



Association Les Vallons

(Association membre du collectif RN126)



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

Analyse sur les incohérences et contradictions du projet pressenties sur les objectifs et principes concernant le développement et la modernisation des transports.

Concernant une nouvelle approche de la politique de la France en matière de transports, reprenant la Loi Grenelle 1 et les textes en vigueur concernant les projets d'infrastructures routières, la DREAL écrit page 48 du dossier :

- Il convient d'inscrire les projets *« dans une politique des transports cohérente avec les politiques publiques nationales en faveur d'un développement durable. »*
- *« A cette fin, il importe d'organiser le report du transport routier vers d'autres modes de transport, moins consommateurs d'énergie fossile et émetteurs de gaz à effet de serre. »*
- *«DANS UNE LOGIQUE DE DEVELOPEMENT DES TRANSPORTS MULTIMODALE ET INTEGREE, l'état veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant l'impact sur l'environnement » (article 10 de la loi Grenelle 1).*
- *« Pour les transports de voyageurs, la priorité est donnée aux transports collectifs. »*
- *« Toutes ces dispositions s'accompagnent d'une volonté de réduction des pollutions et des nuisances des différents modes de transports »*
- *« Les projets d'infrastructures nationaux seront évalués dans le cadre du Schéma national des infrastructures de transport. »*

Si la politique routière et la conduite de ce projet doivent s'inscrire désormais dans les suites du Grenelle de l'environnement, il convient alors de vérifier l'adéquation de ce projet par rapport aux objectifs et enjeux pour lesquels la loi s'accorde à reconnaître le caractère d'urgence et prioritaire.

Dans l'obligation d'œuvrer dans un tel cadre, on peut alors interroger la cohérence d'un projet devant participer à ***une logique multimodale et intégrée de développement des transports*** par rapport aux objectifs, orientations et contraintes qu'impose la loi.

La DREAL rappelle ou fait référence en permanence au cadre de la loi mais ne dit pas comment, ce projet s'inscrit dans le cadre de la loi.

Ainsi, selon l'article 10 de la loi Grenelle 1 :

- *« L'état veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement »*

En quoi l'opportunité d'un tel projet via l'A 68 correspond-elle à un problème de congestion ?

En rien !

La « *congestion* » effective mais temporaire du trafic de la seule sortie de Castres et celle de l'entrée de Toulouse (correspondant à un afflux du trafic aux heures de pointe : Zone de Mélou et feu rouge de Saix pour Castres et rocade du périphérique pour Toulouse) ne justifient en rien une autoroute ou 2x2 voies sur la totalité de cet axe.

La section Castres – Soual et la rocade du périphérique de Toulouse ne peuvent trouver de solution que dans un projet urbain responsable et volontariste.

D'autre part s'agissant de la section Castres – Soual, nous renvoyons le lecteur à la **contribution du collectif RN 126 sur l'étude des trafics** dont voici, ci-dessous, un extrait :

Compte tenu de nombreuses considérations (augmentation prévisible de l'urbanisation entre Castres et Soual, augmentation de 16 à 30% du trafic à l'horizon 2025 au droit de Castres par la mise en œuvre d'une 2x2 voies Castres – Soual, du sous dimensionnement de la rocade sud-ouest de Castres), il est prévisible que demain, Castres et le secteur péri urbain entre Castres et Soual, se trouveront confrontés aux heures de pointe aux mêmes problèmes de circulation que les grandes villes.

La prévision des trafics pour 2025 en présence d'une 2x2 voies entre Castres et Soual, montre que ces difficultés seront aussi celles de Castres et de sa proche couronne. Ces difficultés prévisibles, ne pourront être évitées que si un choix volontariste est fait en faveur du développement des services et infrastructures de transport en commun pour concurrencer l'usage du véhicule individuel en zone urbaine et périurbaine. En parallèle, au droit de Castres, et entre Castres et Soual, il est nécessaire de dissocier le trafic de transit du trafic local d'accès à la ZAC Melou, et de fiabiliser les temps de parcours. Mais la solution à envisager, ne passe pas par une 2x2 voies en site propre inadaptée et favorisant l'usage de la voiture individuelle en zone urbaine au détriment des transports en commun.

Pour le reste « les aménagements déjà effectués » - déviations de Soual, de Puylaurens et de Verfeil - ont largement contribué à désengorger les points sensibles.

En quoi l'opportunité d'un tel projet via l'A 68 correspond-elle à un problème notoire de sécurité ?

En rien ! Les aménagements effectués sur près de la moitié du trajet (et non 10 km) - voir lettre de saisine du MEEDDM à la CNDP - ont largement contribué à réduire l'accidentologie sur cet itinéraire. Ceci a été confirmé par le Maître d'Ouvrage lui-même à Caraman.

Nous renvoyons aussi le lecteur à la **contribution du collectif RN126 sur l'accidentologie**, dont voici un extrait ci-dessous :

- « *L'itinéraire RN126 - RD 42 est un itinéraire au taux de risques comparable à celui des autres routes du sud Tarn, en particulier, les routes RD 622 et RN112-RD612, reliant respectivement Lacaune à Revel via Castres et Mazamet à Albi via Castres.*

La route la plus sûre est la RD 621 reliant Labruguière à Soual dont le trafic TMJA est de 5600 en 2007 pour 16 km. Celle-ci a fait l'objet ces dernières années, d'aménagements efficaces qui ont concouru à améliorer la sécurité de cette route.

La route la moins sûre, avec un taux de risques 3 fois supérieur à celui de la RN126-RD42 est la RD112 reliant Castres à Lavaur. »

Ne pouvant donc invoquer un problème de congestion ou un problème de sécurité reste l'intérêt local.

En quoi l'opportunité d'un tel projet via l'A 68 correspond-elle à un problème d'intérêt local ?

L'opportunité est faible, hypothétique et risquée.

L'opportunité est faible, voire nulle, en l'absence de projet d'ensemble des territoires concernés.

D'autre part, elle est hypothétique et risquée si l'on considère non pas le dynamisme territorial de ce territoire mais sa fragilité. Les nombreuses réserves, effectuées par le Maître d'Ouvrage dans le dossier concernant la probable mise en concurrence du bassin sud du Tarn avec le pôle toulousain, tempèrent les certitudes d'un développement économique et de l'emploi qui se prévaudraient quasi immédiats.

Pour exemple : « ... *l'amélioration des conditions de déplacement ...* » peut générer « ... *un effet de 'déménagement' du territoire : une aspiration non maîtrisée aux profits de pôles économiques plus attractifs, comme le pôle toulousain par exemple ...* ». Avec, à la clé, évasion commerciale, délocalisation des activités et, en prime, une urbanisation non maîtrisée !

D'ailleurs, à la lecture du dossier, les effets positifs hypothétiques de ce projet sont contrebalancés en permanence dans une même phrase, paragraphe ou thèmes abordés par les risques certains qu'induit le projet (voir pages 88 et 91,93 et 95 et 96 du dossier) et renforcés par les tournures de phrases, verbes, vocabulaire utilisé et/ ou l'utilisation du conditionnel. Ils

montrent de la part du Maître d'Ouvrage davantage sa réserve et ses interrogations que les bénéfices réels et assurés que pourrait apporter un tel projet.

- « ... car la dynamique de développement local que peut induire le projet est même porteuse de certains facteurs de déséquilibre des territoires liés en particulier au risque d'étalement urbain ; Une intervention volontariste est indispensable pour maîtriser ces phénomènes. » - page 88 du dossier
-

Or, aucune cohésion et cohérence n'existent dans ce domaine (voir contribution des Vallons sur l'étalement urbain et l'agriculture).

On peut dès lors s'interroger sur le décalage manifeste d'une tonalité plutôt mesurée et nuancée d'un développement voulant montrer l'ambivalence des effets d'un projet et sa tonalité plutôt optimiste, voire parfois satisfaite, de certains encadrés : mise en concession ou aménagement progressif. Ces derniers traduisant alors, à partir des éléments avancés, une conclusion plus partielle qu'objective. Ainsi, faire croire ou avancer tout et son contraire sur le thème du développement local, ne permet pas d'éclairer sur la cohérence du projet présenté.

Pour exemple :

- Page 90 de l'étude socio-économique : « Dans le cadre de l'aménagement de la liaison Castres - Toulouse, on peut se demander si ce projet permettra de renforcer les effets des différentes politiques mises en œuvre ... qui visent à contrer les effets négatifs d'un scénario de développement tendanciel qui fait peser sur l'économie et l'environnement de gros risques ».
- « Le lien entre infrastructure nouvelle et développement économique n'est cependant pas un lien inéluctable et immédiat de cause à effet »
- encadré Page 101 « ... les effets sur l'aménagement du territoire, le développement économique et l'emploi seraient quasi immédiats ... ».

Dire tout et son contraire pour parvenir à une telle conclusion relèvent plus d'une pensée magique que d'une logique argumentaire correspondant à un aménagement du territoire partagé, cohérent et structuré.

D'autre part on peut lire dans l'étude des trafics du collectif RN 126

« Le contexte économique actuel et à venir incite à la plus grande prudence quant aux effets positifs que prétend apporter l'autoroute Castres Toulouse. La marge de manœuvre est très faible, les valeurs de PIB relevées de 2008 à 2011 sont très largement inférieures à celle retenue par le maître d'ouvrage dans ses simulations. (1,9%)

Aussi le PIB à 1,9% retenu pour les prévisions de trafic est une valeur surestimée, et correspond déjà au PIB minimum nécessaire pour avoir avec l'autoroute concédée un solde positif en trafic entre Castres et Toulouse par rapport à la situation de référence.

En final, l'hypothèse d'un PIB à 1,9% est une hypothèse trop optimiste pour les prévisions de trafic. Et même pour cette hypothèse, le solde de trafic de transit entre Castres et Toulouse est proche de zéro.»

En outre, si une intervention volontariste est nécessaire pour maîtriser *les effets négatifs d'un scénario de développement tendanciel qui fait peser sur l'économie et l'environnement de gros risques* », celle-ci ne pourra jouer pleinement son rôle que si elle est menée et élaborée en concertation entre l'Etat et les acteurs locaux et dans une logique de cohérence des projets de territoire du Pays d'autan, du Vaurais, du Nord Lauragais et du Nord Toulousain, et du Pays de cocagne quand ce dernier aura vu le jour.

Ainsi, renvoyer aux seules collectivités locales la responsabilité de « ... *cette intervention volontariste* » est irrecevable dans un état de droit.

Ou bien l'état concourt et veille à appliquer et faire respecter la loi ou bien il cesse de faire des discours incantatoires sur l'économie du foncier, l'aménagement du territoire, la réduction des Gaz à effet de serre...

Il en est de même pour le développement des transports collectifs contenus dans la loi.

Réfuter l'amélioration de l'actuelle ligne de car régionale N°941 comme complément indissociable des aménagements routiers et du rail, du seul fait que cette question relève de la compétence pleine et entière du Conseil Régional de Midi Pyrénées est antinomique avec l'esprit et l'exigence de la loi.

L'intérêt local reste donc à démontrer et fait davantage l'objet d'un pari au résultat pour le moins incertain quand on considère que les coûts et impacts sont toujours, selon les besoins de l'argumentaire sous évalués et les effets du projet pour la collectivité difficilement monétarisables, page 105 du dossier.

En revanche, nombreux sont les intervenants et les associations qui ont démontré que l'intérêt local ne passait pas par la rurbanisation d'un territoire à vocation agricole mais en plaçant le bassin sud du Tarn au carrefour de deux axes routiers structurants :

- Montauban, Lavaur, Saint Sulpice, Castres, Mazamet, Béziers,
- Albi, Castres, Revel, Castelnaudary.

Et ce, en totale cohérence avec la charte InterSCOT de l'aire urbaine Toulousaine.

Concernant la faisabilité d'un tel itinéraire, on pourrait alors s'interroger sur la capacité de la DREAL à surmonter sur un axe tous les enjeux financiers, techniques, agricoles, environnementaux et son incapacité sur un autre.

Ainsi, argumenter que le projet est conforme à la loi du Grenelle, du seul fait que la loi prévoit l'augmentation des capacités routières pour répondre à des besoins d'intérêt local, est à la fois restrictif et réducteur pour ne pas dire fallacieux par rapport à l'esprit et aux orientations mêmes de la loi.

D'autre part, faisant référence au SNIT, page 49 du dossier, on peut là aussi s'interroger sur la conformité et la cohérence de ce projet concernant les orientations proposées et les objectifs ciblés.

Dans ce projet, à l'évidence, NOUS NE SOMMES PAS DANS UNE POLITIQUE MULTIMODALE DES DEPLACEMENTS CAR IL MANQUE DANS CELUI-CI UNE

VERITABLE APPROCHE MULTIMODALE des transports qui offre à un même bassin de population un véritable choix entre train et route, et non pas le tout voiture dans la vallée du Girou, et le train dans la vallée de l'Agout avec une D112 meurtrière ...

En quoi le projet permet-t-il de mieux faire fonctionner les interfaces multimodales ?

Faiblement et d'une manière contradictoire avec la charte InterSCOT (voir les interventions sur ce sujet effectuées à Auriac S/Vendinelle).

En quoi le projet permet-il un meilleur report vers les modes alternatifs ? En rien !

En quoi le projet contribue-t-il à polariser le développement de la région et à apporter des solutions complémentaires au fer, lorsque ce mode n'est pas adapté notamment pour les territoires peu denses ?

En rien ou faiblement et de manière hypothétique car ce projet 2x2 voies est isolé et éloigné de la ligne ferroviaire et de ses gares.

Comment d'ailleurs une *INFRASTRUCTURE ISOLEE DES AUTRES MODES DE TRANSPORT* peut-elle participer à une multimodalité des transports ?...

D'autre part, le projet ne capte qu'un faible trafic actuel, à venir et futur, et il est de plus porteur de certains facteurs de déséquilibre des territoires (voir page 88 du dossier).

En quoi le projet permet-il de mieux organiser le développement urbain de l'aire métropolitaine ?

En rien, pire, il l'aggrave puisqu'il favorise l'étalement urbain (voir contributions des Vallons).

En quoi le projet permet-il de faire décroître les nuisances de la circulation routière ?

En rien, il les favorise en imposant le tout voiture et les aggrave par l'étalement urbain (voir ci dessous l'**Avis du CESR Midi Pyrénées, assemblée plénière du 25 novembre 2008, page 45.**)

« Le secteur des transports est un secteur qui pèse lourdement dans le bilan énergétique régional. La part des transports en région est supérieure de 9 points au niveau national ... »

« Sur la période 1990-2005, il a été constaté..., avec comme tendance lourde, le passage d'une voiture à deux par ménage ... »

« Le nombre de kilomètres parcourus par habitant en région est également supérieur à la moyenne nationale. Ces résultats régionaux peuvent s'expliquer en partie par l'importance de l'étalement urbain et par la faiblesse des transports collectifs en zones urbaines et périurbaines, ainsi que la taille de notre région » -

De plus, la rétrocession des ouvrages publics oblige un trafic, jusqu'ici détourné par les aménagements publics (déviations de Soual et Puylaurens), à repasser par le centre des villages.

On pourrait multiplier à l'envie les incohérences de ce projet dans d'autres domaines par rapport aux orientations du Grenelle. Et, là aussi, le citoyen est en droit de s'interroger

comment à partir de ces constats une telle infrastructure peut nous conduire vers un développement durable ?

De ce fait, s'il est considéré :

- que la dynamique de développement local est « *encore fragile* » ou « *relativement fragile* »,
- que « *le projet est porteur d'un risque de déséquilibre des territoires* », page 88 du dossier,
- que le projet « *... est un facteur de risque d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace* », page 91, puisque le MO considère, page 40 du dossier,
- que « *L'aire urbaine toulousaine (...) ne cesse de s'étendre sous la forme d'un habitat pavillonnaire peu dense fortement consommateur d'espaces agricoles et naturels (...) rend difficile l'organisation des transports en commun, des services et des équipements publics* »,
- qu'il constitue « *... un risque d'évasion pour certaines activités commerciales liées à l'amélioration de l'accès à la zone de chalandise toulousaine...* », page 96 du dossier.

Le citoyen est en droit de s'interroger sur la cohérence et la légitimité d'un tel projet qui non seulement favorise ces risques mais les aggrave tout en s'avérant dans de nombreux domaines, en totale contradiction avec les orientations de la loi.

Ainsi considérant les risques que cette nouvelle infrastructure peut induire et qui, selon le Maître d'Ouvrage lui-même, peut produire un effet structurant ou déstructurant « *Une autoroute exerce davantage un rôle d'accélérateur de tendances, en produisant des effets structurants ou déstructurants.* » (Etude 2, page 15 du GCAT) ;

En l'absence :

- de projet de territoire construit, raisonné et partagé,
- d'outil efficace de maîtrise de l'étalement urbain de régulation foncière et de coordination territoriale entre les collectivités.

Il est légitime d'avancer que ces risques ont tout lieu de se trouver confortés et de favoriser non pas la complémentarité des territoires et leur solidarité mais d'exacerber leur mise en concurrence et renforcer les égoïsmes locaux sous la forme : Compétition et individualisme des territoires.

Autant de risques pointés, développés et argumentés dans les configurations prospectives du SRADDT : configurations « compromis », « cahotant » et « laisser faire », et qui au vu des interventions de nos élus ou décideurs dans les différentes réunions, déjà effectuées jusqu'ici, ont toutes chances de se réaliser plus que de nous engager vers des configurations réactives « nouveaux modèles » ou prospectives « anticipation ».

D'ailleurs s'il existe une telle relation d'opportunité et de complémentarité des territoires pourquoi le conseil général de la Hte Garonne s'y oppose-t-il, tout comme s'y oppose la chambre d'agriculture de Haute-Garonne ?

En revanche, le projet présenté par la DREAL n'apporte aucunement la preuve « *... qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.* »

puisque ne voulant pas et ne l'ayant pas étudié et ne prouve donc en rien « *qu'il n'était pas possible de faire autrement* ».

Aussi, loin de faire émerger des solutions alternatives nous conduisant vers un nouveau modèle de développement, le Maître d'Ouvrage confine le débat dans un choix de solutions qui s'avèrent toutes autant obsolètes et contradictoires à ces enjeux.

Le projet pose, de ce fait, de trop nombreuses interrogations et incohérences par rapport à la loi pour s'avérer compatible avec un développement durable et ne démontre en rien une nouvelle approche en matière de transport s'inscrivant dans un tel développement .

Se pose donc l'opportunité de ce projet et son efficacité pour répondre aux orientations stratégiques contenues dans la loi 1du Grenelle.

C'est donc bien sur le fond que les associations opposées à ce projet considèrent que l'opportunité du projet n'est jamais abordée dans le dossier.

Si le contexte d'urgence écologique, d'incertitudes économiques et financières, de crise mondiale alimentaire probable, de crise agricole effective, est bien réel, les facteurs de risques énumérés par le MO lui-même tout au long de ce dossier (étalement urbain, dilapidation de l'espace, déséquilibre des territoires, déménagement du territoire avec risque d'évasion commerciale et de délocalisation des entreprises, impacts sur l'économie et l'activité agricole, et sur l'environnement), le sont tout autant ainsi que les risques d'aggravation des inégalités sociales et territoriales que les intervenants ou associations ont énoncé et argumenté (iniquités sociale et spatiale, clivage social et atteinte à la mixité sociale).

Constatant alors :

- l'absence de coordination territoriale des collectivités concernant l'aménagement du territoire,
- l'incohérence du projet avec la charte InterSCOT,
- l'impossibilité à respecter l'économie des territoires traversés du fait de ne pouvoir évaluer la capacité du projet à ne pas pénaliser l'activité agricole des territoires traversés,
- l'incapacité à préserver les espaces naturels répertoriés du fait de ne pouvoir évaluer l'impact du projet sur ces derniers,
- l'incapacité à montrer comment, sur le plan local et régional, le projet participe à la réduction des GES.

Dans un contexte de rareté de fonds publics et l'obligation d'œuvrer pour un développement durable, nous considérons que l'utilisation des fonds publics doit prendre une autre orientation.

Si la priorité n'est plus « ... *au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports* », alors il convient d'assurer leur mise en cohérence.

Nous soutenons, de ce fait, fondée la nécessité d'aborder et de privilégier des solutions alternatives à ce projet pour optimiser ou finaliser les objectifs contenus dans la loi et demandons d'appliquer à celui-ci le principe de précaution.

C'est pourquoi, concernant les enjeux territoriaux non maîtrisés par ce projet, en attendant :

- que les collectivités locales et territoriales s'entendent sur un projet d'ensemble pour les territoires se traduisant par une redéfinition claire des espaces urbains et ruraux et des relations d'opportunité entre les territoires,
- que les collectivités se dotent d'un véritable outil de maîtrise de l'urbanisme permettant de réguler le foncier pour éviter un éparpillement trop anarchique de la population,
- de mieux articuler SCOT et PLU comme le prévoit la loi,
- de mettre en place de manière effective des rapports de complémentarité et de solidarité des territoires (populations, industries, entreprises) basés sur une coordination de la gestion et de la régulation de ces derniers ;

Il serait souhaitable et prioritairement :

- d'étudier les besoins et les solutions, en matière d'infrastructures, qui optimisent rapidement l'utilisation des réseaux primaires actuels,
- d'améliorer et sécuriser aussi les réseaux secondaires existants afin de les rendre plus performants et faciliter leur articulation avec les réseaux principaux.

Pour cela, des aménagements immédiats sont possibles rapidement, à moindre coût au plus grand bénéfice de la collectivité.

Si, en outre, le développement du transport collectif doit être favorisé et la multimodalité des transports recherchés afin que ces derniers deviennent le mode de déplacement majoritaire, ceux-ci doivent s'ajuster aux besoins qualitatifs des usagers pour faciliter leurs déplacements et leur accessibilité à des services ou à des pôles d'activités.

Il conviendrait alors de mettre en place une réflexion dans les agglomérations comme les entreprises pour définir une politique du temps afin de décaler les horaires dans les entreprises pour éviter, par exemple, les bouchons aux heures de pointe.

Il est bien évident que les objectifs ciblés d'un développement durable ne seront effectifs que si l'ensemble des infrastructures, mais aussi la vie quotidienne, sont aussi organisées en fonction des bassins de vie, d'une relocalisation de l'économie afin de favoriser un recentrage des activités pour un meilleur rééquilibrage territorial de l'habitat, de l'emploi du service et des commerces.

Cela permettrait de :

- diminuer les transports pendulaires et limiter les déplacements,
- de favoriser la mise en place des plans de déplacements des entreprises et des cars de ramassage des employés,
- favoriser et développer les aires de multimodalité,
- favoriser le covoiturage,
- favoriser le télétravail, les télécentres.

Tout cela implique aussi une intervention volontariste de l'état afin que le Grenelle et nombre de SCOT ne se transforment en catalogues de bonnes intentions.

La réalisation d'une nouvelle infrastructure sur un territoire ne disposant d'aucun équipement et aucun transport collectif efficace nous permettrait-elle d'atteindre ce but ?

Nous répondons par la négative car une telle infrastructure :

- ouvrirait ipso facto de nouveaux territoires pour la diffusion de l'habitat,
- créerait de nouvelles rentes de situation pour la localisation des activités,
- favoriserait l'éloignement de l'habitat des pôles d'emplois, le développement des activités autour des nœuds routiers,
- relancerait de fait la course entre urbanisme, trafic et infrastructures rendant ainsi difficile ou impossible la mise en place d'un transport collectif efficace. (Voir intervention De Le Corre à Caraman)

Si, d'autre part, dans le cadre et l'exigence de la loi, il convient de favoriser le développement des transports collectifs il convient aussi de mettre en place un RER routier, cars ou bus interurbains, pour les liaisons vers les différents pôles économiques ou administratifs de la métropole toulousaine. Des axes bien desservis par les transports collectifs sont indispensables pour privilégier une localisation du développement futur autour des pôles.

Le car express ou RER routier est donc une solution à envisager ainsi que les pôles d'échanges RER/Métro/Rail/Bus/Tramway au cœur de ces pôles majeurs.

Les propositions alternatives des associations, collectifs ou intervenants, ne sont donc pas des éléments ayant pour objectif de remettre en cause le dossier du MO et sa validation par la CNDP mais concernent bien le fond du débat et s'inscrivent dans une volonté de participer à la recherche de la meilleure solution possible pour répondre à la problématique posée par la loi Grenelle.

Pour notre part, c'est dans ce cadre, en conformité avec la loi, dans un débat qui se veut contradictoire entre l'Etat et les citoyens, que nous intervenons afin que l'opportunité d'un tel projet puisse prendre toute sa résonance et sa légitimité.

Il y a 30 ans l'Etat diffusait un slogan devenu désormais célèbre :

« En France on n'a pas de pétrole mais on a des idées ».

Prenant en compte une réalité sur laquelle l'Etat ne pouvait manifestement pas intervenir, le message avait au moins la vertu de montrer la capacité de notre démocratie républicaine à se mobiliser et s'organiser pour trouver des solutions alternatives face à une problématique donnée.

Trente ans plus tard, on n'a toujours pas de pétrole mais, plus grave encore, on n'a plus d'idées puisque pour répondre aux enjeux d'un nouveau type de développement on en arrive à confiner un débat public dans un dilemme de choix de solutions d'un autre temps en tous points incompatible et incohérente avec ce dernier.

Faut-il que nous ayons perdu foi en cette capacité et tout esprit d'imagination et de créativité pour parvenir à une telle extrémité ?

Pourtant *« Pratiquer la démocratie, c'est proposer des choix et non imposer un choix unique »* - N. Sarkozy, lors de son discours de clôture de présidence de la communauté européenne.

Appliqué au projet LACT, l'objet du débat public aurait du permettre d'argumenter et « *de comparer le plus large éventail de solutions possibles* ».

Tel n'aura pas été le cas.

C'est pourquoi,

- **Considérant l'opportunité de ce projet non démontrée, si ce n'est peut-être une contribution au développement économique qui reste cependant très hypothétique et très risquée ;**
- **Considérant l'analyse des risques précités listés ci-dessus et les hypothèses de trafic à l'évolution pour la moins incertaine ;**
- **Considérant que le projet ne participe en rien à UNE VERITABLE APPROCHE MULTIMODALE des transports ;**
- **Considérant qu'en l'absence de maîtrise d'outil de l'urbanisme, le projet favorise l'étalement urbain et ne participe en rien au développement des transports collectifs sur un territoire ne disposant d'aucun transport collectif efficace ;**
- **Considérant que le projet favorise au contraire les transports individuels et participe ainsi à l'augmentation des gaz à effet de serre ;**
- **Considérant d'autre part que le projet ne permet pas d'offrir un outil cohérent au service d'un développement régional, plus équilibré,**

Notre association s'oppose à un projet dans l'incapacité de démontrer sa cohérence pour la mise en œuvre d'un développement durable et un développement des transports multimodaux.

En conclusion, l'association Les Vallons, au sein du collectif RN126, souhaite que soit reconsidérée l'opportunité de ce projet en l'abandonnant et qu'une solution alternative, plus conforme aux exigences précitées, soit privilégiée.