

A69, une autoroute pour moins de 6.000 usagers par jour !

L'autoroute A69 Castres-Toulouse serait une infrastructure totalement inadaptée aux besoins de mobilité du sud du Tarn, d'une part, et catastrophique sur le plan environnemental d'autre part.

Notre démonstration s'appuie sur les documents et avis des services de l'Etat, sur l'étude du projet alternatif d'aménagement de l'existant porté et financé par 16 collectivités territoriales¹, sur de lourdes réserves exprimées par l'Autorité Environnementale et le Commissariat Général à l'Investissement. Autant d'éléments ignorés des instances décisionnaires du projet autoroutier

Etat des lieux

Il existe quatre possibilités d'accéder à Toulouse à partir de Castres (voir annexe 1 et 2). Le trafic enregistré par la DREAL Occitanie en 2019 sur l'itinéraire suivi par la future autoroute ne justifie en rien le recours à une autoroute :

une fraction de 5.640 véhicules par jour

sur le trajet complet Castres-Toulouse par l'A680 ;

une fraction de 8.422 véhicules par jour

sur tout ou partie des trois itinéraires (Voir annexe 1).

Est-ce que ça justifie une autoroute ?

Alors que le minimum couramment admis pour justifier un tel ouvrage serait de 20 à 25.000 v/j ?

Au delà de cette **raison suffisante pour invalider un tel projet**, celui-ci ne tient aucun compte d'un certain nombre de facteurs : le contexte n'est plus le même qu'en 2006, au moment où la décision d'une autoroute concédée a été prise !

- Les rapports du GIEC et leurs conclusions : il y a urgence à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, etc...,
- le développement du télétravail accéléré par la pandémie de covid,
- la nécessité de relocaliser l'économie et de réduire les distances domicile - travail,
- l'augmentation inéluctable du prix des carburants, fossiles ou pas,
- la nécessité de diminuer la consommation d'énergie,
- l'impérieuse nécessité d'arrêter l'artificialisation des sols agricoles (objectifs définis dans la Loi Climat et Résilience) alors que la surface d'un département français disparaît sous le béton tous les 7 ans,
- la décroissance alarmante de la biodiversité.

sont des raisons suffisantes pour condamner tout projet qui contribue à faciliter l'artificialisation des sols et qui se base sur l'hypothèse d'une augmentation importante du trafic routier !

Un certain nombre de belles promesses, d'omissions, voire de contrevérités, sont aussi à considérer.

1. **Communes de** : TEULAT, BLAN, LACROISILLE, APPELLE, BANNIERES, BOURG ST BERNARD, LE FAGET, FRANCARVILLE, SAINT PIERRE, VENDINE, VERFEIL, SAUSSENS

Communauté de communes : COTEAUX DU GIROU, CŒUR LAURAGAIS

Conseil Départemental de la HAUTE-GARONNE;

Conseil régional OCCITANIE

Les promesses et arguments fallacieux :

- la création d'activités pour l'aire de Castres- Mazamet, alors que la métropole toulousaine est un vrai aspirateur à emplois ;
- un gain de temps trompeusement surévalué (35 min), en contradiction avec tous les simulateurs d'itinéraires (12 à 15 min),
- un « barreau autoroutier » (dixit M, Vincent Garel, conseiller régional) Bordeaux-Béziers pour les camions (mais avec simple aménagement de l'existant à partir de Mazamet !) au mépris du développement du ferroutage, et du « Green New Deal » mis en avant par Mme Carole Delga !
- la promesse, jamais réalisée, dans aucune réalisation, de « compensation » (Eviter, Reduire, Compenser)

Les « vérités alternatives » et omissions :

- un projet validé comportant 1,3 M de m³ de remblais, artificialisant plus de 400 ha,
- mais une prospection foncière depuis cinq ans par le futur concessionnaire NGE pour des besoins de remblais revus à la hausse (2,8 M de m³ et 63 ha de carrières complémentaires !), au mépris des données de l'étude d'impact environnemental ;
- besoin d'ouverture de carrières soudain démenti lors de l'annonce officielle du choix de NGE par le premier ministre, sans autre forme d'explication sur les besoins réels en remblai ! Comment ne pas penser à un "saucissonnage" du projet afin d'en diminuer momentanément les impacts apparents ?
- pour un péage Castres-Toulouse profondément antisocial et discriminatoire estimé à 20 € aller-retour en 2025 ;
- un premier ministre qui promet dans la foulée un péage moins cher !
- non prise en compte des avis négatifs de l'Agence Environnementale (synthèse de l'avis)², du Commissariat Général à l'Investissement³, des réserves de la commission d'enquête ;
- non prise en compte de l'étude alternative d'aménagement de l'existant⁴, qui épargnerait plus de 300 ha, et ce, au profit de tous les usagers ;
- un projet qui ne s'inscrit dans aucun schéma directeur existant (Projet de Territoire, Plans Climats des collectivités territoriales, « Green New Deal » de la présidente de Région, etc.) ;
- une subvention d'équilibre (230 M d'€) sans rapport avec le service rendu, dont le concessionnaire pressenti prétend soudainement ne plus avoir besoin !

Les externalités négatives :

- des communes, des exploitations coupées en deux, des parcours locaux rendus difficiles, destructurant le tissu rural ;
- la confiscation au profit du privé de 10 km de déviations publiques existantes (Soual, Puylaurens, Verfeil) payées par le contribuable (55 millions d'€) ;
- une logique d'incitation à éloigner un peu plus travail et domicile alors qu'il faut réduire l'usage des transports et que la tendance est à la relocalisation !
- et surtout, l'artificialisation de 365 à 500 ha des meilleures terres du département, sans compter les centaines d'ha qui deviendraient inexploitable, alors que le consensus se fait sur la nécessité de ne plus perdre la moindre parcelle agricole, y compris dans la loi Climat et Résilience ! Sans parler de l'empreinte négative sur les écosystèmes.

2. http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/161011_-_Liaison_autoroutiere_Castres_Toulouse_31-81_-_delibere_-_corrigé_cle096d1f.pdf

3. <http://collectifrn126.sitego.fr/collectifrn126/le-cgi-le-rapport.html>

4. Coll RN 126 ? PACT ? Stop Carrières M , Conf 81, UPNET ? ATTAC ? FNE M-P ? Assos ...

- la rétrocession des 10 km de routes publiques aménagées en 2X2 voies engendrerait une perte de temps substantielle (6 à 10 min et au-delà en heures de pointe) pour les usagers des routes publiques qui n'emprunteraient pas l'autoroute et qui retrouveraient les conditions de circulation d'avant 2000, avec de laborieuses traversées de villages.
- aucun aménagement de prévu sur la RN 126 actuelle, qui ne fait l'objet d'aucune sécurisation du fait de ce projet autoroutier qui verrouille tout investissement d'ampleur.

Le collectif La Voie est Libre

Contacts La Voie Est Libre :

collectiflavoieestlibre@gmail.com

06 10 51 28 35



Annexe 1 - Itinéraires Castres-Toulouse

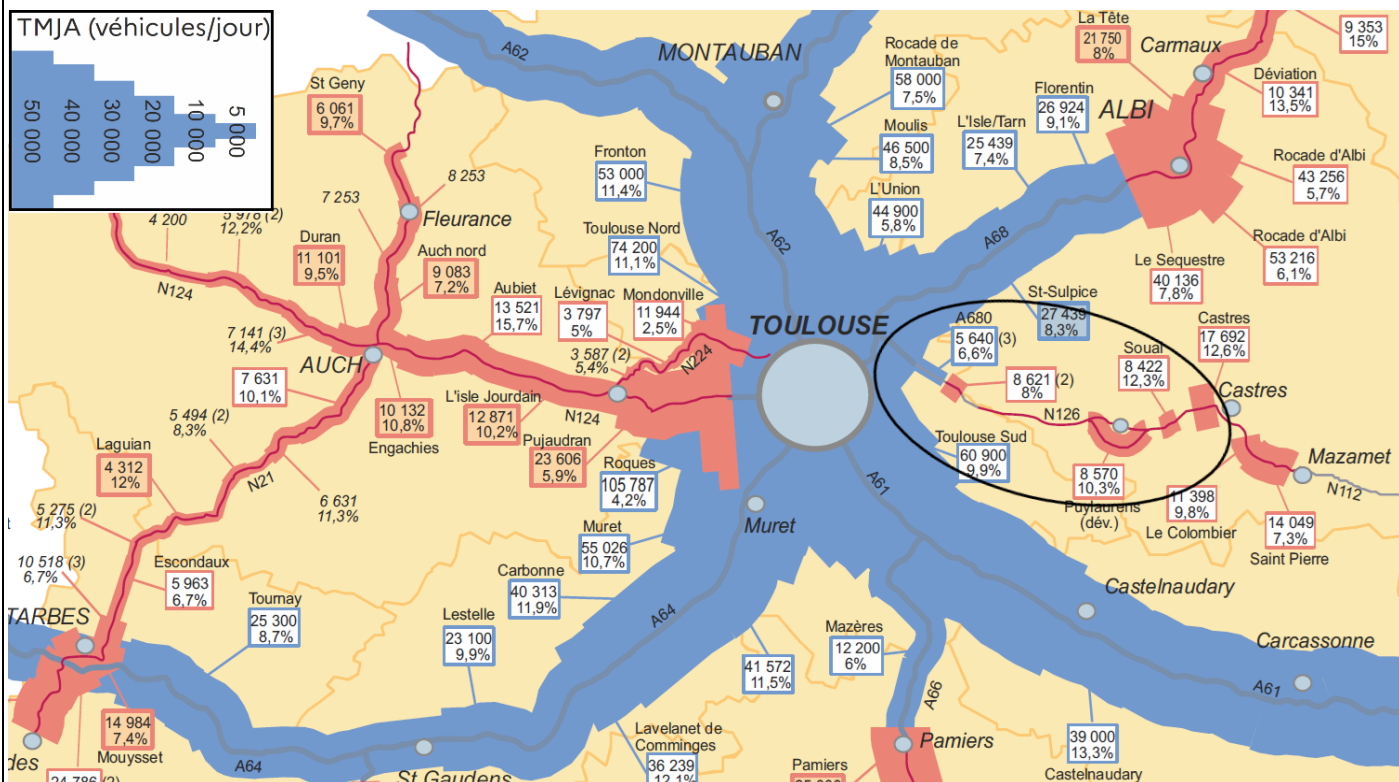
- rejoindre l' A 68 à l'Union par l'A 680 pour l'ouest de Toulouse (76 km, 1h 10') ;*
- rejoindre le métro à Gramont par Montrabé, à partir de Verfeil (71 km, 1h 13') ;*
- entrer par Lasbordes par Fonsegrives, à partir de Maurens-Scopont (70 km, 1h 17') ;*
- Plus, par la D 112 par Lavaur, St Sulpice, A 68 (82 km, 1h 18'). *
- seule une fraction de **5.640** véhicules effectuent la totalité du parcours C-T par l'A 680 ;
- seule une fraction de **8.422** véhicules utilisent l'ensemble des trois possibilités ;
- La DREAL prévoit (hypothèse très « optimiste » !) un report de 80 % du trafic sur une autoroute à péage, soit $5.640 \times 0,80 = 4.512$ (par Verfeil => l'Union) et $8.422 \times 0,80 = 6.736$ v/j (par Maurens-Scopont => Lasbordes; ou Verfeil => Gramont) !
- **Un faible nombre d'utilisateurs emprunterait le trajet payant de proximité entre deux péages !**

Tous ces trajets débouchent de toutes façons sur des entrées de ville ou de rocade saturées aux heures de pointe !

* Page 30 du Projet LACT, DREAL

https://cpdp.debatpublic.fr/cdpdcastrestoulouse/DOCS/DOSSIER_MO/DOSSIER_MO_1.PDF

Annexe 2 – Trafic actuel sur la route nationale qui parcourt le même trajet que le projet d'A69



Source routes nationales :

[Http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/carte_flux_occitanie_2019.pdf](http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/carte_flux_occitanie_2019.pdf)

(Source routes secondaires)

https://extranet.tarn.fr/fileadmin/telechargement/routes/carte_trafic.html