

Contribution de Stéphane Coppey, président de Tisséo-SMTC*, au débat public sur l'accélération de la mise à caractéristiques autoroutières de la liaison Castres – Toulouse

* jusqu'en décembre 2009

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (Tisséo) de l'agglomération toulousaine est, en vertu de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, maître d'ouvrage de l'élaboration et de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération toulousaine.

Par délibération en date du 28 novembre 2008, Tisséo-SMTC a ainsi engagé, pour le compte et avec le concours d'un grand nombre de « personnes publiques associées », la révision du PDU approuvé en 2001, au titre duquel ont notamment été réalisées la ligne B du métro, la ligne E de tramway, des voies réservées aux bus, et autres actions concertées en faveur du développement des modes alternatifs à la voiture particulière utilisée en solo, donc de la diminution du trafic automobile et des émissions de polluants et autres gaz à effet de serre (GES).

La révision du PDU, en cours d'évaluation environnementale, répond à des contraintes réglementaires (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, loi solidarité et renouvellement urbain, loi handicap ...) et s'inspire des engagements pris par les collectivités territoriales à Johannesburg, Kyoto et désormais Copenhague, visant à limiter le réchauffement climatique, sachant que 27 % des GES sont issus des transports de personnes et de marchandises.

Cette révision a pris acte de l'issue du débat public, organisé en 2007, sur le grand contournement autoroutier de Toulouse, lequel a notamment mis en exergue :

- la très faible part du trafic de transit dans l'ensemble du trafic routier sur le périphérique toulousain aux heures d'engorgements
- l'absence, liée, de solution à moyen et long terme qu'apporterait une telle infrastructure aux problèmes de déplacement dans l'agglomération, à l'origine du lancement du débat public
- le risque d'étalement urbain que comportait la réalisation d'une telle infrastructure, laquelle rendrait, aux heures creuses, davantage de territoires plus facilement accessibles du centre de l'agglomération par le seul mode routier.

De fait, l'ensemble des mesures étudiées et retenues dans le cadre de la révision du PDU vise à diminuer le trafic automobile, tant sur les voiries urbaines que sur les axes dits rapides, sur lesquels d'ailleurs, conformément au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine, la vitesse vient d'être réduite à 90 km/h, ce qui permet d'envisager plus sereinement la transformation des bandes d'arrêt d'urgence en voies réservées aux bus et cars, notamment pour se rendre efficacement à l'aéroport depuis le centre, l'est et l'ouest de l'agglomération.

Il convient de noter que cet exercice de révision du PDU a été mené parallèlement à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) – et sur le même périmètre géographique –, lequel vise également à limiter l'étalement urbain, économiser les ressources naturelles et bâtir un projet de développement soutenable pour ce territoire. Ce schéma privilégie une croissance répartie de la richesse démographique et économique sur :

- les villes moyennes de Midi-Pyrénées (dont Castres), dans la limite estimée de ce qu'elles pourraient raisonnablement accueillir
- des pôles d'équilibre (dont St-Sulpice – Lavaur), au risque, d'ailleurs, que celles-ci fassent écran au développement des villes moyennes
- le cœur d'agglomération, mieux desservi que ses périphéries en transports en commun, et plus accessible aux modes doux (marche à pied et vélo).

Les villes moyennes et pôles d'équilibre ont été choisis non pour leur accessibilité routière, source de nuisances diverses, de risques sur la santé, la sécurité et l'environnement, mais en fonction de leur desserte par le réseau ferré régional, bientôt entièrement remis à neuf par la Région Midi-Pyrénées et support de trains cadencés à l'heure ou la demi-heure.

Dans un tel contexte, où les ressources des collectivités permettront péniblement de faire face en temps voulu aux enjeux économiques, sociaux (la moitié des personnes en âge de se déplacer n'ont pas accès au volant),

et environnementaux (réchauffement climatique ...), il serait pour le moins surprenant que les contribuables (à hauteur de 133 millions d'euros minimum supplémentaires) et les usagers (par l'argent consacré au péage) acceptent de financer un projet qui, de fait, risque de générer un afflux supplémentaire de véhicules sur l'agglomération toulousaine (au détriment du train), réduisant à néant une partie des efforts consacrés par ailleurs à leur diminution.

Comment, dès lors, rendre compatibles les objectifs recherchés par les promoteurs du projet (revitalisation économique du territoire ...), d'ailleurs repris dans le projet de SCoT de l'agglomération toulousaine (croissance répartie) et ceux du PDU (lui-même cohérent avec ce SCoT) ?

Simplement en revenant aux fondamentaux :

- qu'est-ce qui fait le dynamisme d'un territoire ?
- quels sont les vrais problèmes de déplacement entre Castres et Toulouse, et comment peut-on les résoudre ?

De très nombreuses études montrent que la vitalité d'un territoire est inhérente à son dynamisme propre, plus qu'à ses liens physiques avec l'extérieur.

N'avons-nous pas entendu que Toulouse était enclavée ? Or son essor est bien antérieur à son raccordement autoroutier et aux navettes cadencées d'Air France. Et il se poursuit à un rythme parmi les plus élevés ...

Le non-raccordement de la Gascogne au réseau autoroutier l'a-t-elle empêché de développer ses spécificités ?

A l'inverse, l'avancée des trouées autoroutières à travers le massif central et le massif pyrénéen modifie-t-elle structurellement l'économie de ces territoires (hors saison touristique) ? Pamiers a-t-elle attendu l'A66 et la mise à 2x2 voies de la RN 20 pour maintenir une certaine vitalité ?

D'autres études montrent d'ailleurs que, pour s'implanter quelque part, les entreprises, les familles recherchent de plus en plus un contexte favorable en termes de qualité de vie, d'accès aux services de proximité, aux soins, à la culture ... Le bassin castrais voudrait-il bâtir un modèle de développement où les habitants, les entreprises, devraient aller à la capitale régionale pour bénéficier de chacun de ses services, comme le font (très peu d'ailleurs) les résidents de la grande banlieue parisienne ?

Castres a, bien au contraire, su construire jusqu'ici un riche réseau d'échanges équilibrés avec sa voisine Albi, accueillir certaines grandes entreprises, amorcer un projet de territoire avec Mazamet. En accélérant sa connexion routière avec Toulouse, le bassin de Castres-Mazamet risque de se vider d'une partie de ses forces vives.

Quant aux transports, de quoi parle-t-on ?

Du déplacement hebdomadaire d'un lycéen, d'un commercial, d'un artisan de Castres vers Toulouse ou son aéroport (ou vice-versa), le plus souvent en dehors des heures de pointe ?

Les infrastructures actuelles, routières et ferrées, récemment ou prochainement améliorées à grands coups d'argent public, ne sont-elles suffisantes :

- en capacité ? sans aucun doute, y compris sur le long terme, eu égard à la stagnation du trafic automobile
- en sécurité ? une partie des quelques 133 millions d'euros que les collectivités sont prêts à consacrer à l'équilibre du projet autoroutier pourrait utilement être consacrée aux derniers travaux de sécurisation de l'itinéraire
- en vitesse ? que valent quelques 5, 10 ou 20 minutes par semaine dans le contexte général d'une baisse des vitesses autorisées dans les villes, sur les périphériques et bientôt sur les routes, pour répondre aux enjeux de sécurité et surtout d'indispensable baisse des consommations de carburant et des émissions de polluants et de gaz à effet de serre ?
- en confort ? une telle dépense d'argent public, de terre agricole, est-elle bien justifiée pour améliorer, sur quelques kilomètres, le confort de conduite ?

Parle-t-on de déplacements quotidiens de type domicile / travail aux heures de pointe, par exemple pour un membre de la famille qui n'a pu trouver de travail plus près de son domicile ?

C'est précisément sur ces déplacements que se concentrent les efforts des collectivités, notamment au travers des Schémas de Cohérence Territoriaux et des Plans de Transports ou de Déplacements, pour limiter leurs

impacts sur l'environnement (pollutions, réchauffement climatique ...) et la qualité de vie.

C'est pour ces déplacements (qu'on voudrait les plus limités possibles en nombre et en distance) que les collectivités développent des solutions alternatives telles que :

- le cadencement (passage à intervalles réguliers) des trains régionaux et des liaisons par cars (exemple : Albi - Castres, avec un car tous les quarts d'heure, voire toutes les 6 minutes, en pointe)
- le développement de systèmes souples de transport à la demande zonaux autour des gares, pour rendre chaque train directement accessible au plus grand nombre, dans un large rayon autour des gares (exemple : Colomiers)
- le gardiennage ou la location de vélos en gares, pour éviter le transport d'un nombre trop important de vélos dans les trains (exemple : la Maison du Vélo, face à la gare Matabiau)
- le développement des services de co-voiturage organisé (tel celui mis en place par Tisséo, bientôt en accès libre par internet), ou plus spontané, avec l'aménagement d'aires de stationnement au droit des accès au réseau routier existant (exemple : Gaillac).

Concrètement, s'agissant de l'axe Castres – Toulouse, plusieurs propositions pourraient être mises en œuvre, répondant bien mieux, en termes de développement durable, à la problématique posée :

- signature d'une convention entre la Région et les départements du Tarn et de Haute-Garonne pour mettre en place une ligne express de cars entre Castres, Puylaurens et Toulouse Sud (Ramonville ou Cancéropôle), à une fréquence minimale d'un car toutes les demi-heures en pointe, un car toutes les 90 minutes en heures creuses, et à tarification attractive (3 € le trajet simple, hors abonnement)
- mise en place par le département du Tarn, en gare de St-Sulpice, en correspondance avec chaque train Albi – Toulouse et Toulouse – Albi, d'une relation par minibus desservant Lavarut et Puylaurens et/ou Damiatte
- en complément, ces minibus pourraient assurer des liaisons directes entre Lavarut et l'aéroport de Blagnac, et utiliser les aménagements prévus dès 2011 le long du périphérique toulousain
- mise en place, par les communautés de communes concernées, aidées par la Région et/ou le Département, de services de transport à la demande zonal dans un périmètre de 15 kilomètres autour des gares de St-Sulpice, Damiatte, Castres et Mazamet (en complément non concurrentiel des services de bus urbains) en correspondance avec les trains régionaux, dont le nombre pourraient sensiblement augmenter (renforcement du cadencement)
- aménagement de parkings vers Puylaurens et Verfeil, pouvant servir tout à la fois d'aires de covoiturage spontané, et de points de montée/descente des services de cars ou minibus express
- réalisation de plans de déplacements d'entreprises (PDE) ou d'administration (PDA), pour connaître plus en détail les besoins de déplacements des salariés et mettre en oeuvre les réponses adaptées.

Toutes ces solutions sont, en outre, de nature à créer du lien social, et des emplois pérennes sur le territoire, et non seulement pendant la courte période de construction d'une infrastructure.

Les bureaux d'études avec lesquels travaille Tisséo sont, à n'en pas douter, en mesure de mettre toutes leurs compétences au service de l'étude et de la mise en oeuvre d'un véritable projet de territoire, au travers duquel le bassin de vie de Castres – Mazamet trouvera matière à se renforcer et à s'inscrire, y compris sous l'angle socio-économique et des déplacements, dans le véritable cadre du développement durable.