

Contribution des élu.e.s municipaux et métropolitain.e.s Métropole Écologiste Solidaire et Citoyenne (MESc) à l'enquête publique relative au projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse

Nous émettons un **avis défavorable** au projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse, eu égard à :

Son impact délétaire sur la biodiversité

Il est prévu dans le cadre de ce projet de procéder à l'artificialisation de 13 hectares de milieux forestiers, de 22,5 hectares de zones humides et de 233 hectares de terres agricoles. Ces milieux seront irrémédiablement perdus et d'autres seront impactés à proximité, dont les écosystèmes et les espèces particulièrement sensibles présentes sur les berges de l'Agout (site classé Natura 2000) et dans le parc ornithologique régional du DicoSA. La perte de cette biodiversité conduira par ailleurs à la perte des services écosystémiques associés : infiltration et épuration de l'eau, séquestration du carbone et fixation des polluants, régulation climatique localement, paysage, etc.

Rappelons ici que la destruction, l'artificialisation et la fragmentation des milieux naturels sont l'une des principales causes de la disparition de la biodiversité en France et que celle-ci s'est effondrée ces dernières années, comme le relève l'Office français de la biodiversité¹ : 30% des populations d'oiseaux ont disparu en 15 ans, 38% des chauves-souris en 10 ans et jusqu'aux ¾ des populations d'insectes en 20 ans. La France s'est engagée à mettre un terme à la perte de biodiversité et à inverser la courbe : il est temps d'agir sur les causes de ce déclin.

Son impact délétaire sur l'agriculture et sur la vie des habitants situés le long du tracé

Le projet prévoit d'artificialiser 233 hectares de terres agricoles. Nous affirmons qu'il est utile de préserver le foncier agricole, les femmes et les hommes qui en vivent et qui assurent ainsi notre sécurité alimentaire, le maintien de nos paysages et le dynamisme socio-économique des territoires ruraux. Ces surfaces de terres agricoles pourraient d'ailleurs contribuer à renforcer la résilience alimentaire de nos territoires, au sein de la Métropole toulousaine et plus largement en Haute-Garonne, dans le Tarn et les territoires voisins, par le biais des Plans alimentaires de territoire (PAT) et par le levier de la commande publique qui permettrait de préserver et de mieux valoriser ces productions locales.

Les habitants qui seraient impactés par cette infrastructure n'en subiraient que les inconvénients et nuisances (expropriation, dévaluation des biens immobiliers, pollution de l'air, bruit, paysage) sans que celle-ci n'améliore leur mobilité au quotidien. Ces nuisances collectives importantes doivent être prises en compte et réinterroger l'utilité publique de ce projet qui permettrait à certains automobilistes de gagner quelques minutes sur leur temps de trajet au détriment de l'environnement et de la qualité de vie de nombreux autres citoyens.

Son utilité (très) relative pour l'agglomération de Castres-Mazamet et ses habitants

Ce projet n'est pas en adéquation avec les problématiques actuelles de déplacements des habitants de l'agglomération de Castres-Mazamet et résidant le long du tracé. Le prix du péage fixé à 17€ est de fait prohibitif pour de nombreux automobilistes qui n'auront pas la possibilité d'emprunter cette autoroute et se reporteront sur des itinéraires alternatifs, dont la route déjà existante. D'ailleurs, l'élargissement en 2x2 voies sur le tronçon Soual-Puylaurens s'accompagnerait de sa privatisation et les automobilistes devraient s'acquitter d'un nouveau péage sur cette route qui est aujourd'hui gratuite.

¹ [La biodiversité en danger \(ofb.gouv.fr\)](https://ofb.gouv.fr)

Ce projet relève de l'idéologie du tout-voiture qui continue malheureusement à imprégner les décideurs à tous les niveaux de décision (Etat, Région, Départements et certaines des communes concernées). Pourtant, la nouvelle donne post-Covid et la conjoncture inflationniste devraient nous inciter à changer de modèle et à se concentrer sur les alternatives à la voiture individuelle. Celle-ci est devenue source de tension et d'exclusion pour une partie de nos concitoyens des zones rurales et périurbaines qui n'ont aucune alternative pour se déplacer. Le prix des carburants explose, comme celui de l'énergie en général et s'ajoute à une crise générale du pouvoir d'achat. Nous demandons que l'actualité et la pertinence du projet soient réévaluées à l'aune de ces nouveaux éléments.

La responsabilité de la puissance publique est de renforcer les offres alternatives pour faire reculer la dépendance aux véhicules individuels. Afin de faire une utilisation plus efficace des 75M€ d'argent public prévus sur ce projet, les collectivités pourraient :

- Améliorer l'offre de bus LiO : renforcement de la fréquence des bus, élargissement du périmètre et des communes desservies, création de nouvelles lignes de bus
- Renforcer l'offre ferroviaire : hausse massive de la fréquence des TER qui desservent l'agglomération Castres-Mazamet, notamment la ligne reliant Toulouse à Mazamet en passant par Lavaur et Castres
- Faciliter le covoiturage : créer et renforcer les aménagements propices au covoiturage tels que points de rencontres, facilités de stationnement, voies prioritaires, aides financières
- Faciliter le télétravail et accompagner la baisse des besoins en déplacements : développement de tiers-lieux, redynamisation du commerce de proximité
- Aménager l'espace pour permettre la pratique du vélo au sein de l'agglomération et entre les communes du département

. Son incohérence voire son illégalité

Ce projet de nouvelle autoroute est en incohérence complète avec les orientations politiques déclinées tant au niveau national (avec la loi Climat-Résilience) que régional avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), le Plan Région à énergie positive (REPOS) ou encore la Stratégie régionale pour la biodiversité (SrB), textes qui fixent tous l'objectif de réduire l'artificialisation des sols, d'atteindre la neutralité carbone et de préserver la biodiversité. A l'heure où l'artificialisation des sols doit être réduite puis cesser en vertu de la loi Climat-Résilience ainsi qu'en application du SRADDET, est-ce bien raisonnable d'engager un tel projet à l'utilité sociale discutable et consommateur de grandes quantités d'espaces naturels, agricoles et forestiers, obérant l'avenir ?

Par ailleurs, la construction de nouvelles routes et autoroutes ne permet pas de fluidifier le trafic préexistant ; elle se traduit systématiquement par une hausse du trafic. Or, prendre le risque d'augmenter le nombre de véhicules en circulation entre Castres et Toulouse est irresponsable dans le contexte de crise climatique que nous connaissons. L'Etat a été condamné en justice pour carence fautive en raison de son incapacité à respecter ses propres objectifs de réduction des émissions de GES. L'évaluation à mi-parcours du Plan Climat (PCAET) de Toulouse Métropole a permis de souligner qu'au niveau local également, l'action n'est pas à la hauteur puisque la trajectoire suivie jusqu'alors plaçait la Métropole sur une réduction de seulement 9% de ses émissions d'ici 2030. Rappelons ici que l'objectif fixé par l'Accord de Paris de contenir le réchauffement à 1,5°C pourrait être atteint et dépassé au cours de cette décennie. Il est urgent d'opérer des réductions massives et rapides de nos émissions de GES, pour lesquelles l'UE a adopté l'objectif de -55% en 2030 – objectif qui pourrait d'ailleurs être revu à la hausse.

Les niveaux de pollution de l'air en oxydes d'azote et en particules fines sont par ailleurs préoccupants et mettent en danger la santé des populations résidant dans la métropole toulousaine et au-delà. En France, ce sont environ 60.000 décès qui sont imputés chaque année à la pollution atmosphérique. L'accroissement du trafic que pourrait générer cette autoroute contribuerait à dégrader davantage la qualité de l'air et à exposer la population vivant le long du tracé, y compris des crèches et établissements scolaires situés à proximité immédiate. A l'heure où l'Etat français a été condamné en justice et est sommé d'agir rapidement face à la pollution de l'air – sous peine de verser des astreintes financières – la réalisation de ce projet ne nous semble pas compatible avec ces enjeux de santé publique.