

INCOHERENCE entre le PROJET AUTOROUTIER CASTRES/VERFEIL/A68 et l'AMENAGEMENT DURABLE DU SUD TARN

Nous parlons de l'opportunité de ce projet, car il s'agit bien de cela aujourd'hui :

Est-ce opportun ou non de faire une autoroute concédée, ou est-ce opportun ou non de faire une 2x2voies parallèle à la RN126, ou est-ce opportun de faire autrement et autre chose.

En 2003, le CIADT a retenu la **RN126** comme **Grande Liaison d'Aménagement du Territoire en cours d'aménagement**, mais à cette période, posons-nous les bonnes questions ?

Les conditions de décision n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui.

Il existe un document, le SNIT (Schéma National des Infrastructures et des Transports – P49), qui permettra très prochainement, pour évaluer les projets d'infrastructures, de poser les questions suivantes :

- ✓ En quoi le projet permet-il de mieux faire fonctionner les interfaces multimodales, en quoi le projet permet-il un meilleur report vers les modes alternatifs (accessibilité des plateformes de transport combiné, zones logistiques ...) ?
- ✓ Ce projet garantit-il un équilibre du développement des pôles régionaux ?
- ✓ En quoi, le projet permet-il de mieux organiser le développement urbain de l'aire métropolitaine, dans notre cas, Toulouse ?
- ✓ Comment ce projet permet-il de faire décroître les nuisances de la circulation routière ?

La DREAL a-t-elle répondu à ses questions pour établir ce projet ?

Une des directives du Schéma Régional d'Aménagement et du Développement Durable du Territoire Midi-Pyrénées (SRADDT) prône de relier les villes moyennes, aux pôles d'équilibre, pôles de centralité afin de renforcer l'armature urbaine régionale par rapport à la métropole.

La Charte InterSCOT de l'aire urbaine de Toulouse **conforte ce choix** de polariser le développement de la grande couronne sur ces pôles d'équilibre Lavar, St Sulpice et prévoit notamment de protéger les zones agricoles de la Vallée du Girou de l'urbanisation.

Toutes sortes de documents (SRADDT, SRIT, SCOT, InterSCOT, Agenda 21 et bien d'autres), outils d'aménagement et de déplacement, vont dans le même sens, prônent **la recherche de cohérence des projets** et insistent sur le fait qu'il est **urgent** de réaliser des aménagements **structurants, performants** pour une véritable complémentarité et solidarité des territoires ;

Il ne faut plus traiter les questions de transports et d'urbanisme séparément car cela ne permet pas d'organiser de manière cohérente les déplacements et favorise essentiellement le développement des solutions routières.

En clair, **il faut relier les villes, ici autour de Toulouse, qui se développent et qui possèdent une gare, car elles peuvent recevoir de nouveaux habitants, des entreprises et organiser les déplacements par transports en commun, etc.**

INCOHERENCE entre le PROJET AUTOROUTIER CASTRES/VERFEIL/A68 et l'AMENAGEMENT DURABLE DU SUD TARN

Alors à quoi servent ces documents ?

Puisqu'on nous propose aujourd'hui une autoroute 2x2voies **en plein milieu des champs** ?

La DREAL le dit elle-même dans son dossier, il y a un «*risque d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace*» dans cette vallée (p91). Et ensuite il faudra d'autres routes et autoroutes, car cela ne sera plus suffisant : la route engendre toujours plus de routes.

Relier Castres/Mazamet, ville moyenne, et Toulouse via Lavour, St Sulpice, pôle d'équilibre «une des 3 communes les plus dynamiques de l'aire urbaine toulousaine, avec une croissance démographique annuelle de 3%» (p14) par un réseau multimodal (route aménagée, rail) serait surement plus efficace pour le bon développement de Castres/Mazamet, de Graulhet, du Sud Tarn, et plus efficace pour la maîtrise de l'urbanisation.

Cela permettra également de relier **Castres à Montauban et sa gare TGV** (à 3h de Paris), **la zone logistique de Monbartier de 300 ha** au carrefour des axes de Bordeaux et Paris et aussi les zones d'activité d'intérêt régional les **Portes du Tarn 1 et 2 à St Sulpice.**

La carte des flux, p 31, montre l'intérêt de cet axe Castres/Lavour, qui capterait les flux à destination de Lavour et Montauban soit 3000 v/j en plus d'une part des flux vers Toulouse-Castres-Verfeil (RN126-RD20-A68) ne capte que la moitié du flux vers Toulouse soit 2600 v/j.

Ce projet Castres VERFEIL A68 constitue une erreur d'aménagement du territoire.

Comme il a été cité dans le dossier du SRIT Midi-Pyrénées : «il devient important de pouvoir **mieux utiliser son temps de déplacement** que de chercher à réduire **au maximum le temps perdu**».