

CONTRIBUTION DES ASSOCIATIONS



Terres et Coteaux du Lauragais

Lasseur – 31460 Le Faget

✉ tcl31@orange.fr



Les Mille Collines

Lagal – 81470 Aguts

✉ lesmillecollines81@orange.fr



*Collectif pour l'Avenir du
Puylaurentais*

Saint Loup – 81700 Puylaurens

✉ cap.sudtarn@aliceadsl.fr

SOMMAIRE

I- CONSTAT SUR LE DOSSIER DU DEBAT	3
II- TRAFIC	5
III- UN LIEN EVIDENT AVEC LE CGAT POURTANT ABANDONNE.....	8
IV- UNE ERREUR D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	9
V- FRAGILISATION du POLE DE ST SULPICE LAVAUUR	10
VI- ECHEC des POLITIQUES DE MAITRISE DE L'ETALEMENT URBAIN ET DE LA MULTIMODALITE DES DEPLACEMENTS :.....	12
VII- POUR UN CHANGEMENT D'APPROCHE DES PROJETS ROUTIERS.....	14
CONCLUSION	15

I- CONSTAT SUR LE DOSSIER DU DEBAT

- 1- Le dossier du débat, validé le 2 septembre 2009 par la CNDP nous présente le projet d'achèvement de la liaison CASTRES/TOULOUSE par mise en concession autoroutière et son alternative, la réalisation progressive d'une 2x2voies en site neuf. Ces projets ont des caractéristiques physiques identiques, un même itinéraire CASTRES VERFEIL A68, un même tracé et ne diffèrent que par le financement et le phasage dans le temps.

Ce nouveau projet 2x2 voies payant ou gratuit CASTRES/VERFEIL/A68 en site neuf est éloigné du projet décrit dans le texte de 5 pages photocopié et disponible sur le site de la CPDP intitulé «Décision Ministérielle du 08 mars 94» : Aménagement sur place avec vitesse de référence 100km/h entre VERFEIL et SOUAL et aménagement sur place d'une artère interurbaine à carrefours giratoires vitesse de référence 80km/h.

Ce texte de 5 pages photocopié disponible sur le site de la CPDP constitue t'il «La Décision Ministérielle de 1994» ?

- 2- Le dossier du Débat Public nous présente une aire d'étude élargie de CASTELNAUDARY à GRAULHET mais aucune étude ou esquisse de solutions alternatives, aucune autre étude sur un itinéraire alternatif à celui de CASTRES/VERFEIL/A68/TOULOUSE ne nous est présentée.

La réalisation des études complémentaires demandées par l'UPNET a été refusée.

Dans le dossier du Débat, un tracé « dit préférentiel » du projet 2x2voies issu de la soi-disante Concertation de Janvier 2008 est présenté inscrit dans un fuseau.

Nous dénonçons cette soi-disante Concertation de janvier 2008, réalisée avant tout débat sur l'opportunité du projet et avant toutes études préliminaires pour la détermination d'un fuseau. Pourquoi le choix d'un tel fuseau ?

Nous demandons à l'Etat de se conformer à la procédure normale qui est préconisée par le Ministère (MEEDDM), pour la réalisation d'infrastructures routières et autoroutières dont le déroulement est le suivant:

- 1- Etudes de faisabilités,
- 2- Débat public sur l'opportunité du projet
- 3- Etudes préliminaires sur une bande de territoire de 10 à 20km et choix d'un fuseau d'un kilomètre,
- 4- Etudes d'avant projet sommaire finalisées par le choix d'un corridor de 300 mètres,
- 5- Enquêtes publiques

- 3- Le site de la CPDP, par souci de transparence, présente les études réalisées antérieurement à ce présent débat. Et notamment les études concernant les tracés et leur comparaison :

8 Étude hydraulique de la variante de tracé en zone inondable du Girou **Egis Eau – octobre 2007**

9 Reconnaissance géologique, géotechnique et hydrogéologique phase 1 **ARCADIS – mai 2006**

10.1 Étude spécifique reptiles, amphibiens, chiroptères, oiseaux nocturnes **Biotope – décembre 2007**

10.2 Étude spécifique reptiles, amphibiens, chiroptères, oiseaux nocturnes – Compléments : éléments structurels du paysage, supports des déplacements et propositions d'inventaires complémentaires **Biotope – janvier 2008**

10.3 Études floristiques et faunistiques – comparaison de 4 fuseaux **Savine – octobre 2007**

10.4 Études floristiques et faunistiques complémentaires (secteur Cadix-Cuq/Toulza) **Savine – octobre 2008**

11 Analyse du paysage actuel **TURBINES – mars 2006**

12 Étude d'impact sur le milieu agricole **ATASEA – juin 2007**

Ces études n'ont pas été publiées et n'ont pas été connues du public lors de la soi-disante Concertation d'Octobre 2007-janvier 2008 «*Choisissons ensemble le corridor*».

Nous constatons que le dossier (Oct. 2007 V5) servant de support de la soi-disante Concertation Octobre 2007-Janvier 2008, seul connu du public, publié sur le site de la DRE MP fin Octobre 2007) n'est consultable aujourd'hui ni sur le site de la CPDP, ni sur le site de DREAL. Nous le regrettons.

4- Un rapport compte-rendu en date du 7 septembre 2009 de cette soi-disante concertation d'Octobre 2007-janvier 2008 est consultable sur le site de CPDP.

5- Dénonciation de la soi-disante concertation Octobre 2007-Janvier 2008 «*Choisissons ensemble le corridor*» :

La concertation sur les corridors du projet CASTRES/A68/TOULOUSE s'est tenue, pour grande partie, concomitamment au Débat Public sur le GCAT qui a pris fin Décembre 2007, entraînant une grande confusion dans l'esprit du public.

Cette concertation, conduite du 15 octobre 2007 au 31 janvier 2008, a fait l'objet de trois réunions publiques.

Les trois réunions publiques ayant pour thème «*Recherchons ensemble le corridor de 300m*» (page 8 du Document d'information) se sont tenues dans la même semaine de janvier, les 7, 9 et 11 janvier 2008.

Lors de ces réunions publiques aucune retranscription, aucun enregistrement sonore ou vidéo des avis exprimés par les participants n'a été réalisé par la DRE. On a noté l'absence d'autorité indépendante lors de ces réunions.

Dans l'après midi qui a précédé ces réunions, il en a été de même : les agents de la DRE n'ont pas retranscrit ou consigné sur quelque support (livre de doléance ou autres) les avis des citoyens venus exprimés leur point de vue.

Le thème «*Recherchons ensemble le corridor de 300m*» n'a été abordé par aucun des intervenants lors de ces réunions.

Ces réunions ont permis de dénoncer la conduite anormale de ce nouveau projet Castres A68 Toulouse, de dénoncer l'absence d'étude des solutions alternatives à ce projet autoroutier en site neuf, de dénoncer les incohérences et la partialité du dossier présenté, de demander un débat public organisé par une Commission indépendante, la CNDP

24 communes ont saisi la Commission de Débat Public. Un grand nombre d'entre-elles a dénoncé et refusé de participer à ce choix sur les corridors, notamment celles concernées de Haute Garonne.

Quel fut le sens de cette consultation sur les tracés avant tout débat sur l'opportunité d'un tel projet, avant le choix d'itinéraire, avant le choix d'un fuseau ?

- 6- L'actuel débat public tant attendu et obtenu après 2 ans d'actions et manifestations, est enfin, pour nous, l'occasion d'exprimer et d'argumenter notre opposition au projet 2x2 voies CASTRES/VERFEIL/A68, payant ou gratuit.

«La décision de 94» (qui a consisté à privilégier l'axe 126 dans la Vallée du Girou au détriment de l'axe historique la 112 dans la Vallée de l'Agout) est-elle encore pertinente au regard de la démarche de Développement durable et de la recherche de cohérence territoriale ? **Non.**

Reste t-elle fondée, suite à la réflexion sur l'aire métropolitaine toulousaine initiée par l'Etat en 2001, qui a abouti au modèle d'aménagement de la Charte InterSCoT 2005 ? **Non.**

L'itinéraire proposé est-il justifié et pertinent au regard d'une approche multimodale des déplacements, au regard de la politique de maîtrise de l'étalement urbain, ou encore de l'abandon du projet de Grand Contournement de Toulouse dans la vallée du Girou? **Non**

En conséquence, « La Décision Ministérielle de 1994 » est obsolète.

II- TRAFIC

1- CONSTAT :

Les trafics présentés dans le Dossier de Débat Public comportent quelques «*coquilles*» comme:

- Section GRAGNAGUE-VERFEIL : *Trafic 2007 - page 32* : 4000 v/j, *page 58* : 4 250 v/j,
- Section VERFEIL-VENDINE : *Trafic 2007 - page 32* : 5600 v/j, *page 58* : 5 770 v/j,

Ou encore

- Section VENDINE-PUYLAURENS : *Trafic 2007 - page 32* : 7300 v/j, *page 58* : 7 510 v/j.

Les trafics du DDP et leur prévisions pour les prochaines années sont nettement plus élevés que ceux du dossier de concertation Octobre 2007 V5; exemples :

- Trafic 2007, Section SOUAL-CASTRES, D. Concertation Oct. 2007 V5 : 16 000 v/j
- DDP 2009 : 24 900 v/j

Ou encore pour la section CASTRES-SOUAL :

Prévision année 2035 D. Concertation Oct. 2007 V5 : 24 500 v/j

Contre

Prévision année 2025 DDP 2009

Situation de référence	:	28 760 v/j
Mise en concession	:	33 210 v/j
Aménagement progressif	:	36 300 v/j

Se reporter au tableau comparatif ci-après.

**TABLEAU COMPARATIF DES TRAFICS ROUTIERS TOTAUX
DE L'ITINERAIRE CASTRES/VERFEIL/A68 SELON LES DIFFERENTS
DOSSIERS EMIS PAR LA DREAL**

	Section	Gragnague-Verfeil	Verfeil/Vendine	Vendine/Puylaurens	Puylaurens/Soual	Soual/Castres
Date	Référence					
Trafic 2007	Dossier concertation oct 2007 V5 (p118)	?	5 600	7 700	9 400	16 000
	Dossier du Débat public 2009 (p32)	4 000	5 600	7 300	9 500	24 900
	Dossier du Débat public 2009 (p58)	4 250	5 700	7 510	9 500	24 900
Trafic prévisionnel 2015	Dossier concertation oct 2007 V5 (p118)	?	6 700	9 200	11 200	19 200
Trafic prévisionnel 2025	Dossier du Débat public 2009 réf.2025 (p58)	8 860	10 200	9 960	12 130	28 760
	Dossier du Débat public 2009 concession (p72)	9 350	10 580	10 250	12 530	33 210
	Dossier du Débat public 2009 aménagement progressif ⁽¹⁾ (p73)	9 860	11 020	11 010	14 630	36 300
Trafic prévisionnel 2035	Dossier concertation oct 2007 V5 ⁽²⁾ (p119)	?	8 600	11 750	14 300	24 500

Unité du trafic = en véhicule/jour

⁽¹⁾ Les chiffres correspondent à la somme du trafic sur l'autoroute concédée et l'itinéraire de substitution

⁽²⁾ Les chiffres correspondent à la somme du trafic sur la 2x2 voies gratuite et l'itinéraire de substitution

Les prévisions pour 2035 du dossier de concertation 2007 sont largement inférieures à celles de 2025 dans le dernier dossier de débat public

Page 118 :

Aujourd'hui

Les trafics moyens journaliers actuels observés sur l'axe Castres -Toulouse empruntant la RN 126 sont de :

- 16 000 Véh/j entre Castres et Soual
- 9 400 Véh/j entre Soual et Puylaurens
- 7 700 Véh/j entre Maurens Scopont et Puylaurens

Le trafic moyen journalier actuel sur la RD 20 et la RD 42 entre Verfeil et Maurens Scopont est de 5 600 Véh/j. Le taux de poids lourds (PL) moyen est inférieur à 10%. Il est plus élevé à l'est de la section qu'à l'ouest.

Horizon 2015	Verfeil -	Vendine -	Puylaurens -	Soual -	Castres
Trafic sur la liaison autoroutière (TMJA)					
VL+PL	5 200	6 000	6 400	8 200	
Dont PL	430	450	550	570	
Trafic restant	Sur la RD20	Sur la RN126	Sur la RN126	Sur la RN126	
VL+PL	1 500	3 200	4 800	11 000	
Dont PL	100	200	500 ⁽¹⁾	830 ⁽¹⁾	
Total					
VL+PL	6 700	9 200	11 200	19 200	
Dont PL	530	650	1 050	1 400	

⁽¹⁾ : dont trafic local lié aux dessertes des zones d'activités et industrielles existantes le long de l'itinéraire

Page 119 :

Horizon 2035	Verfeil -	Vendine -	Puylaurens -	Soual -	Castres
Trafic sur la liaison autoroutière (TMJA)					
VL+PL	6 750	7 600	8 200	10 500	
Dont PL	530	550	670	700	
Trafic restant	Sur la RD20	Sur la RN126	Sur la RN126	Sur la RN126	
VL+PL	1 850	4 150	6 100	14 000	
Dont PL	120	220	630 ⁽¹⁾	980 ⁽¹⁾	
Total					
VL+PL	8 600	11 750	14 300	24 500	
Dont PL	650	770	1 300	1 680	

⁽¹⁾ : dont trafic local lié aux dessertes des zones d'activités et industrielles existantes le long de l'itinéraire

2- Ces chiffres sont-ils fiables ? Assurément non !

Comment expliquer la modification des prévisions de trafics entre les dossiers de la DREAL 2007 et 2009?

Quels éléments peuvent justifier de tels changements de prévisions ?

Serait ce la crise économique, la crise environnementale et les changements des politiques de transports, prix du Pétrole ou encore le pari sur l'échec des politiques de maîtrise de l'étalement urbain, notamment de celle engagée par l'InterSCoT toulousain?

Les prévisions de trafic routier données dans le DDP p58 sur le pôle de développement (retenu par l'InterSCoT), le 3^{ème} pôle économique du Tarn, ST SULPICE/LAVAUUR sont, à ce titre, surprenantes. ST SULPICE a le plus fort taux de croissance démographique de la région Midi Pyrénées et LAVAUUR un des plus élevé. Ce bassin de population comptera de 40 000 à 60 000 habitants en 2025.

Le trafic routier entre ST SULPICE-LAVAUUR a eu une croissance de plus de 23% en 5 ans (source INSEE 2001/2005).

Alors comment justifier la prévision d'une hausse de seulement 28% en 18 ans. (2025) ?

Pour la même période, la DREAL prévoit 121% de hausse en 18 ans dans les terres agricoles du Girou, de VERFEIL à GRAGNAGUE. De telles prévisions semblent incompatibles avec la réussite du projet de territoire de l'InterSCoT, qui a notamment pour objectifs de polariser le développement sur St Sulpice Lavour et de valoriser la vallée du Girou en terres agricoles.

Les résultats des modèles et des simulations de trafic routier, faites par la DREAL, confirmeraient ainsi l'étalement urbain dans les terres agricoles du Girou et par la même, l'échec de la politique multimodale des déplacements, engendré par cette nouvelle infrastructure routière CASTRES/VERFEIL/A68.

3- Une route 2x1 voies sature à 25 000 voir 35 000 véhicules/jour (Source DRE).

Le projet 2x2 voies payant ou gratuit CASTRES/VERFEIL/A68 apparaît inutile et surdimensionné aux vues des trafics annoncés.

4- Un trafic décroissant vers VERFEIL (il tombe à 4 000 véhicules/jour) montre le peu de pertinence de l'itinéraire.

Se reporter à la CONTRIBUTION 4 de l'association Terres et Coteaux du Lauraguais.

L'itinéraire CASTRES/LAVAUUR/ST SULPICE/A68/TOULOUSE avec sa voie ferrée (et ses gares) par la vallée de l'Agout est l'axe structurant du Sud Tarn et ses avantages sont indéniables :

- Il constitue une véritable solution multimodale des transports (personnes et marchandises).
- Il conforte le pôle retenu de ST SULPICE-LAVAUUR et son bassin de vie.
- Il est cohérent avec la Charte InterSCoT 2005.
- Il renforce les projets concernant le fret ferroviaire.
- Il favorise la coopération des territoires entre pôles économiques, zones d'intérêt régional (Portes du Tarn 1 et 2) et préfigure un schéma cohérent d'un réseau routier efficace à savoir:

CASTRES/LAVAUUR/ST SULPICE/A68/TOULOUSE ou encore BESSIERES, VILLEMUR-SUR-TARN, MONTBARTIER, site majeur au carrefour des autoroutes de BORDEAUX et PARIS, enfin MONTAUBAN et sa gare TGV.

III- UN LIEN EVIDENT AVEC LE GCAT POURTANT ABANDONNE

Parmi les 16 réunions publiques du Grand Contournement Autoroutier de Toulouse, la réunion de Puylaurens a eu pour unique thème : «*Liens éventuels entre le projet du GCAT et le projet Autoroute CASTRES/VERFEIL/A68/TOULOUSE*».

Le lien du projet CASTRES/VERFEIL/A68 avec le projet du Grand Contournement Autoroutier de TOULOUSE est évident.

Si le projet 2x2voies CASTRES/VERFEIL/A68 est réalisé, son prolongement (18km) jusqu'à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS (Eurocentre) dans les terres agricoles de la vallée du Girou se fera à plus ou moins court terme. La déviation de REVEL est demandée.

Le GCAT par la vallée du Girou serait alors constitué : A61, CASTELNAUDARY, REVEL, PUYLAURENS, VERFEIL, CASTELNAU D'ESTRETEFONDS A62.

Ces 2 projets liés ruinerait le SCoT Nord Toulousain dans sa recherche d'une frontière forte avec Toulouse, entre urbain et rural, le long de la Vallée du Girou.

Extrait de la contribution du Syndicat mixte du Scot Nord Toulousain au débat sur le Grand Contournement Autoroutier de TOULOUSE :

«De plus, un GCAT proche (par exemple, par la vallée du Girou) n'aurait aucun intérêt pour le territoire et s'inscrirait dans un étalement continu de l'agglomération, accroissant directement la fragilité de la limite entre agglomération et le territoire à dominante rurale. Ce sont d'ailleurs les communes situées dans cette zone qui subissent d'ores et déjà la pression la plus intense.»

Le projet CASTRES/VERFEIL/A68 est le premier maillon du futur GCAT dans les terres agricoles de la Vallée du Girou :

Un an et demi après la Décision Ministérielle d'abandonner le projet du Grand Contournement de TOULOUSE aux motifs suivants :

« [...] ces projets ne correspondent plus aux nouveaux enjeux de développement durable. Ils privilégient la mobilité automobile, dans un contexte de pétrole cher et non renouvelable, l'utilisation non raisonnée de l'espace, notamment par l'étalement urbain préjudiciable à la biodiversité»

(Extraits du Communiqué du Ministère du 4 Juin 2008)

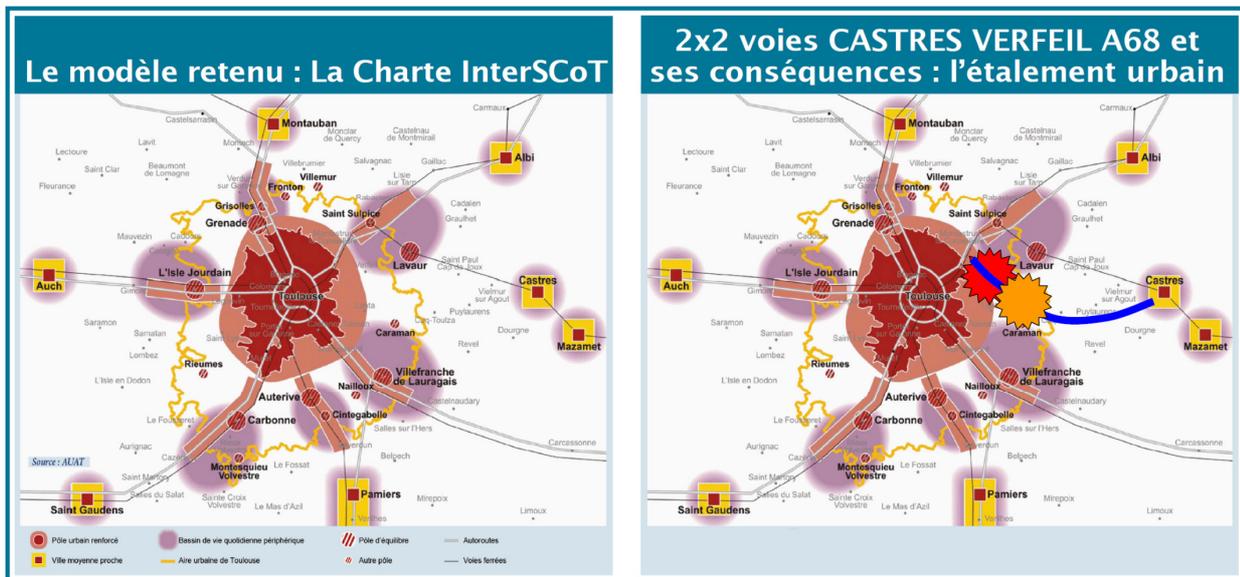
Quels sont les nouveaux arguments qui peuvent justifier la réalisation de ce premier maillon du GCAT CASTRES/VERFEIL/A68 dans les terres agricoles du Girou ?

IV- UNE ERREUR D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Se reporter au Cahier d'acteurs Terres et Coteaux du Lauragais, Les Milles Collines, Collectif pour l'Avenir du Puylaurentais, Union Protection Nature Environnement du Tarn ou encore France Nature et Environnement Midi Pyrénées.

Le projet 2x2 voies payant ou gratuit CASTRES/VERFEIL/A68, son incohérence avec la Charte InterSCoT Toulousaine, son efficacité contestable, son iniquité sociale, son lourd impact écologique, est incompatible avec la notion de développement durable.

La décision Ministérielle de 94 portant sur l'aménagement à long terme de la RN126 et RD 42 en 2x2voies n'est plus opportune pour un aménagement durable du territoire.



V- FRAGILISATION du POLE DE ST SULPICE LAVAUR

- Au** croisement des axes Toulouse Albi et Castres Montauban,
- Au** fort développement économique (3ème pole du Tarn),
- Aux** zones d'activités nombreuses (Terres noires, Cauquillous 20ha) et zones identifiées d'intérêt régional par Midi-Pyrénées : les *Porte du Tarn 1* (Cadaux-Gabor de 100ha) ou *Les Portes du Tarn 2* (250 ha en cours),
- A** la plus forte progression de population de MP. (Population 2020: 40 à 50 000 hts), desservis par le train (amélioration en cours),
- Aux** nombreux équipements et services, véritable bassin de vie, St Sulpice-Lavaur est aujourd'hui le pole d'équilibre incontestable du Sud Tarn comme l'a identifié et retenu la Charte InterSCOT, le département du Tarn ou la région Midi Pyrénées.

Fixant les activités à proximité des échangeurs, **le projet 2x2 voies CASTRES/VERFEIL/A68 payant ou gratuit fragilise et modifie la hiérarchie des pôles de développement et d'emplois retenus par les SCOT et l'InterSCoT et entraîne un mitage des activités.**

Une évidence à rappeler : Un échangeur routier dans les terres agricoles du Girou a un impact négatif par l'étalement urbain qu'il engendre alors qu'un échangeur routier sur un pôle de développement conforte celui-ci.

Extraits Page 92 de l'étude socio-économique et d'aménagement du territoire Egis - juillet 2009 :

« L'étude prospective relative aux systèmes territoriaux de l'aire métropolitaine de Toulouse (étude ARCADIE) estime que sur l'axe Toulouse/Albi, afin d'éviter que la tâche urbaine ne poursuive son extension jusqu'à la vallée du Tarn, il apparaît souhaitable de favoriser l'émergence de St Sulpice en tant que pôle d'appui du développement périurbain toulousain, en concertation entre les syndicats mixtes porteurs des projets de SCOT du Nord toulousain et du Vaurais. [...] Or, il apparaît que l'aménagement de la liaison à 2x2voies Castres/Toulouse peut rendre cet objectif plus délicat à atteindre, puisqu'elle viendra renforcer sensiblement l'attractivité de la vallée du Girou, de Verfeil à Gragnague. Il conviendra donc de veiller à éviter la multiplication des projets de zones d'activités, et de ne pas favoriser sur la vallée du Girou un étalement urbain jusqu'à présent encore contenu. »

Mais quels sont les arguments à avancer aux acteurs économiques contre leur implantation à chaque échangeur de la nouvelle voie rapide ? Ils disposeront d'accès rapides, de terrains en abondance et «*peu*» chers...

La question N°115 sur le site de la CPDP est anecdotique mais significative :

«Madame, Monsieur, [...] Je travaille pour la société LIDT [...] Nous avons été informé de la création d'une 2x2 voies qui serait parallèle à la route de Toulouse N126. Je souhaiterais me procurer un tracé de cette future route afin d'ajuster notre politique d'implantation [...]»

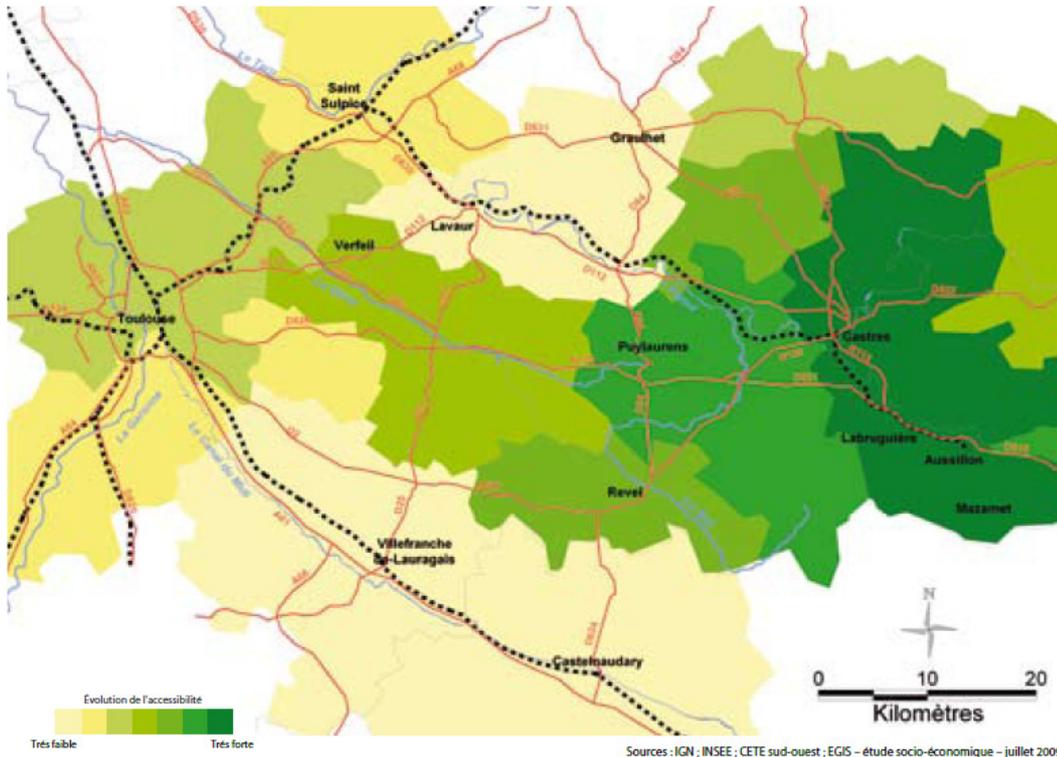
Pourquoi les acteurs économiques ne s'installeraient-ils pas à Gragnague plutôt qu'à St Sulpice ?

Avec ce projet CASTRES/VERFEIL/A68, Gragnague serait alors au carrefour des 2 voies rapides l'A68 Toulouse/Albi, et Castres/Gragnague, prolongé à terme vers l' A61 Castelnau d'Estretfonds (le GCAT). Gragnague est plus proche de 15km de Toulouse comparé à St Sulpice, et dispose de terrains abondants et peu chers, d'accès facile, d'une gare.

Ce projet CASTRES/VERFEIL/A68 fragilise bien le pôle de St Sulpice/Lavaur et entraîne un étalement urbain continu de Toulouse à St Sulpice, un étalement dans les terres agricoles du Girou de GRAGNAGUE à VERFEIL et VENDINE.

Ce projet Castres Verfeil A68 améliore t-il l'accessibilité du bassin de Lavaur ?
NON, ni vers CASTRES, ni vers TOULOUSE, ni vers VILLEFRANCHE DE LAURAGAIS ou CASTELNAUDARY (Voir ci-dessous : carte page 98 du DDP sur l'accessibilité)

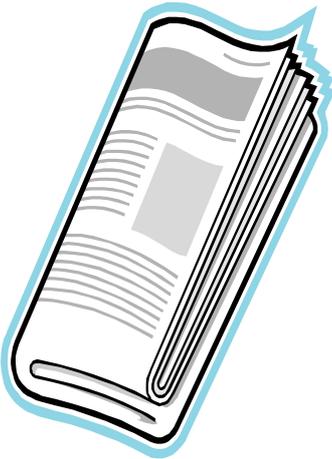
EVOLUTION DE L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE AUX EMPLOIS A L'HORIZON 2025 AVEC MISE EN CONCESSION



Ce projet CASTRES/VERFEIL/A68 a une très faible capacité à capter le trafic de la D112 (300 Véhicules/jour en 2025, DDP Page 72), axe reliant les 2 pôles économiques du Sud Tarn Castres et St Sulpice Lavaur.

Il est étranger à l'idée de coopération entre ces 2 pôles.

Aujourd'hui St Sulpice Lavaur a un fort développement démographique et économique, les projets y sont nombreux. Mais de quelles routes disposera ce pôle de développement et surtout avec quel financement ?



La Dépêche du Midi. Publié le 10/06/2009

St Sulpice. Création d'un syndicat mixte des portes du Tarn pour l'aménagement du parc d'activité « Les portes du Tarn » 250 hectares. Dans l'attente d'un nouvel échangeur.

« Les portes du Tarn ne peuvent exister que dans la mesure où nous réaliseront un échangeur autoroutier. Donc, il se fera » confirme le président de la communauté Jacques Esparbié.

La Dépêche du Midi. Publié le 07/01/2010

La Création d'un échangeur autoroutier est indispensable. Aménagement. Zone d'activités des Portes du Tarn.

[...]Tout est suspendu à la création de cet échangeur qui joue à l'Arlésienne. Toujours annoncé, mais dont on ne voit pas le bout d'un centimètre de bitume. « L'ouvrage coûte environ 15 million d'euros. Pour ordre d'idée le département (du Tarn) investit 20 millions d'euros par an pour le réseau routier. Donc nous devons trouver des appuis financiers. » ajoute Thierry Carcenac [...]

La traversée de Lavaur est de plus en plus difficile, plus de 20 min, 14600 v/j à l'est dont 776 Poids Lourds en 2006 (comptage tournant du Conseil Général 81). Des élus demandent son contournement et pas le moindre financement !

La D112, ancienne nationale déclassée, qui relie les 2 pôles économiques du Sud Tarn, (route la plus meurtrière du Sud Tarn) n'est toujours pas sécurisée, et pas le moindre financement !

VI- ECHEC des POLITIQUES DE MAITRISE DE L'ETALEMENT URBAIN ET DE LA MULTIMODALITE DES DEPLACEMENTS :

La maîtrise de l'étalement urbain sur un territoire si vaste de l'aire urbaine toulousaine, est un grand défi et sa réussite impose à tous les acteurs une cohérence dans tous les projets d'aménagement du territoire. Et donc une adhésion à la démarche de l'InterSCoT.

Nous l'avons montré dans nos différents Cahiers d'acteurs et Contributions, le projet CASTRES/VERFEIL/A68 (1^{er} maillon du GCAT sur les terres agricoles du Girou) est clairement incompatible avec le modèle d'aménagement La Charte InterSCOT 2005, **initié par l'Etat**.

Ce projet mène à l'échec la politique engagée de maîtrise de l'étalement urbain :

- pour la constitution de bassins de vie (emplois, habitat, services) limitant au mieux les déplacements
- pour l'organisation de véritables échanges multimodaux,
- pour la valorisation des terres agricoles, notamment de la Vallée du Girou.

Extraits du document du GIP d'InterSCoT de l'aire urbaine de Toulouse intitulé : Document contributif aux DOG (Documents d'Orientations Générales des SCOT). Octobre 2009, Groupe de travail, « URBANISME ET TRANSPORT » :

«[...] La création d'autoroute comportant un fort risque d'étalement urbain, peut-on assortir ses projets de mesures interdisant l'urbanisation autour des échangeurs ? Concernant les barreaux de liaison A62-A68 par la vallée du Girou ou la vallée du Tarn, le trafic actuel, le relief et l'engagement des travaux déjà programmé par le Conseil Général, ainsi que la présence de polarité du SCoT Nord toulousain pourrait militer **en faveur d'un aménagement sur la vallée du Tarn plutôt que du Girou. Ce choix insiste à réinterroger la pertinence du tracé de l'itinéraire Toulouse-Castres [...]**»

Et plus loin dans le document :

«[...] **Cependant, un tracé par Lavour serait plus pertinent en termes d'aménagement du territoire : il est dans la continuité du barreau A68-A62 par la vallée du Tarn et relie une polarité importante de l'aire urbaine (Lavour) au réseau primaire.[...]**»

Les conclusions de ce dossier sont :

« Privilégier un itinéraire par la vallée du Tarn plutôt que par la vallée du Girou, ce qui a pour conséquence une interrogation sur la pertinence d'un itinéraire Toulouse/Castres par Lavour plutôt que par Verfeil. »

Peut-on limiter l'étalement urbain induit par ce projet 2x2 voies dans les terres agricoles du Girou?

L'approche réglementaire pour maîtriser l'étalement urbain, a montré son échec depuis 30 ans. Certains «*techniciens*» proposeront l'artifice de limiter le nombre d'échangeurs ou de carrefours.

Supprimons alors l'échangeur de Vendine :

- Au carrefour de la liaison Nord Sud entre Lavour et Villefranche de Lauragais : entre 2 pôles d'équilibre de l'aire urbaine toulousaine.
- Au carrefour de la D826 (ancienne RN126) en direction de Quint-Foncegrives : entrée importante sur Toulouse.

Le nombre d'usagers de cette 2x2 voies chuterait sévèrement. L'efficacité de ce projet routier en serait gravement affectée.

Cela n'est ni réaliste, ni tenable dans le temps.

La suppression de l'échangeur de Verfeil n'est pas même envisageable.

A Gagnague, un échangeur complet avec entrées et sorties est demandé.

Si ce projet CASTRES/VERFEIL/A68 voit le jour, le devenir de la Vallée du Girou, des territoires Nord Toulousain et du Lauragais serait alors à réécrire aux détriments des territoires agricoles et de la biodiversité.

Ce projet fragilise la politique multimodale des transports et réduit l'efficacité de la politique d'amélioration de la ligne ferroviaire de la vallée de L'AGOUT.

VII- POUR UN CHANGEMENT D'APPROCHE DES PROJETS ROUTIERS

Pour maîtriser l'étalement urbain, **une véritable approche multimodale des déplacements** est impérative, c'est à dire, donner à un même bassin de population le choix entre plusieurs modes de transports. Arrêtons de privilégier le seul *tout voiture*.

Les exigences de développement durable des territoires surtout pour des infrastructures routières aussi coûteuses, immuables et lourdes en terme environnemental nous imposent :

La cohérence des projets de territoires,

La recherche de coopération de territoire,

L'identification et la hiérarchisation de pôle de développement et d'équilibre,

La constitution de bassin de vie réunissant emplois, habitats, services limitant au mieux les déplacements

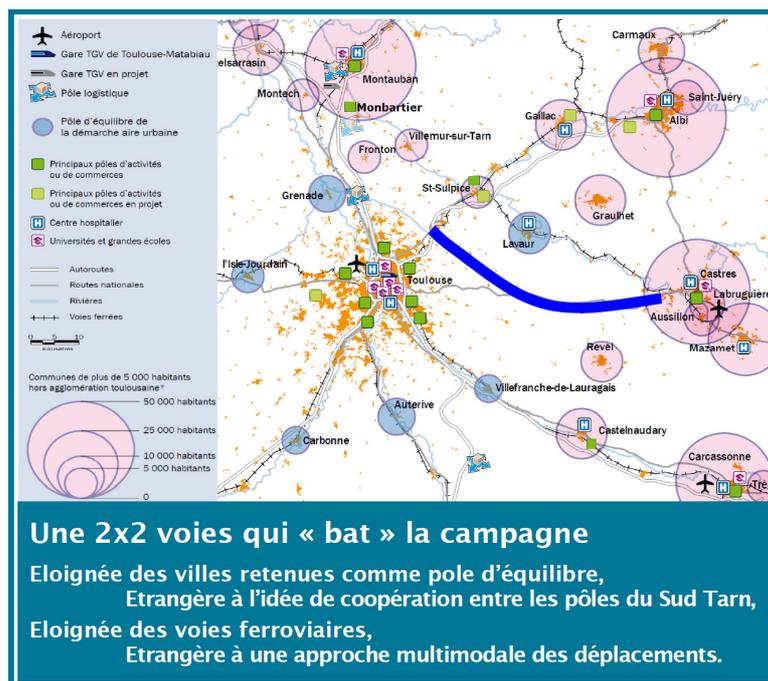
Une approche multimodale des déplacements en favorisant les modes de transports doux, c'est à dire le refus d'infrastructure isolée des autres modes de transports, mettre les nouveaux habitants à proximité des gares, ceci est d'autant plus vrai à proximité d'une métropole.

La liaison CASTRES A68 TOULOUSE doit s'inscrire en cohérence avec le projet de l'InterSCoT.

La question de l'itinéraire et donc du fuseau retenu est essentiel, une véritable approche multimodale des déplacements est impérative.

Le développement DURABLE du Sud Tarn nécessite une liaison routière efficace et une liaison ferroviaire efficace sur l'axe structurant CASTRES/LAVAU/STSULPICE/A68/TOULOUSE, reliant ainsi les 2 pôles économiques sud-tarnais et leurs zones d'intérêt régionale à la métropole Toulouse.

Prolongée sur MONTAUBAN, à partir de ST SULPICE, cette liaison routière efficace desservira les pôles économiques structurants du SCOT NORD TOULOUSAIN (BESSIERES 30ha, VILLEMUR SUR TARN 20ha), le site logistique majeur de MONTBARTIER (300ha au carrefour de A20 et A62 et enfin la gare LGV de MONTAUBAN (à 3 heures de Paris).



Discours du Président de la république à l'occasion des conclusions du Grenelle de l'environnement du 25/10/2007 :

« [...] Car c'est bien à une révolution que nous invite ce Grenelle de l'Environnement qui achève le premier temps de ses travaux. Une révolution dans nos façons de penser et dans nos façons de décider. Une révolution dans nos comportements, dans nos politiques, dans nos objectifs et dans nos critères. [...] Le Grenelle propose une rupture et bien, je propose de la faire mienne, La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports. »

CONCLUSION

Le Ministère du MEEDDM rejetait le 4 juin 2008 le projet du Grand Contournement Autoroutier de Toulouse :

« [...] Ces projets ne correspondent plus aux nouveaux enjeux de développement durable [...] »

Aussi nous demandons l'abandon de son premier maillon dans les terres agricoles de la Vallée du Girou : le projet CASTRES/VERFEIL/A68 **qui ruine l'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 toulousaine 2005 (initié par l'Etat)**.

**Nous demandons de la cohérence dans les projets d'aménagements du territoire.
Non à la 2x2voies gratuite ou payante Castres Verfeil A68.
Oui à des liaisons efficaces multimodales Castres Lavour St Sulpice Toulouse.**