions. Plus le nouveau tracé se situera loin du précédent, c'est à dire en zone encore peu perturbée, plus la destructuration de l'espace sera importante.

Il est par ailleurs difficile d'évaluer a priori les impacts sur le réseau hydrographique liés à ces aménagements.

Cliché : Philippe Tirefort
Paysage dans la Vallée du Girou
entre Cambon-les-Lavour et
Montcabrier

plus, ... une rupture de plus dans le paysage.

La fragmentation de l'espace :

Une voie autoroutière ou similaire constitue une barrière très difficilement franchissable par la faune et la flore. De part sa largeur et du fait des clôtures (« la 2X2 voie sera entièrement clôturée ce qui [...] accentue l'effet de coupure » (p.77)), cette barrière est bien moins perméable que toute autre voie de circulation, même si le promoteur envisage la construction d'ouvrages permettant le passage. En effet, ces différents ouvrages, s'ils sont relativement efficaces pour les espèces mobiles comme la grande faune par exemple, ne compensent pas l'effet de coupure pour tout un tas d'espèces peu mobiles comme les reptiles ou amphibiens, certains insectes et les plantes. En effet, les passages restent localisés et constituent des goulets d'étranglement, empêchant une circulation sur un large front pourtant nécessaire (cf. encadré).

Les enjeux du secteur dans l'optique de la « Trame Verte et Bleue »* :

Ce secteur du Lauragais possède encore de nombreux milieux « semi-naturels » de type pelouses ou landes sèches, abritant des espèces à affinités méditerranéennes, notamment autour de Puylaurens ou de Cuq-Toulza. Il constitue une étape importante entre les habitats méditerranéens du sud de la Montagne Noire et les coteaux calcaires du centre du Tarn et au delà vers les causses du Quercy. Cet axe d'échange nord-sud est un axe primordial dans l'optique des bouleversements climatique à venir qui obligeront les espèces à migrer pour trouver des conditions de vie supportables (voir l'extrait ci-dessous). Cet aspect n'a pas été mentionné dans le dossier du maître d'ouvrage qui n'évoque que les continuités écologiques est-ouest (donc peu impactées par le projet).

* « Une priorité sera ainsi donnée aux continuités écologiques, à maintenir ou à restaurer, qui permettront soit une remontée vers le nord, soit en altitude. »

réf. : Trame verte et bleue – Orientations nationales pour la préservation et la restauration des continuités écologiques - Guide 1 : Enjeux et principes de la TVB (en projet)



Une autoroute nécessite davantage de matériaux :

Si le besoin en matériaux est évoqué, ni le volume, ni la provenance exacte ne sont mentionnés⁽²⁾. Or ces matériaux constituent une ressource épuisable qui ne serait alors plus disponible pour d'autres usages (bâtiment par ex.). Leur extraction entraînera une destruction supplémentaire de milieux et de paysages (avec un impact sur l'hydrologie dans le cas de matériaux alluvionnaires). Un aménagement de la voirie existante aurait l'avantage de limiter ces impacts.

(2) Association régionale membre de FNE Midi-Pyrénées

(3) Ce besoin sera d'autant plus important que 15 kms du tracé sont prévus dans les terres inondables de la Vallée du Girou.



Quels besoins de déplacements ?

Les « pôles générateurs de trafics au travers de zones d'activités » (cft l'étude socio économique P 36, 37) situés hors Communauté d'agglomération Castres - Mazamet ne sont pas, qu'ils soient existants ou en projet, sur l'axe Castres – Verfeil mais au contraire sur d'autres axes.

D'après l'étude socio économique (P29), en 2006, les mouvements pendulaires au départ de Toulouse ont pour destination Castres pour 220 déplacements et pour Mazamet 55 soit un total de 275 ; les mouvements pendulaires inverses sont 200 au départ de Castres vers Toulouse. Les migrations alternatives sont donc extrêmement faibles sur l'intégralité du projet.

« Les débats du Grenelle de l'environnement ont mis en lumière le défi posé par nos pratiques actuelles de déplacement de biens et de personnes vis-à-vis de l'objectif que se sont fixé la France et l'Europe de diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. [...] Les décisions prises dans le cadre de la loi Grenelle 1 en matière d'infrastructures de transport montrent une réelle rupture avec les habitudes précédentes du tout-routier. [...] Il reste à travailler sur le raccourcissement de nos déplacements contraints. Cela passe par une réflexion sur l'organisation des villes et la mise à proximité des services essentiels. Un des aspects du défi de demain pour une ville durable ! »

Alain Morcheoine, Directeur de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique de l'Ademe

Source : Ademe et vous n° 28 – septembre 2009

Ce projet est à contre courant

Ce projet est contraire au développement équilibré des pôles retenus par la charte InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine. Il conduira à l'échec de la politique définie pour la maîtrise de l'étalement urbain. Dans les terres agricoles de la Vallée du Girou, ignorant le pôle d'équilibre de St Sulpice/Lavaur, il amènera un urbanisme (commercial et habitat) à chaque échangeur. Il fragilisera, par un mitage des activités, les pôles de développement et d'emploi retenus par les SCoT. Il porte atteinte au 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 vocation agricole.

Ce projet ne correspond pas à une véritable approche multi-

modale 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, il condamnera les nouveaux habitants de la vallée du Girou au seul mode automobile et participera, ainsi, à l'engorgement de la rocade toulousaine en n'apportant aucune amélioration aux déplacements routiers pour le reste du territoire du Sud-Tarn.

Les nouvelles exigences du développement durable imposent la constitution de bassin de vie, autour de pôles d'équilibre, réunissant emploi, habitat, services, limitant ainsi au mieux les déplacements. Le projet ne participe pas de cette logique.

