



Union Protection Nature et Environnement du Tarn

Madame Danièle BARRES
Présidente de la Commission Particulière
de Débat Public Liaison Castres-Toulouse
Immeuble ATRIA
8, esplanade Compans Caffarelli
31000 TOULOUSE

Castres, le 14 décembre 2009

LRAR

**Copie adressée à Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la CNDP**

**Objet Liaison Castres-Toulouse
Déroulement du débat public
Demande d'études complémentaires**

Madame la Présidente,

Après avoir participé à sept des onze réunions du débat public que vous présidez concernant la liaison Castres-Toulouse, les membres du collège exécutif de l'UPNET constatent que les arguments des partisans et des opposants au projet de l'Etat sont connus et que le débat stagne.

L'analyse que l'UPNET fait de l'enlisement de ce débat, repose sur les constats suivants :

- **la décision de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP)** de limiter le débat public au seul "projet d'achèvement de la mise en 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2x2 voies progressive".

En fait, il n'y a pas d'alternative à choisir, puisque les deux solutions proposées aux citoyens tarnais et haut-garonnais, présentent les mêmes caractéristiques et le même tracé en site neuf, seul diffère leur mode de financement, donc leurs délais de réalisation,

- **les propos tenus par Monsieur Philippe Deslandes**, Président de la Commission Nationale de Débat Public, lors de sa conférence de presse du 21 septembre dernier, à Toulouse : "**Le débat public porte d'abord sur l'opportunité, c'est-à-dire s'il est intéressant et pourquoi de faire ou ne pas faire une autoroute**".

1

Union Protection Nature et Environnement du Tarn (UPNET)

Membre de FNE-Midi Pyrénées

Fédération Départementale de Protection de l'Environnement

10, rue du Consulat BP 20107 81102 Castres Cedex

Tel. & Fax : 05 63 72 99 10 / Courriel : upnet@wanadoo.fr Site : <http://www.upnet.asso.fr>



Union Protection Nature et Environnement du Tarn

- **le contenu du dossier de la DREAL qui n'est pas sincère :**
 - **les valeurs fantaisistes relatives aux trafics escomptés futurs**, basées sur des ratios qui ne semblent pas avoir été réactualisés en fonction de la conjoncture de ces deux dernières années,
 - **l'inconsistance de l'étude financière du projet** faisant ressortir l'avantage d'une solution par rapport à l'autre :
 - montants non démontrés des investissements qui auraient dû être présentés, section par section,
 - l'inexistence d'un compte prévisionnel de fonctionnement à partir d'une simulation budgétaire basée sur les volumes des trafics annoncés,
 - l'affirmation des responsables de la DREAL qu'ils ne disposent pas de ces informations. Qui peut croire que des responsables de l'Etat, en charge d'un dossier aussi important, décident de lancer un Dossier de Consultation d'Entreprise (DCE) pour une délégation de service sous forme de concession, sans connaître l'enveloppe des investissements et les coûts estimés de fonctionnement (données obligatoires à porter à la connaissance des membres de la Commission d'Appel d'offre)?
 - les non réponses aux questions précises, posées à Caraman, au représentant de la société ARCOUR, concessionnaire de l'autoroute A 19,
 - l'orientation systématique des propos écrits et oraux de la DREAL, en faveur de l'autoroute à péage. De quelle légitimité dispose la DREAL de Midi Pyrénées pour affirmer que la mise en 2x2 voies de la RN 126 financée par l'Etat ne sera réalisée que vers 2030?
- **l'absence d'une étude technique concernant les travaux de sécurisation de la RN 126**, réalisables avec le montant de l'enveloppe publique de 113 M € HT.

L'UPNET, à partir de ces constats, a pris une **position très claire sur le projet de liaison Castres-Toulouse**, présenté par l'Etat et retenu par la Commission Nationale de Débat Public :

- **refus du contenu du dossier de débat public** : ni autoroute à péage, ni aménagement progressif de la RN 126 (en 2 x 2 voies) qui, à terme, pourra être proposé, à nouveau, comme axe pour le grand contournement de Toulouse,
- **demande de réalisation de travaux de sécurisation de la RN 126**, section par section, adaptés aux trafics réels.

En particulier, entre Castres et Soual, une 2x2 voies sur les emprises initiales.

Par contre, entre Puylaurens et Verfeil, pas de contournement de Cuq Toulza. La traversée de ce village ne présente aucune difficulté particulière.

Pas de zones de dépassement entre Puylaurens et Verfeil. Une étude faite, en 1997, à la demande de la DDE du Tarn, concluait à l'inutilité de tels travaux, compte tenu des faibles trafics prévus (Voir dossier préalable à l'enquête publique réalisée pour la déviation de Puylaurens -2000).



Union Protection Nature et Environnement du Tarn

Si le **débat public** relatif à la liaison Castres-Toulouse reste sur **les bases actuelles**, quelle sera la problématique au moment du choix de la solution pour l'Etat?

- soit, **le projet d'autoroute ou d'aménagement progressif de la RN 126 (en 2x2 voies) est accepté** et les opposants à ce projet se sentiront floués parce qu'aucune solution alternative n'aura été étudiée et présentée au débat, **même à minima (travaux de sécurisation de la route nationale)**,
- soit, **le projet de l'une ou l'autre solution alternative est refusée car considérée comme une erreur d'aménagement du territoire** et les partisans de l'autoroute se sentiront, eux aussi floués, pour les mêmes raisons.

Les membres du collège exécutif de l'UPNET, partie prenante du mode de gouvernance du Grenelle de l'Environnement que l'Etat décentralise dans les régions et départements (Cf. la circulaire du MEEDDAT pour la territorialisation de la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement diffusée le 23 mars 2009 aux préfets de région, de département, de bassin et aux préfets maritimes), entendent bien jouer le rôle que leur dévolue l'Etat.

En contre partie, les mêmes membres ont bien conscience que le dossier qu'ils ont à examiner, ne doit plus être analysé sur le seul critère environnemental mais aussi sur ceux relevant du social et de l'économique, en tenant compte des besoins de l'Agglomération Castres-Mazamet à harmoniser avec ceux de l'Agglomération Toulousaine et des bassins de vie situés entre ces deux pôles

Quelles sont les orientations préconisées dans les SCoT dont relèvent ces territoires?

- **celui du Pays d'Autan** (cent mille habitants) fait état de la nécessité de relier l'agglomération Castres-Mazamet à celle de Toulouse par une **2x2 voies, pour des raisons économiques**,
- **celui de l'InterScot de l'agglomération toulousaine** (un million d'habitants) développe les points forts ci-après :
 - conforter le pôle toulousain et sa proche banlieue (dans la perspective de devenir une métropole européenne),
 - **polariser le développement urbain de la grande couronne en bassin de vie sur des pôles d'équilibre, à l'est, retenus pour leur niveau d'équipements et leur voie ferroviaire.** En particulier, **celui de Saint Sulpice – Lavaur** auquel s'ajoute la zone d'activité "**Les Portes du Tarn**" soutenu par le Conseil Général du Tarn, et identifiée par la Région comme zone d'intérêt régional,
 - **organiser les échanges multimodaux** « *garantir une accessibilité à la ville pour tous au moyen d'un réseau multimodal et de favoriser la pratique des transports collectifs, à l'appui d'un urbanisme de proximité dense...* » (document AUAT),
 - **valoriser les terres agricoles et espaces naturels, notamment la vallée du Girou et ses coteaux.**

Le projet de liaison Castres-Toulouse, par la vallée du Girou, s'oppose à l'application de cette charte interScot et de projets départementaux et régionaux, en favorisant l'étalement urbain éloigné de tout pôle d'équilibre et de toute infrastructure ferroviaire et favorise "le tout voiture".



Union Protection Nature et Environnement du Tarn

Le projet de liaison de Castres-Toulouse, par la vallée de l'Agout qui contient la voie ferrée reliant Castres à Toulouse, intègre les recommandations du Grenelle de l'Environnement dans le domaine des infrastructures routières et **présente cinq avantages indéniables** par rapport à celui de la vallée du Girou :

- il se raccorde, lui aussi, sur l'autoroute A 68 et aboutit au même point d'entrée sur le périphérique toulousain. Il présente certes 6 km de plus sur le parcours total, mais dans les deux cas 50 km de voies rapides à réaliser, sans compter le doublement de la section A 680 de Verfeil à l'A 68,
- il respecte les grandes orientations des SCoT en présence,
- il favorise, dans le domaine des transports des personnes et des marchandises, la solution multimodale qui intègre le rail et la route sur le même itinéraire, répondant, ainsi, aux exigences du Grenelle de l'Environnement,
- il permet de réaliser les nécessaires déviations de Saint Sulpice et de Lavaur,
- il préfigure enfin un schéma cohérent d'un réseau routier efficace reliant les pôles d'équilibre et les villes moyennes situés à l'est de Toulouse : Montauban, Villemur sur Tarn, Saint Sulpice, Lavaur, Castres, Revel et Castelnaudary (Porte de la Région Languedoc – Roussillon identifié dans le Scot Lauragais).

En conséquence, les membres du collège exécutif de l'UPNET, vous demandent, Madame la Présidente, **en plus de l'étude concernant les travaux de sécurisation de la RN 126, de commander une étude concernant une liaison moderne entre Castres-Toulouse par la vallée de l'Agout**, comme nous l'avions demandé dans notre courrier du 31 janvier 2009, adressé à Monsieur le Président de la Commission Nationale de Débat Public.

Nous sommes bien conscients que ces études nécessitent un temps de réalisation qui risque d'être incompatible avec le calendrier fixant les dates des trois dernières réunions en janvier 2010.

Il serait, donc, souhaitable, de **suspendre le débat public**, le temps que les participants intéressés prennent connaissance du contenu des études complémentaires demandées. C'est à ce prix, que le **débat public** placé sous votre responsabilité, **sera fructueux lors de ses trois dernières réunions** et plus si nécessaire.

En espérant que nos demandes recevront un accueil favorable auprès de vous-même et des membres de votre commission, veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre respectueuse considération.

Pour le Collège Exécutif
Bernard MAILLOCHAUD