



Association pour la Protection Rurale de l'Environnement et des Sites

Association Loi 1901 N°3 - 19 507 en date du 24/08/90
Agréée par arrêté Préfectoral du 26/07/95
au titre de l'article 40 de la Loi du 10/07/76
relative à la protection de la Nature
et de l'article 160.1 du Code de l'Urbanisme

N° SIRET : 413 224 031 00018 . N° SIREN : 413 224 031

DOSSIER d'OPPORTUNITE CASTRES – VERFEIL – A68 – TOULOUSE nord est

Après lecture du dossier soumis à la CNDP, des différents argumentaires des pros et des anti autoroute et des contributions dans les différents débats publiques, il apparaît évident que les maigres avantages d'une autoroute en concession ne peuvent compenser les nombreuses nuisances et inégalités qu'un tel projet pourrait apporter.

La création d'une autoroute en favorisant un mitage des zones d'habitation et d'activité sur tout le parcours est en complète contradiction avec l'interSCOT et le SCOT Nord Toulousain.

Ce projet, s'il se réalise, risque de brider les différentes initiatives agenda21 qui se mettent en place dans la région en limitant considérablement leur marge de manœuvre. Il serait à ce sujet intéressant de voir comment l'agenda21 de Castres s'accommode d'un projet contraire au Grenelle de l'environnement et aux principes du développement durable !

Beaucoup a été dit lors du débat, notamment via les contributions des différentes associations comme le collectif RN126 et l'avis du Conseil Général de Haute Garonne auxquels nous souscrivons entièrement.

Parmi les principaux arguments apportés par les pro-autoroute, plusieurs points appellent les réflexions suivantes.

- Concernant le temps de trajet, le gain moyen est somme toute assez faible et celui-ci est calculé en fonction des conditions actuelles de trafic. Si l'autoroute se réalise, il est évident que l'urbanisation va se développer sur le trajet et notamment à proximité des péages. La présence d'une autoroute va de plus récupérer des usagers qui actuellement se répartissent sur différentes voies d'accès vers Toulouse. Il va s'en suivre une augmentation de trafic non négligeable qui aura peu d'impact sur le temps de trajet jusqu'au raccordement sur la rocade de Toulouse à l'Union mais qui par contre aggravera considérablement les bouchons à cet endroit. **Le peu de temps gagné sur le trajet risque fort d'être complètement perdu à l'Union.**

- En terme de sécurité, il est incontestable qu'une autoroute est plus sûre. Par contre le trafic sur les voies secondaires locales va augmenter alors qu'il n'est pas prévu de doublement de l'axe. Les différentes améliorations de sécurité apportées par les déviations de Soual, Puylaurens et Verfeil vont être perdues pour le trafic local. Nous risquons donc d'en revenir aux problèmes de sécurité rencontrés il y a 10 ans dans les traversées de zones fortement urbanisées. **Le bilan global des accidents sur les trajets autoroute / voies secondaires risque fort d'être très négatif.**
- La mise en concession est présentée comme le seul moyen rapide pour la création de cet axe. **Un aménagement et une sécurisation de l'itinéraire existant semblent au contraire beaucoup plus rapides à mettre en œuvre** et répondraient parfaitement au besoin en terme de trafic. L'ouvrage le plus urgent à réaliser serait la déviation de Cuq-Toulza : cela ne devrait pas prendre moins de temps que la réalisation complète du projet de 2x2 voies dont la réalisation pour 2015 paraît parfaitement illusoire. L'aspect financier en est parfaitement analysé dans la contribution du Conseil Général de la Haute Garonne.
- L'autoroute serait réalisée en prenant grand soin de l'environnement. Avec la meilleure bonne volonté, **il est impossible de réaliser un projet de cette envergure sans un impact non négligeable sur l'environnement** : modification importante du régime hydraulique notamment dans la vallée du Girou où les crues peuvent être très importantes et brutales, coupure des paysages, nuisances sonores,
- Le projet d'autoroute impacte des surfaces agricoles importantes. Dans certaines zones, il faudra de plus réaliser de nouvelles dessertes locales bien que le dossier soit très vague là-dessus. Contrairement à la suggestion de certains contributeurs au débat, **un remembrement ne pourra absolument pas compenser les pertes occasionnées aux agriculteurs** car les terres sous l'emprise du projet sont les plus riches de la région notamment dans la vallée du Girou.

Parmi les solutions alternatives, une attention particulière devrait être portée sur l'encouragement et le développement du télétravail alors que celle-ci est écartée très rapidement dans le dossier soumis au débat public (« le télé-travail ne concerne qu'une infime partie de la population, ce qui ne laisse pas espérer des réductions significatives de déplacements dans un avenir proche »).

Les technologies existent (lignes haut-débit sécurisées, serveurs sécurisés), par contre le télétravail est très en retard en France par rapport à de nombreux pays. La France est souvent en dernière position dans ce domaine dans les statistiques européennes.

En effet, le télétravail concerne environ 7% de la population française alors que la moyenne européenne est de 13%. Certaines études montrent que lorsque le management des entreprises engage une politique volontariste dans ce domaine, la proportion peut monter à 30%. Avec de tels chiffres, l'impact sur les déplacements paraît non négligeable. Est-ce que la mise en place **d'une autoroute de l'information** et de **télé centres** ou **télé hameaux** repartis sur le trajet Toulouse-Castres (et pas uniquement à Castres) ne contribuerait pas plus efficacement à la résolution d'une partie du problème des transports, de la saturation de la rocade tout en limitant l'étalement de l'agglomération Toulousaine, et en maintenant le caractère propre de chacun de nos villages.

Conclusion :

La sécurisation et l'aménagement de la voie actuelle est le seul moyen de préserver le caractère rural de l'axe Toulouse-Castres en limitant l'impact des transports sur la biodiversité, en laissant la possibilité de développement d'une agriculture de proximité en liaison avec les AMAPs locales, en évitant le développement de zones « dortoirs » et de zones d'activités à chaque péage d'autoroute. **Cet axe aménagé contribuera au désenclavement du Tarn en offrant sécurité et rapidité de circulation** tout en respectant à la fois dans le Tarn et la Haute Garonne les principes de base du développement durable.