

12 CONSTATS

sur

LA LIAISON AUTOROUTIERE CASTRES - TOULOUSE

LA LACT, ENTRE DÉSINFORMATION ET CONTRE-VÉRITÉS

Sans compter les nombreux articles de presse et interventions de radios locales, orientés et favorables au projet LACT, certains élus tentent aussi d'influencer le public en désinformant ou déformant sur les décisions ou annonces faites par l'Etat ou les instances comme la CNDP *. Une position surprenante de la part de nos élus !

- Concernant les saisines : en avril et mai, les deux députés tarnais Carayon et Folliot, se félicitent et commentent publiquement la décision de la CNDP d'avril 2008 sur les 14 saisines du projet LACT comme « *un rejet de la demande débat public* » permettant « ... de poursuivre dans des délais raisonnables le projet ... » (M. Folliot) et que « *Plus rien ne s'oppose désormais* » à « *...une 2x2 voies en 2013.* » (M. Carayon). Cette interprétation est erronée, et désinforme le public, l'article de la Dépêche du midi du 5 juin 2008 précisant très justement « *que les conditions de saisines n'étaient pas remplies* » et que c'est sur « *la forme de la requête, et non sur le fond* » que la décision d'irrecevabilité des saisines a été prise par la CNDP. Fin juillet, ils se félicitent encore de la saisine annoncée par le Ministre du MEEDDAT, Jean-Louis Borloo. Deux réjouissances contradictoires en l'espace de deux mois, surprenantes de la part de parlementaires sensés connaître les règles de droit de notre pays ! (Voir « [Lettre ouverte au 2 députés du sud Tarn](#) »).
- Dans un Communiqué de Presse de B. Carayon adressé au collectif RN126 le 30/07/2008, celui-ci écrit : « *Nous avons largement débattu de l'opportunité de ce projet, l'an dernier, à l'occasion de plusieurs réunions publiques de qualité, organisées par la Commission Nationale du Débat Public* » - sous-entendu : les réunions publiques de Puylaurens et Castres, dans le cadre du débat public sur le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse (GCAT*) - Là encore, le député semble ignorer, le fonctionnement des débats publics et le rôle de la CNDP et que le dossier officiel publié par l'Etat concernant le débat public de la fin 2007, portait exclusivement sur le GCAT et non pas sur la LACT.

Citons quelques extraits du compte-rendu sur le GCAT, la CPDP* rappelle en effet au paragraphe 2.1.5 :

« *Au début de juin (2007), la commission particulière a appris incidemment, par une association locale, qui avait également saisi la CNDP, l'existence d'un projet de liaison autoroutière entre CASTRES et VERFEIL, situé sur une sortie de l'autoroute A 68 (TOULOUSE - ALBI). Le maître d'ouvrage (soit la Direction régionale de l'Équipement comme pour le contournement) prévoyait de soumettre ce projet à une concertation locale en juillet et août, ce qui suscitait une vive réaction ...*

Le président de la CNDP a appelé l'attention du maître d'ouvrage sur les inconvénients qui pourraient résulter pour le débat public d'un lancement de la concertation sur l'autre projet concomitant avec le débat public sur le contournement, et a obtenu que cette concertation soit organisée à l'issue du débat public sur le contournement (ce qui n'a pas été respecté puisque M. Borloo a autorisé la DRE à lancer la concertation publique en octobre 2007, en plein débat public sur le GCAT !) ...

Le projet de liaison autoroutière CASTRES - TOULOUSE n'est pas dans l'objet de ce débat public ...

L'esprit de respect républicain qui marque cette région, ainsi sans doute que l'équilibre des forces et la perspective de devoir débattre ultérieurement sur leur projet, a cependant permis de rester dans des limites acceptables de confrontation.

La CPDP a constamment rappelé qu'elle n'était pas saisie du projet CASTRES-TOULOUSE, et ne s'intéressait qu'aux liens éventuels entre les deux projets distincts ».

- (*) CNDP : Commission Nationale du Débat Public
CPDP : Commission Particulière du Débat Public sur le CGAT
GCAT : Grand Contournement Autoroutier de Toulouse.

LA LACT, CE N'EST PAS LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DE 1994

La LACT, ce n'est pas la décision ministérielle de 1994 sur l'aménagement sur place (élargissement de la route) de l'axe Castres - Toulouse par Verfeil (RN126 - D42 - D20).

Cette décision ministérielle prévoit l'aménagement sur place de la RN126, la RD20 et la RD42 en route express (2x2 voies) avec carrefours dénivelés et une vitesse de référence de 100 km/h voire 80 km/h.

Un aménagement SUR PLACE (élargissement de la route) ne peut correspondre à un projet autoroutier en SITE PROPRE tel que présenté par la DRE* !!

Les déviations GRATUITES deviendraient sections PAYANTES !!

(*) DRE : Direction Régionale de l'Équipement

La décision ministérielle de 1994, ce n'est pas l'autoroute.

L'AUTOROUTE est un NOUVEAU PROJET soumis au CODE de l'ENVIRONNEMENT. Son OPPORTUNITE doit en tout premier lieu être démontrée au travers d'un débat public. Selon les DECISIONS du GRENELLE, il convient de JUSTIFIER l'autoroute comme dernier recours après avoir étudié en parallèle les autres alternatives possibles : aménagement raisonné de l'axe, développement des transports en commun et transports multimodaux.

Décidé en 1994, l'aménagement routier doit **maintenant être repensé et poursuivi**, en cohérence avec l'aménagement des territoires, les décisions du Grenelle de l'environnement, l'inflation du prix du baril de pétrole, l'abandon du Grand Contournement Autoroutier de Toulouse, l'urgente nécessité de préserver les zones rurales de notre région, les besoins de mobilité, ...

En 2000, le dossier d'enquête préalable à la DUP de la déviation de Puylaurens, indique que « **Une étude de localisation, réalisée en 1997, conclut au faible intérêt d'un aménagement en 2X2 voies entre la RD42, Maurens-Scopont et Puylaurens** », c'est-à-dire la partie tarnaise de la section Verfeil - Puylaurens.

En 2008, les problèmes de réchauffement climatique ne permettent plus la course en avant du développement routier. Les besoins réels en matière de mobilité de notre région ne justifient en rien une 2x2 voies, compte tenu du trafic actuel et prévisionnel sur les trente années à venir sur la RN126. Ce trafic (7000 véhicules/jour) est décroissant de Castres à Verfeil ; entre Maurens-Scopont et Verfeil, il ne dépasse pas 4400 v/j. En 2035, il ne dépasserait pas 6750 v/j sur l'autoroute. Une autoroute ne se justifie qu'à partir de 17000 v/j !

Le trafic prévisionnel est de plus surestimé, compte tenu de l'évolution du carburant, prise en compte seulement récemment : rareté, et coûts.

LA LACT NE SUIT PAS UN PROCESSUS NORMAL

Comme le prévoit la loi (saisine de la CNDP*), traiter la question de l'opportunité de ce nouveau projet, en présentant une étude comparative avec les autres solutions d'aménagement possibles, est incontournable pour retenir la solution la mieux adaptée à l'intérêt général (dont les besoins du sud-Tarn, mais pas exclusivement).

La participation du public dans un débat sur l'opportunité de ce projet, décidé et organisé par une instance indépendante, est le gage du respect de la démocratie participative.

L'intérêt castrais pour cette solution autoroutière est-il l'intérêt général d'un territoire, des territoires concernés, d'une région, d'un pays, de la planète (réchauffement climatique), quand il existe d'autres solutions plus adaptées ?

Processus réglementaire d'élaboration d'une autoroute

Les différentes étapes du processus d'élaboration d'un projet autoroutier, des **études de faisabilité**, jusqu'à la **mise en service**, précisent que les études d'APS - Avant Projet Sommaire - aboutissant aux corridors de 300m sont abordées après le débat public décidé par la CNDP.

De même, une **DUP** (citée par le ministre Borloo, pour motiver son avis de poursuite des études sans débat public), n'intervient que bien après ce même débat.

La **saisine de la CNDP sur la base des études de faisabilité** reste encore l'étape nécessaire, pour aborder enfin l'opportunité de ce nouveau projet.

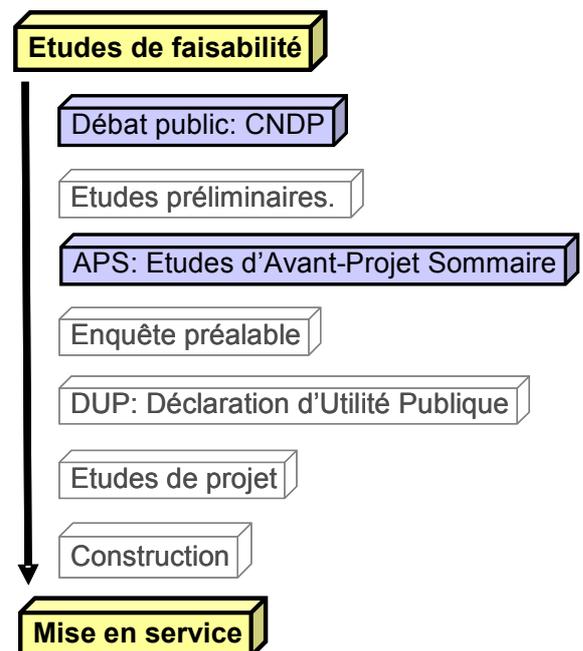
Le débat public : CNDP

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage est obligatoire pour les projets autoroutiers de plus de 40 km ou de plus de 300 M€.

En dessous de ces seuils, la saisine de la CNDP peut être réalisée par des tiers.

Source:
<http://www.route.equipement.gouv.fr>



Les études APS - Avant Projet Sommaire

Les études sont poursuivies et affinées au sein du fuseau de passage de 1 km de largeur. De nouvelles données techniques, économiques et environnementales sont recueillies.

Les variantes de tracé (bandes de 300 m de largeur) et les systèmes d'échange sont recherchés et comparés. Les impacts directs et indirects sont évalués.

Le ministre approuve les études d'avant projet sommaire et la bande des 300 m de largeur dans laquelle le projet se déploiera.

* CNDP : Commission Nationale du Débat Public

Processus détourné par l'Etat pour la liaison autoroutière Castres - Toulouse

Etape 1 :

Le projet de liaison autoroutière Castres - Toulouse concédée à péage en site propre, n'a fait l'objet d'aucune phase d'études de faisabilité, ou d'études préliminaires au cours desquelles, collectivités locales et associations auraient dû être associées. Ce projet s'appuie abusivement sur la décision ministérielle de 1994 d'aménagement sur place de la RN126 et de la D42 entre Castres et Verfeil afin d'éviter la question de l'opportunité à justifier en débat public, et de lancer au plus vite les études APS.

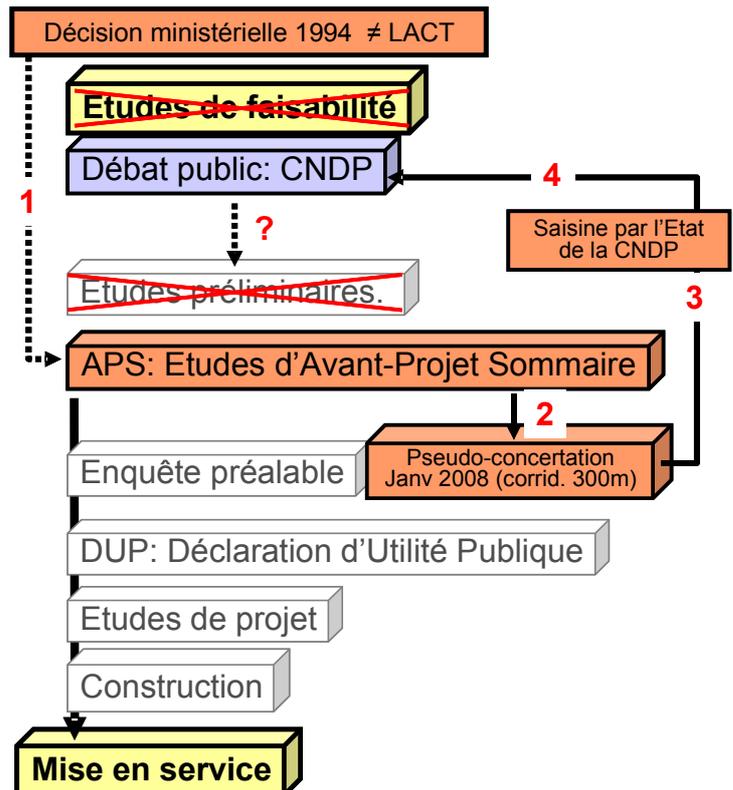
Etape 2 :

La pseudo-concertation prévue initialement au cours de l'été 2007, mais réalisée en janvier 2008, n'avait pour but que d'éviter un vrai débat public traitant de la question de l'opportunité du projet.

Etape 3 :

La saisine par l'Etat de la CNDP sur ce projet est **obligatoire**. On peut alors véritablement s'interroger sur la logique de l'Etat, qui engage des études APS, alors que des étapes obligatoires (CNDP-débat public) pouvant remettre en cause le projet n'ont pas été traitées.

L'Etat prévoit de faire valoir auprès de la CNDP que cette concertation a joué le rôle de débat public, et qu'il n'est pas nécessaire d'ouvrir un vrai débat sur l'opportunité.



Etape 4 :

Même si l'Etat prévoit de faire valoir auprès de la CNDP que la pseudo-concertation de jan 2008 a joué le rôle de débat public, c'est la CNDP, instance indépendante qui décidera du mode de consultation du public sur ce projet.

L'Etat (le ministre des Transports Perben), suite aux interventions directes de P. Fabre auprès du ministre à l'automne 2006 (information rapportée par La Dépêche du Midi en nov. 2006), décide fin janvier 2007 de lancer **les études d'avant-projet sommaire (APS)** de la liaison Castres - Toulouse via Verfeil sous la forme « **autoroute concédée à péage en site propre** ».

Fin mars 2007, les études semblent déjà bouclées, et on s'oriente pour la fin juin 2007 vers une rapide « concertation » du public pendant l'été, pour finaliser un choix de « tracé » vers fin 2008, et une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) fin 2009.

L'objectif de cette **pseudo-concertation** dans laquelle le maître d'ouvrage (la DRE*) est juge et partie, est **d'éviter un vrai débat public organisé par une commission indépendante** (la CNDP). Le **débat public** traite de **l'opportunité d'un projet autoroutier, de ses caractéristiques générales et de ses objectifs**. Il intervient en amont du projet, bien avant d'envisager des tracés. Ex : le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse.

C'est pourquoi le projet est présenté comme un projet de 37 km et 300M€, juste en dessous des seuils de saisine obligatoire de la CNDP par le maître d'ouvrage (40 km et 300 M€). Le projet, en fait, correspond à 67 km et 520 M€. Il oblige à une saisine de la CNDP qui pourrait décider alors d'un débat public.

Début juin 2007, le collectif RN126 alerte FNE des intentions de la DRE, et de la probable insertion du projet d'autoroute Castres - Toulouse dans le débat sur le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse qui devait débiter en septembre 2007.

La saisine de la CNDP par FNE, et son intervention auprès du président de la CNDP, a permis de faire reporter la pseudo-concertation en janvier 2008 au-delà du débat sur le GCAT. Les modalités prévues pour la concertation de juin 2007 ont été **qualifiées de non réglementaires par la CNDP**, rendant irrecevable la saisine FNE.

La concertation de janvier 2008, portant toujours sur un choix de « tracé », a été à **nouveau qualifiée de non réglementaire par la CNDP**, rendant irrecevables les saisines de décembre 2007 de FNE et de 13 collectivités. Le préfet l'avait d'ailleurs annoncée comme appartenant au processus préalable à la saisine **obligatoire** de la CNDP par l'Etat (concertation pour affiner les études pour la saisine, **et non pour valoir débat public à décider par la seule CNDP**). De plus, cette intention de saisine confirme de fait la qualité de NOUVEAU projet. Il doit donc maintenant suivre le processus réglementaire.

L'ensemble des irrégularités constatées pendant toute cette période est rappelé dans le [dossier de synthèse du collectif RN126](#), remis à l'issue de la pseudo-concertation (non réglementaire pour la CNDP) de janvier 2008.

Juillet 2008 : la saisine de la CNDP par l'Etat est annoncée. Elle s'appuierait sur le schéma pressenti (la pseudo-concertation non réglementaire aurait servi de débat public) mais également sur une DUP.

La position de l'Etat ne correspond pas au contexte du projet : non-conformité déclarée de la "pseudo-concertation" pour valoir débat public, ne pouvant s'inscrire que dans la phase d'études de faisabilité du projet, NOUVEAU projet devant suivre un processus précis, aucune DUP existante sur ce nouveau projet.

La CNDP aura à considérer tous ces éléments d'un processus détourné par l'Etat.

* DRE : Direction Régionale de l'Équipement

LA LACT, CE N'EST PAS 300 M€ ET 37 KM

Les coûts et le kilométrage réels de l'ouvrage (autoroute entre Castres et A68) sont en réalité de 67 km et 519 M€, et non pas de 37 km et 289 M€ comme annoncé abusivement par la DRE (Direction Régionale de l'Équipement).

Les sections	Dist. km	Dossier LACT	PDMI(*)	Ecart Dossier LACT et PDMI
Bretelle de Verfeil	8 km	30 Me	30 Me	-
déviations Verfeil	2 km	17 Me	17 Me	
Verfeil Puylaurens	33 km	168 Me	270 Me	102 Me / 60 %
Déviations de Puylaurens	7 km	48 Me	53 Me	5 Me / 10 %
Puylaurens Soual	4 km	24 Me	30 Me	6 Me / 25 %
Déviations de Soual	3 km	-	20 Me	-
Soual Castres urbain	4 km	31 Me (**)	39 Me	8 Me / 26%
Soual Castres rase camp.	6 km	60 Me (**)	60 Me	
TOTAL réel	67 km	378 Me	519 Me	121 Me / 32%

↑
(dont 59 Me financés par fonds publics prévus dans le CPER(*) 2000-2008)

(*) PDMI = Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires
CPER = Contrat de Plan Etat - Région

(**) Ces valeurs ont été revues à la hausse par le commissaire enquêteur en 2004.

En fait, si l'on reprend le texte du commissaire enquêteur, il faut lire précisément :

Sur la partie urbaine : le coût annoncé lors de l'enquête est de : 34 700 000 € pour 3.200 m soit plus de 10 000 000 €/Km (environ 10 800 M€/Km), et non pas 31.2 M€ mentionnés sur le dossier de concertation.

Sur la partie rase campagne : le coût considéré est de 93.407 M€, n'incluant pas les ouvrages d'art : on est donc loin des 60 M€ affichés par la DRE !

Dans le tableau ci-dessus, sont inscrits en bleu les km et les coûts comptabilisés dans le dossier de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE), soit les 37 km et les 289 M€ annoncés pour la liaison autoroutière Castres - Toulouse.

En réalité, les coûts et longueurs réels du projet sont plus élevés que ceux annoncés par la DRE.

➤ **Sur le kilométrage :**

Entre Castres et Verfeil, on peut noter que de nombreuses sections ont été omises dans la comptabilisation des km. Il manque la bretelle de Verfeil A680, les déviations de Verfeil, Soual, Puylaurens et les 2 sections entre Castres et Soual, soit 30 km. **Le projet autoroutier entre Castres et l'A68 fait environ 67 km, et non 37 km.** Toutes ces sections, qu'elles soient en partie réalisées, ou à réaliser, feraient partie demain de l'autoroute Castres - Toulouse et donc doivent être comptabilisées.

➤ **Sur les coûts :**

On peut noter les irrégularités suivantes :

- La DRE n'intègre pas dans le coût du projet les 30 M€ pour la bretelle de Verfeil,
- La DRE confond coût de l'ouvrage et financement. En effet, pour la section Soual - Castres rase campagne, le financement de 59 M€ est déjà prévu au dernier Contrat de Plan Etat - Région (dossier DRE). Ce financement a été déduit arbitrairement du coût du projet !
- Les coûts de la mise à péage de l'itinéraire et de la réalisation des échangeurs sont ignorés dans le dossier du projet. Ils doivent cependant être inclus dans le coût du projet.

Si on rajoute les kilomètres des sections retenues pour le calcul des coûts, si on rajoute la mise à 2x2 voies de la bretelle autoroutière de Verfeil l'A680, et si on élimine la déduction abusive du financement public, **le kilométrage et le coût réel de cette autoroute avec les chiffres de la DRE sont de : 67 Km et 378 M€.**

De plus, si on se réfère au PDMI, préparé en octobre 2006, précisant les chiffrages précédemment estimés pour l'aménagement des routes existantes en 2x2 voies (en supposant que les coûts ne sont pas significativement inférieurs à une autoroute), là aussi des écarts surprenants apparaissent sur les 2 sections, Verfeil - Puylaurens, et Puylaurens - Soual.

L'écart entre le dossier du projet autoroutier et celui du PDMI atteint 60% soit une sous-estimation de 102M€ sur la section Puylaurens - Verfeil dans le dossier de l'autoroute et 6M€ sur la section Puylaurens - Soual.

Questions :

- Comment expliquer l'écart de plus de 108 millions d'euros entre les coûts donnés dans le PDMI et le dossier de la LACT, 56% d'erreur sur les 37 Km de la section Verfeil - Soual, les fameux 37 Km restant à réaliser d'après la DRE pour 289 M€ ?
- Comment expliquer qu'une mise en 2x2 voies, estimée par la DRE en octobre 2006, de 67 km et 519 M€ corresponde, d'après la DRE en octobre 2007 à 37 km et 289 M€ d'autoroute concédée, avec échangeurs et barrières de péage alors qu'aucune section n'est encore autoroutière ?
- Comment expliquer que le maître d'ouvrage présente un chiffrage volontairement réduit du projet en le ramenant à un coût de 289 M€ et 37km, juste en dessous des seuils de 300 M€ et 40 km l'obligeant à saisir la CNDP pour l'éventuelle mise en place d'un débat public sur l'opportunité du projet ?

LA LACT, CE N'EST QUE 40 % DE FINANCEMENT PRIVÉ.

La LACT serait financée à 60 % par le contribuable sans l'utiliser, et pour pouvoir l'emprunter il lui faudrait aussi s'acquitter du péage.

- ❑ L'autoroute c'est un ouvrage estimé à ≈ 520 Meuros sur les 67 km.
 - Pour le concessionnaire → 200 Meuros
 - Pour le contribuable → 300 Meuros :
 - En rétrocession d'ouvrages réalisés ou en cours de réalisation (déviations Soual, Puylaurens, Verfeil)
 - En subvention d'équilibre de 100 Me.

- ❑ Pour l'utilisateur, le péage ce serait pour
 - 10 à 15 euros/jour en péage pour un aller retour Toulouse - Castres :
 - soit 2200 à 3300 euros par an
 - soit 22000 à 33000 euros en 10 ans

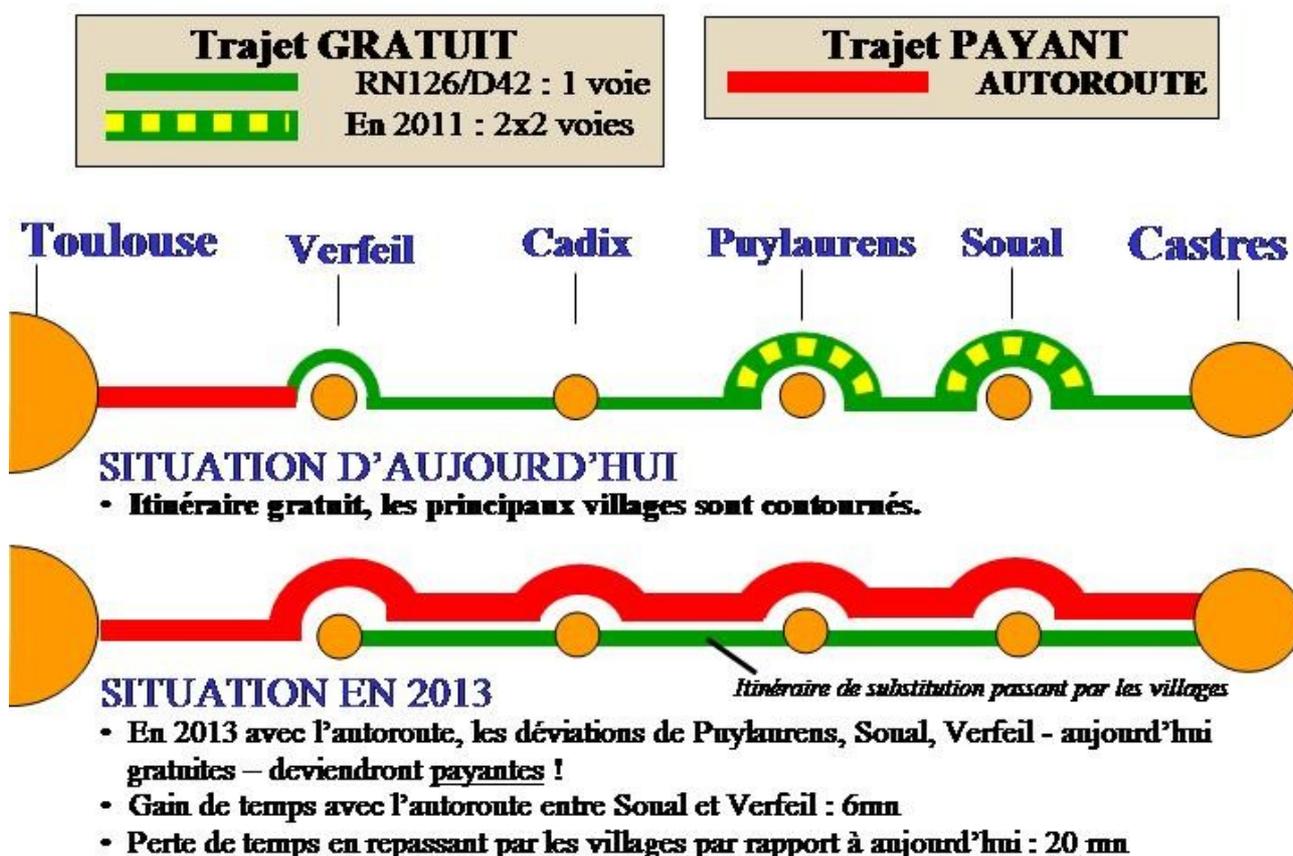
Sans compter la hausse permanente des carburants.

LA LACT NE PERMETTRAIT PAS UN GAIN DE TEMPS.

Entre Soual et Verfeil (tronçon étudié par la DRE), l'autoroute ne ferait gagner que 6 mn par rapport au trajet actuel (vitesse moyenne sur RN126 à 85 km/h et 120 km/h sur autoroute), en tenant compte des 2 arrêts de 1mn aux péages. Par contre, pour l'usager restant sur la RN126 et devant retraverser Soual, et Puylaurens, la perte de temps serait certains jours de plus de 20mn.

En 2011, le trajet est gratuit et contourne Soual et Puylaurens. Les difficultés de traversée des bourgs, sont évitées. D'autres aménagements restent à réaliser tels que l'aménagement du carrefour de Saïx, la sécurisation de la voie existante en certains endroits (déjà prévue par l'Equipement depuis 20 ans !) et le contournement de Cadix. Ce dernier aménagement pourrait être financé par une partie des 100 M€ de subvention d'équilibre, promise à l'autoroute.

En 2013, l'automobiliste gagnerait 6 mn en empruntant l'autoroute, sur le temps de parcours de l'axe gratuit, tel qu'en 2011. Il paierait pour cela 5 à 8 euros. Pour celui qui ne prendrait pas l'autoroute, il circulerait sur un axe déclassé en départementale, non sécurisé, et retraverserait les cœurs des villages. Il perdrait, par rapport à la situation de 2011, 20 à 30 mn !

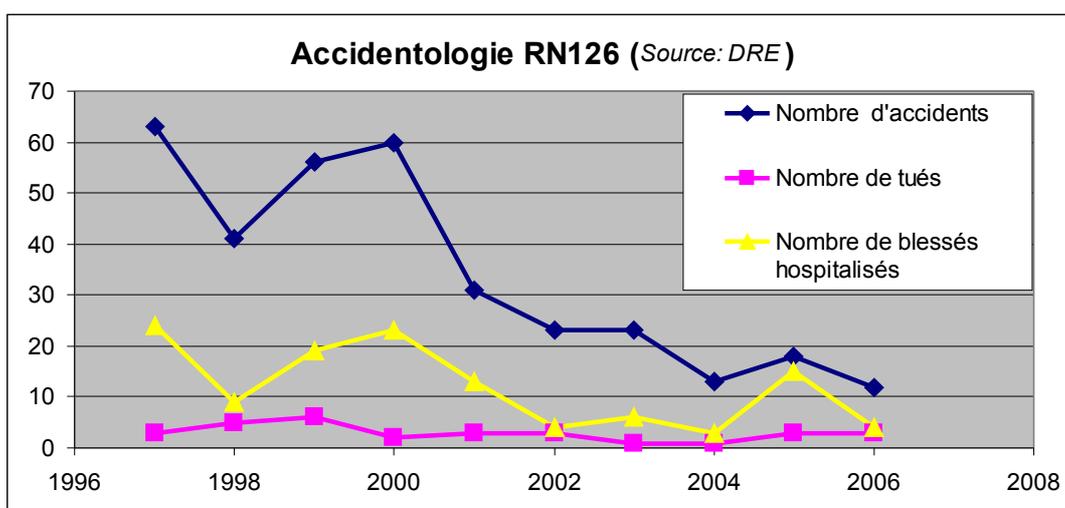


LA LACT NE SERAIT PAS UN GAGE DE MEILLEURE SÉCURITÉ.

Faire l'autoroute, c'est maintenir l'insécurité sur les routes départementales. Seule l'amélioration de la sécurité sur la RN126, la RD42 et RD20 diminuera le nombre de tués sur l'axe Castres - Toulouse.

Il est vrai que l'autoroute est plus sécurisée qu'une départementale ou une nationale, mais cette sécurité n'est profitable qu'à celui qui emprunte l'autoroute. Pour l'utilisateur restant sur l'itinéraire de substitution à l'autoroute, la RN126, D20 et D42, l'autoroute n'améliorerait pas sa sécurité, bien au contraire, et ce pour 2 raisons :

- **le déclassement de la RN126** : cette nationale deviendrait départementale et donc à la charge du département et non plus de l'Etat. Or le conseil Général du Tarn ne disposerait plus des finances nécessaires pour améliorer la sécurité sur cette route, puisqu'il aurait dépensé 12,5 M€ de subvention d'équilibre au profit de l'autoroute, et parce qu'il devrait financer aussi d'autres travaux liés à ce projet comme l'amélioration de la D87 Vendine, Maurens-Scopont, Lavaur.
- **la baisse relative de trafic sur la RN126** : le report d'une partie du trafic (<30% source DRE) des RN126, RD42 et RD20 sur l'autoroute, ne réduirait pas le nombre d'accident. Sur la RN126, depuis 10 ans, le trafic a augmenté de près de 30%, le nombre d'accidents n'a cessé de baisser, alors que le nombre de tués par an n'a pas bougé : 3 morts par an. (voir graphique Accidentologie RN126).



L'autoroute ne résout pas l'insécurité routière sur la RN126 et la D42 et D20, elle l'aggrave.

LA LACT N'AMÉLIORERAIT PAS LE CADRE DE VIE DES VILLAGES

Le trafic local qui emprunte aujourd'hui les déviations gratuites, ne pourrait plus le faire en 201? (2016 ? 2018 ?) avec l'autoroute. Il repasserait par le centre des villages qui perdraient ainsi la qualité de vie qu'ils avaient retrouvée grâce à ces déviations (Soual, Puylaurens, Verfeil). L'autoroute est aussi synonyme d'urbanisation effrénée, transformant en cité dortoir les villages le long du trajet.

On peut lire dans le dossier de la DRE présenté lors de la pseudo-concertation (non réglementaire pour la CNDP) en janvier 2008 que (P22 et P23 du dossier de concertation DRE) :

"Les bourgs et villages déjà traversés par la RN 126 retrouveraient une meilleure qualité de vie : baisse des nuisances sonores, réduction de la pollution, amélioration des déplacements locaux et aménagements urbains,..."

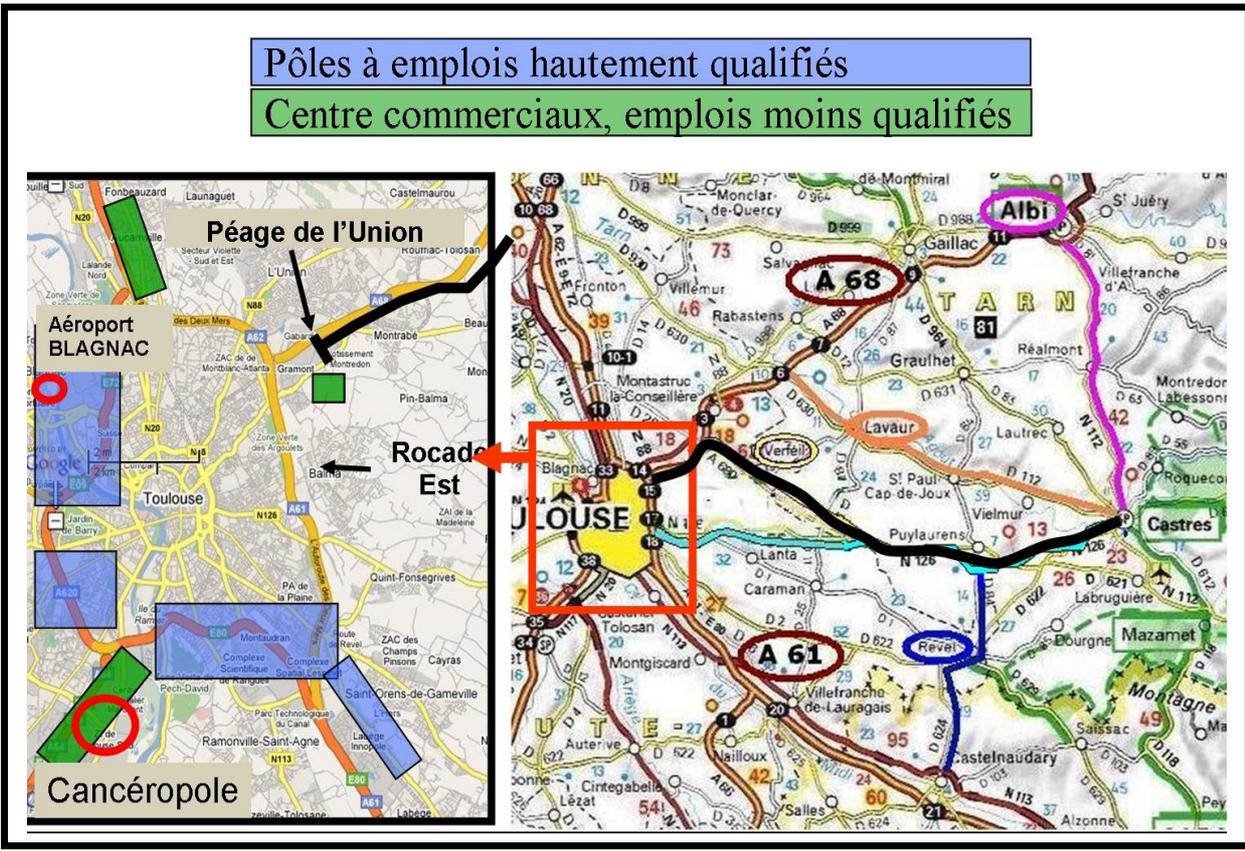
Aussi, dire que l'autoroute permettrait d'améliorer la qualité de vie des villages traversés par la RN126, c'est de l'ironie, la déviation de Puylaurens est en service depuis début juillet 2008, Soual c'est déjà fait depuis 2000 ! Seul le village de Cadix resterait à contourner, et si ce contournement s'avérait indispensable, pourquoi ne pas le faire avec une partie des 100 M€ de la subvention d'équilibre demandée pour la LACT ?

En revanche, avec l'autoroute, le cadre de vie des villages serait de nouveau dégradé :

- **parce que** les déviations gratuites aujourd'hui, deviendraient payantes avec l'autoroute, et que le trafic local qui empruntait les déviations gratuitement avant 201? (2016 ? 2018 ?), repasserait par le centre des villages. On retrouverait la situation d'avant les déviations.
- **parce que** les villages riverains de l'autoroute se transformeraient en lotissements dortoirs, notamment au voisinage des échangeurs. Cette forte urbanisation serait coûteuse pour les collectivités, occasionnant une hausse des dépenses nécessaires à la construction et l'entretien des réseaux (eau, gaz, électricité, lignes téléphoniques, transport de personnes, que ce soit des transports collectifs ou des routes, etc ...). Ces nouveaux réseaux seraient établis pour desservir une population dispersée et peu dense, ce qui rendrait problématique à terme l'amortissement des dépenses.
- **parce qu'**au-delà des aspects techniques, l'étalement urbain peut occasionner une perte de la ruralité, à la fois comme élément paysager et comme mode de vie.

LA LACT NE RELIERAIT PAS CASTRES AUX PÔLES TOULOUSAINS.

L'autoroute Castres - Toulouse ne donnerait pas un meilleur accès aux centres techniques à emplois hautement qualifiés en particulier le Cancéropôle, car ils se trouvent situés à l'Ouest et au Sud-Ouest de la ville. L'autoroute amènerait l'automobiliste au Nord-Est de Toulouse sur une rocade déjà saturée.



LA LACT NE SERAIT PAS UN FACTEUR DE CROISSANCE ASSURÉE.

Les experts sont formels. L'autoroute ne garantit pas la croissance économique !

Ils se sont exprimés lors du débat public sur le CGAT et ont rappelé que :

« L'autoroute joue le plus souvent un rôle d'accélérateur de tendances en produisant des effets structurants ou déstructurants ; elle est un outil et non un projet »

❑ GCAT dossier: Impacts-aménagement-territoire

- *« L'autoroute joue le plus souvent un rôle d'accélérateur de processus ; elle est un outil et non un projet. »*
- *« Elle favorise plutôt ce qui brille préalablement et renforce les villes les plus fortes au détriment des villes les moins attractives, en particulier elle accentue la métropolisation »*

❑ Michel COHOU:

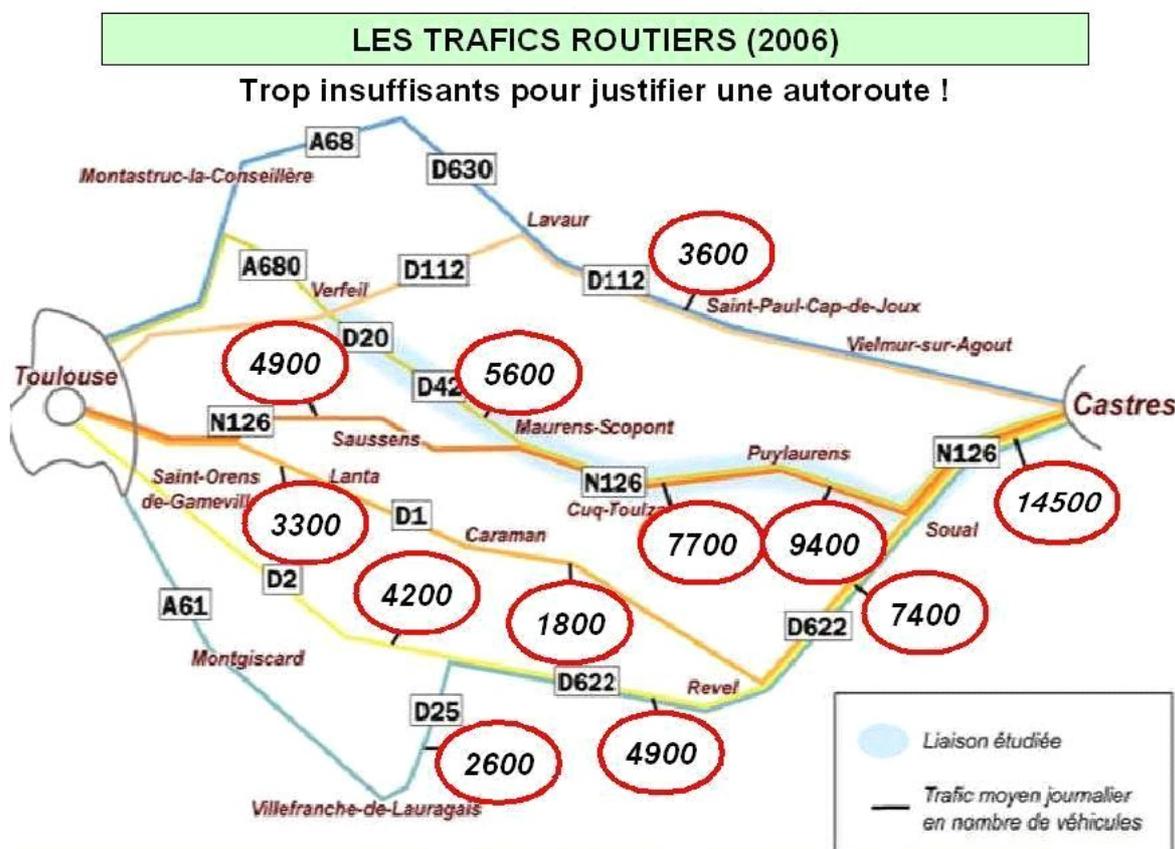
- *« L'autoroute peut être un facteur de développement, lorsque l'agglomération se situe sur son trajet, mieux sur un carrefour, mais pas sur un terminus. »*

LA LACT NE PERMETTRAIT PAS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

L'autoroute ne permettrait pas de relier les différents pôles économiques de la région (Lavaur/St Sulpice, Bassin Castres - Mazamet, d'ouvrir vers la méditerranée, ...) et reste une solution surdimensionnée au regard du faible trafic entre Castres et Toulouse (moins de 4400 v/j sur plus de 15 km entre Soual et Verfeil).

L'aménagement du Sud Tarn et le désenclavement de Castres Mazamet.

Tous les décideurs aujourd'hui regrettent le choix qui a été fait pour l'autoroute Toulouse - Albi. L'autre itinéraire Toulouse - Réalmont puis Réalmont - Albi et Réalmont - Castres aurait permis de régler le problème d'aménagement du Sud Tarn : à savoir l'axe Est Ouest (Vers Toulouse) et Nord Sud (Vers la Méditerranée).



Trafic routier, région sud - Tarn

➤ Axe Nord Sud

Castres - Mazamet aujourd'hui ne bénéficie pas d'un axe convenable Nord Sud à savoir Albi, Castres, Soual, Revel, Castelnaudary avec sa plate forme logistique de 130 hectares de la région Languedoc Roussillon (la région Midi-Pyrénées projette l'amélioration de cet axe Nord Sud).

➤ **Axe Est Ouest**

En ce qui concerne l'axe Est Ouest vers Toulouse, il y a vingt ans une décision a été prise de privilégier l'axe RN126 (Décision Ministérielle de 1994) et de laisser de côté la RN112 (déclassée en D112) entre Castres et Lavour. Pourtant, comme le montre le nombre de mises en chantier de logements tout au long de cet axe, **l'axe économique du Sud Tarn est Castres - Lavour - St. Sulpice prolongé sur Toulouse**. St Sulpice, en fort développement, accueille la plate forme logistique de 140 hectares « Les portes du Tarn ». Cet axe Castres - Lavour - St. Sulpice ne fera que se renforcer. Pour faciliter la traversée de Lavour, de plus en plus difficile, la municipalité de Lavour demande le financement de son contournement.

A l'inverse, les mises en chantier de logements dans la vallée du Girou restent faibles.

La LACT ne répond pas aux besoins du trafic de l'axe Est Ouest.

Une route nationale 2x1voie est saturée à 25 000 véhicules /jour. Or le trafic sur les différentes routes de l'axe Est Ouest du Sud Tarn est largement inférieur à ce chiffre, montrant bien que cette autoroute ne se justifie pas et ne draine pas le territoire traversé.

- **Castres - Lavour** : 4000 véhicules / jour même si le trafic augmente dans le futur
- **Castres - Verfeil - Toulouse**. Un trafic décroissant vers Toulouse atteignant moins de 6000 v/j sur 15 km des 37 km de Soual à Verfeil.
 - Castres - Soual 14500 v/j (sources de la direction générale des routes au 16/01/08)
 - Soual - Puylaurens 9000v/j
 - Puylaurens - Maurens-Scopont 7700v/j
 - Section Maurens-Scopont - Verfeil : 5600 véhicules
 - Section Maurens-Scopont - Quint (RN126) 4900 véhicules
- **Castres - Revel - St Orens - Toulouse** : 4200 véhicules.

Par ailleurs l'autoroute Castres - Toulouse débouchant sur le péage de l'Union, rendrait captif l'utilisateur jusque dans les bouchons du périphérique toulousain. Au contraire le réseau traditionnel permet à chaque usager de choisir au mieux sa stratégie en fonction de son lieu de départ et son lieu de destination.

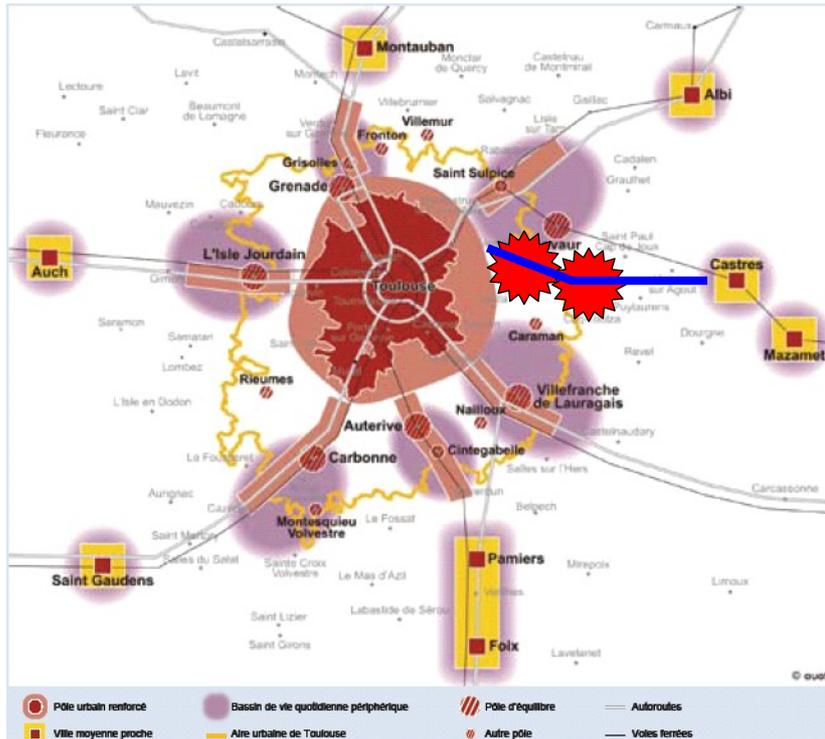
La LACT est en totale contradiction avec la Charte InterSCOT

Elle ignorerait les 2 pôles d'équilibre ainsi que les importantes mises en chantiers de logements sur l'axe Castres - Lavour (axe économique important du Sud Tarn).

Elle traverserait une zone agricole à préserver, la condamnant à l'urbanisation. Les nouveaux habitants de la vallée du Girou et ses coteaux ne disposeraient pas des équipements nécessaires (hôpital, lycée... station d'épuration), ni de gare ferroviaire. Développer le train (500M€ par la région) notamment sur la ligne ferroviaire Castres - St.Sulpice - Toulouse n'aurait plus de sens si l'on mettait les habitants dans la vallée du Girou.

Elle serait incohérente au regard des Agendas 21, du développement durable et du Grenelle de L'Environnement.

(voir aussi : Constat : La LACT serait un facteur majeur d'étalement urbain)



Carte extraite du dossier sur le GCAT montrant l'organisation en pétale de l'aménagement autour de Toulouse.



Etalement urbain



Autoroute LACT

LA LACT SERAIT UN FACTEUR MAJEUR D'ÉTALEMENT URBAIN.

La LACT serait un facteur d'étalement urbain majeur dans toute la vallée du Girou entre Verfeil et Puylaurens. Elle serait contraire à un développement durable qui impose de maîtriser l'urbanisation pour ne pas artificialiser les surfaces et préserver les espaces agricoles.

Nous avons réalisé un petit exercice de comparaison (voir tableau ci-dessous) des arguments avancés sur l'étalement urbain par le maître d'ouvrage des 2 projets concomitants en 2007 que sont le GCAT et l'autoroute Castres - Toulouse.

- **Dans le dossier du Grand contournement GCAT**, il est avancé que l'étalement urbain doit être absolument maîtrisé. Comment limiter l'étalement urbain ? M. Klein, chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports, rappelle que la condition sine qua none de ne pas voir les activités et l'habitat se diffuser tout le long du territoire est la limitation drastique du nombre d'échangeurs. Dans le GCAT le maître d'ouvrage a donc choisi de placer les échangeurs au moins tous les 30km.
- **Dans le dossier de la LACT**, il y a une volonté affichée non pas de maîtriser l'étalement urbain mais de le favoriser, en particulier entre Verfeil et Puylaurens, dans toute la vallée du Girou. Pour cela le maître d'ouvrage (DRE : Direction Régionale de l'Équipement) de la LACT qui est aussi celui du GCAT, place un échangeur tous les 15 km, distance deux fois plus petite que le minimum requis (30km) pour maîtriser l'étalement urbain (argument dans le dossier GCAT). Voilà une contradiction remarquable de la part de la DRE, et une approche totalement incompatible avec l'aménagement durable et la charte InterSCOT*.

INCOHÉRENCE DES DISCOURS DU MAÎTRE D'OUVRAGE (DRE) SUR L'ÉTALEMENT URBAIN ENTRE GCAT ET LACT	
Extraits du dossier GCAT	Extraits du dossier LACT
<ul style="list-style-type: none"> ❑ L'étalement urbain doit être maîtrisé car (Chap. 4 P65 du dossier GCAT) : <ul style="list-style-type: none"> • Il augmente la dépendance à la voiture • Il augmente les gaz à effet de serre • Il consomme l'espace et augmente les charges des collectivités • Il dégrade les paysages et réduit les terres agricoles ❑ Comment limiter l'étalement urbain ? <ul style="list-style-type: none"> • En espaçant les échangeurs (plus de 30km) car l'autoroute introduit une urbanisation à moins de 10' des échangeurs (P51 du dossier GCAT, § « Etude aménagement »). 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Volonté affichée d'urbaniser la vallée du Girou entre Verfeil et Puylaurens ! (Chap. 1 P12 et 13) : <ul style="list-style-type: none"> • « <i>L'urbanisation est prononcée à Albi, Castres et dans l'ouest du Tarn. Les communes du Pays de Cocagne offre quant à elles un potentiel important.</i> » • « <i>On note ... entre Maurens-Scopont et Puylaurens (axe de la RN126) une faible concentration de bâti.</i> » ❑ Comment favoriser l'étalement urbain ? <ul style="list-style-type: none"> • 3 échangeurs dans la vallée du Girou distants de moins de 15km, un échangeur à moins de 5' en chaque point de la vallée du Girou !

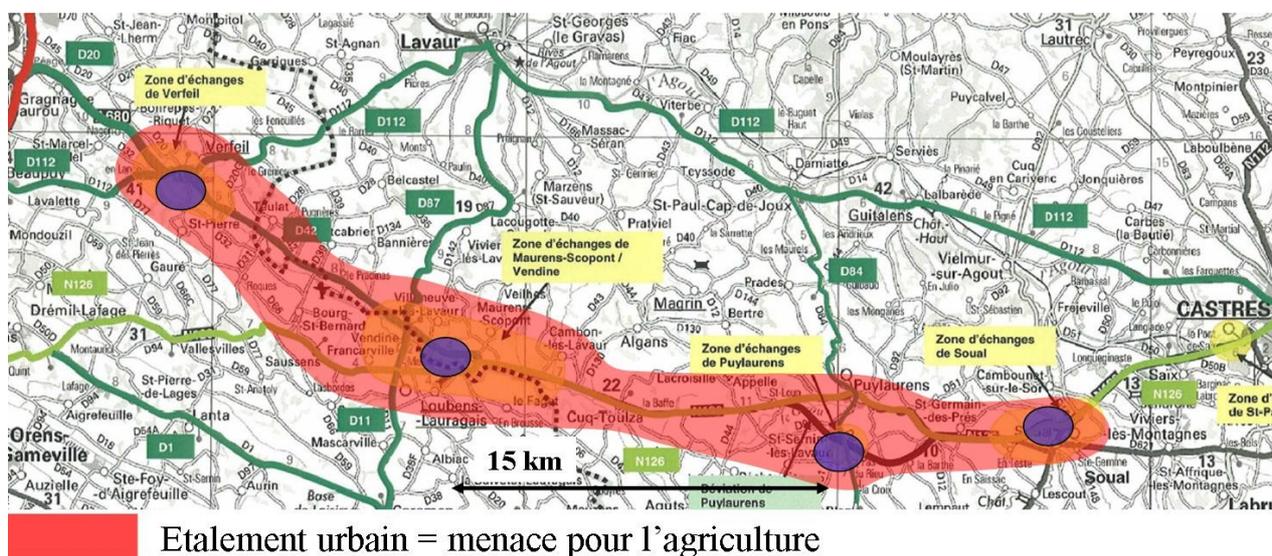
➤ La LACT dans la vallée du Girou :

La LACT, c'est l'urbanisation de la région agricole du Lauragais entre Puylaurens et Verfeil, dont la vocation est agricole, et qui ne dispose pas des équipements et des infrastructures ferroviaires nécessaires pour accueillir un afflux important de population qu'entraînera inévitablement la présence de l'autoroute. Développer le train (500M€ par la région) notamment sur la ligne ferroviaire Castres-St.Sulpice-Toulouse n'a pas de sens si l'on urbanise la vallée du Girou non desservie par le réseau ferroviaire.

C'est le sens de la Charte InterSCOT de l'aire urbaine toulousaine qui pour limiter l'étalement urbain cherche à concentrer l'habitat autour des pôles d'équilibres ici St Sulpice Lavour et leurs gares ferroviaires.

L'étalement urbain c'est l'augmentation des déplacements en voiture et la grande difficulté, voir l'impossibilité de mettre en place un service de transports en commun efficace. L'autoroute dans la vallée du Girou est une très mauvaise solution (la pire aux vues de la Charte InterSCOT).

(Voir aussi : Constat : La LACT ne permettrait pas l'aménagement du territoire)



Etialement urbain programmé entre Verfeil et Puylaurens.

*** Qu'est-ce que la charte InterSCOT ?**

342 communes de l'aire urbaine Toulousaine se sont regroupées pour établir comme modèle de développement, une Charte InterSCOT dont l'objectif est de maîtriser l'étalement urbain, limiter les déplacements et valoriser les terres agricoles.

Cette charte définit à l'Est de Toulouse, 2 secteurs : St Sulpice - Lavour et Villefranche de Lauragais, comme pôles d'équilibre grâce à leurs équipements et leur capacité d'accueil des nouveaux habitants. Pour limiter l'étalement urbain, cette Charte InterSCOT cherche à concentrer l'habitat autour de ces deux pôles d'équilibres et leurs gares ferroviaires.