



Hôtel de ville
81800 Rabastens
Tél. 05 63 33 59 90
sepra-81@orange.fr

Couffouleux, le 30 juin 2016

Etats Généraux du rail et de l'intermodalité

Contribution de la SEPR :

Un projet emblématique : la passerelle au dessus du Tarn, entre Rabastens et Couffouleux

Le projet de passerelle ci-dessous exposé dans la première partie (A), s'inscrit parfaitement dans la problématique « intermodalité » de ces Etats Généraux. Dans la seconde (B), nous montrons qu'il fait partie d'une vision plus large, touchant la problématique des transports, l'aménagement du territoire, l'urbanisme, le « développement durable » et, last but not least, la démocratie, participative.

A - le projet de passerelle

Nous renvoyons au dépliant* distribué début 2010 (première pièce jointe). Depuis, les difficultés croissantes de circulation ont entraîné le renforcement de la prise de conscience de la pertinence de l'argumentation développée par la SEPR (au regard par exemple de la « COP 21 »): ceci devrait conduire à la construction rapide de la passerelle .

Les aspects suivants peuvent être mis en exergue :

1) « l'intermodalité »

La passerelle permettra un accès *direct* pour les piétons et les cyclistes entre le centre de Rabastens et la gare située de l'autre côté du Tarn à Couffouleux, plus rapidement (environ cinq minutes, à pied), et avec une durée de trajet non aléatoire, sans avoir à emprunter la voiture, en évitant les « embouteillages » (voir ci-après) .

* Suivre la numérotation, en bas à droite, des pages 1 à 5.

Le tarif entre Rabastens-Couffouleux et Toulouse Matabiau, sans limitation des voyages aller et retour, se monte actuellement, avec l'abonnement annuel, à 69 euros par mois, dont la moitié est pris en charge par l'employeur.

L'itinéraire actuel est particulièrement problématique avec le passage par la rue à sens unique alterné dite « rue de Sibérie » où les larges engins agricoles circulent sur les trottoirs, le pont lui-même, ou deux cars se croisent difficilement, la bifurcation à côté du café restaurant « le Week-End » (stationnement institué encore actuellement *dans* le carrefour, avec, en plus, toléré, voitures, parfois, en double file ...)

La région Midi -Pyrénées , avec « le plan rail » a déjà bien amélioré la circulation sur la liaison SNCF Toulouse-Albi, « ligne à voie unique, la plus fréquentée d'Europe » (il reste du travail à faire ... : voir ci-après : B). La meilleure desserte de la gare par la passerelle permettra de rentabiliser plus rapidement l'investissement.

2) itinéraire sécurisé.

Ceci, à titre multiple:

- pour les personnes en situation de handicap (~10 % de la population ; pas seulement pour celles sur fauteuils roulants !) et en plus celles qui notamment ont à utiliser des poussettes (enfant) ou chariots (courses).Souvent ce sont les personnes les moins fortunées.

La loi du 11-02-2005 impose « la chaîne de déplacement en continu, pour les édifices publics et privés recevant du public ».Grâce à l'action de la SEPR, une commission communale a été créée en 2009 sur Rabastens et est devenue depuis environ deux ans bicommunale (avec Couffouleux).Mais à ce jour, l'audit imposé par la loi, et le « P.A.V.E. » n'ont toujours pas été réalisés... Lorsque ceci sera fait, la solution de la passerelle s'imposera : en effet en 2009-2010, l'étude par le cabinet EGIS arrivait à cette conclusion (avec un coût de 1,3 millions d'euros HT, en utilisant la technique, esthétique , utilisant des haubans, comme à Laroie près de Pau ou, plus proche, pour les voitures, le viaduc de Millau).

-pour les cyclistes le passage sur le pont est très dangereux (non respect de la distance de ~1 m lors des dépassements ; « queues de poisson » ; invectives ...). A ce point que certains préfèrent ne pas rouler sur la chaussée et emprunter le trottoir ... et se trouver en confrontation/collision avec les piétons, à moins que ceux-ci marchent sur la route ...au risque de se faire écraser.

A noter que la présence d'un seul cycliste, qui ne peut pas être dépassé, « aux heures de pointe », en raison du trafic des voitures en sens inverse, oblige la file de voitures derrière celui-ci à rouler à son allure : même pour les automobilistes, la passerelle apportera un soulagement...

- pour les simples piétons, l'usage des trottoirs très étroits (à certains endroits la largeur est réduite à moins de 60 cm...) est dangereux : accrochages à répétition par les rétroviseurs latéraux droits proéminents des grosses voitures; quasi impossibilité de se croiser sur le même trottoir entre piétons lorsqu'on a un sac ou une poussette, par exemple.

Le caractère « accidentogène » du pont est avéré : indépendamment des multiples accrochages, au moins trois accidents graves se sont déjà produits: deux fois par une voiture enfonçant la balustrade, et échappant de peu à l'écrasement dans le Tarn situé environ vingt mètres en dessous, et une personne fauchée , restant pendant huit jours dans le coma, et avec des séquelles graves, à vie. Il est clair, que les coûts occasionnés auraient été évités avec la passerelle : réciproquement avec celle-ci, il en résultera des économies.

3) désengorgement conséquent du centre de Rabastens

En effet la passerelle permettra l'utilisation des parcs de stationnement situés à côté de la gare côté Rabastens, vides le soir et quasiment vides pendant les week-ends (particulièrement le samedi matin, jour d'affluence au marché). Avec la passerelle, ces parcs seront à peine distants de ~300 m du centre de Rabastens.

4) accès facilité, depuis Rabastens, et sans voiture, à la « petite Suisse ». Celle-ci est située en bordure du Tarn, coté Couffouleux (rive gauche) à ~400 m de la gare. Ce site enchanteur, « poumon vert », est déjà utilisé pour la détente (loisirs, « footing », promenades, elles mêmes sur le circuit de randonnée « la boucle du Tarn ») mais aussi pour le maraichage (limons très fertiles). Elle réserve en outre une magnifique vue sur Rabastens, en contre-plongée.

Réciproquement les quartiers à Couffouleux proches de la « petite Suisse », qui s'urbanisent rapidement, celui de St Pierre de Bracou, et celui de Labastide, dans lequel un « écoquartier » est projeté, bénéficieront d'une connexion douce directe avec le centre de Rabastens.

5) impulsion décisive pour les « déplacements doux »

La passerelle sera le « chaînon manquant » des réseaux piétonnier et cyclable sécurisés à créer (voir les propositions de la SEPRa depuis ... 2009). Cela contribuera à terme à la diminution de l'usage *intra muros* de la voiture : *a priori*, (indication donnée lors de la révision en 2011 du PLU), 80% voire 90% des déplacements de ce type à Rabastens pourront alors se faire par ce biais. Cette diminution est déjà entamée (voir par exemple la distribution du courrier par vélo, électrique) et ne demande qu'à se développer

Les avantages sont multiples, au moins quatre :

-diminution des pollutions apportées par l'usage immodéré de la voiture, en particulier, la pollution visuelle, le bruit, et l'émission de particules fines. A ce dernier propos un rapport officiel très récent vient d'établir que près de 48 000 personnes (*quarante huit mille* : la population d'une ville entière comme Castres) décèdent *chaque année* en France en raison de la pollution de l'air (pas seulement causée par les voitures, mais principalement), soit à peu près *treize fois plus* que pour « les accidents de la route ». Il y a un an, un rapport sénatorial avait chiffré les coûts correspondants (pas seulement les morts, mais aussi les maladies chroniques, en particulier l'asthme) à plus de 100 (*cent*) milliards d'euros *par an* : Là encore la passerelle entrainera des économies, très importantes.

-exercice physique bienfaisant, avéré par de multiples études, pour la santé, physique, et mentale.

-« lien social » facilité, naturel. Comment communiquer en voiture ? Ironiquement lors des embouteillages : Par téléphone portable, peut-être ?? ...

-la moindre utilisation de la voiture se traduira par une diminution des dégagements de gaz carbonique, Gaz à Effet de Serre (GES) notoire (*cf.* « COP 21 », lutte contre le réchauffement et le dérèglement climatiques ; *cf.* aussi les « Plans Climat Energie Territoriaux »)

B – Recommandations générales

De toute évidence, l'utilisation du chemin de fer doit être considérée dans l'ensemble de la problématique des transports, et celle-ci dans la question plus générale de l'aménagement du territoire (posant particulièrement celle de l'urbanisme), et encore plus généralement dans la question du « développement durable », ce qui entraîne la question des moyens pour y arriver *i.e.* la « gouvernance démocratique ».

Ainsi, nous passons en revue cet élargissement de la vision à partir du rail, avec les recommandations suivantes :

1) améliorations du fonctionnement actuel au pont de vue du rail

Nous renvoyons à la contribution de l'association des usagers de la ligne, Tarsly.

Pour la gare de Rabastens-Couffoulex, s'il y a plus d'usagers sur Rabastens que sur Couffoulex, il nous semble que les arrêts des trains devraient s'effectuer sur la voie B et non sur la voie A : ceci éviterait aux usagers de Rabastens d'avoir à utiliser la passerelle (près de six mètres au dessus de la voie) , parfois glissante, et de toute façon pénible lorsqu'on est chargé, ou que l'on a à porter un vélo.

De toute façon le remplacement de cette passerelle métallique par un passage souterrain comme celui réalisé à Muret (Hte Garonne) s'impose , d'autant plus que :

-elle est hideuse au point de vue esthétique, ce qui n'est pas acceptable car étant située en bordure du « *site inscrit* » de Rabastens-Couffoulex elle le dépareille (argumentaire juridique de « l'écrin et le bijou »),

- cela permettra la création d'un « axe doux » continu, parallèle à la D12 (avenue Jean Bérenguier) , à partir du lotissement d'une centaine de logements situés au quartier des Moussoulars et en utilisant la future passerelle au dessus du Tarn,

-il permettra, en outre, l'utilisation, comme vu plus haut (A,3) des deux parcs de stationnement situés de l'autre côté de la voie ferrée, côté Couffoulex, en face de la gare.

En outre il nous semble que le doublement de la ligne jusqu'à Albi , progressivement, par tranches , en commençant par les moins coûteuses car situées en plaine et en zone agricole devrait être programmé, avec *in fine* l'électrification (moins de GES) .

Faute d'engagement effectif prioritaire pour le rail (voir ci-après 2), les crédits seront sans doute mieux utilisés pour les TER et les intercitys, que pour la LGV Bordeaux-Toulouse.L'actualité récente le montre : environ deux milliards d'euros dépensés pour la prolongation de la ligne LGV Est jusque Strasbourg (pour un gain au point de vue durée du trajet de ... vingt minutes ...) alors que cette somme a été manquante pour le simple maintien en état du reste de l'infrastructure ferroviaire. Ce n'est certes pas le seul argument (voir en particulier ci-après 4, la nécessaire relocalisation).

De plus, l'utilisation des lignes actuelles peut être optimisée, avec la création de nouveaux arrêts, ou gares (comme par exemple la station des Cauquillous près de Lavaur ; voir aussi ci-après des villes nouvelles : 3, troisième tiret), et des bus de rabattement (comme par exemple entre St Sulpice sur Lèze et Longages-Noé). Ceci est valable évidemment aussi pour le fret.

Les trains eux-mêmes devraient être équipés, pour recevoir une population supplémentaire, devant rester allongée (en particulier les personnes en situation de handicap).

2) politique générale des transports

Rien qu'en considérant la lutte contre le dégagement des GES, il s'impose de donner la priorité au rail, vis-à-vis de la route.

Ainsi nous renvoyons à la contribution de la SEBRA à propos de l'autoroute Toulouse –Castres lors du débat public de 2010 (seconde pièce jointe), axée principalement sur le développement du rail.

Plutôt que de créer *de novo* une autoroute, qui de plus ne fait que « reporter le problème » de la congestion, il est plus rationnel d'utiliser et d'améliorer la *voirie actuelle*, ceci pour deux raisons principales :

- cela est moins coûteux en tenant compte de *tous* les frais induits .

Il est ainsi à remarquer que la méthodologie utilisée par la DREAL Midi Pyrénées, pour estimer que l'autoroute Toulouse-Castres serait rentable, est la même, à peu de choses près, que celle utilisée pour l'autoroute Langon-Pau, qui est un fiasco avéré.

De plus n'ayant pas pu, semble-t-il, prendre en compte à temps le coût considérable de la pollution atmosphérique (cf. rapport sénatorial déjà cité), *qui se répète d'années en années*, la rentabilité annoncée, déjà « limite » et aléatoire (par exemple capacité douteuse du département du Tarn, département pauvre, à contribuer finalement très fortement) apparaît, dans ces conditions, inexistante.

Réciproquement les économies réalisées, en abandonnant le projet d'autoroute et en retenant une solution de remplacement (voir ci-après) pourraient être utilisées, par exemple dans le secteur des transports routiers pour ... le contournement de Rabastens, avec un second pont au dessus du Tarn (et aussi par précaution, étant donné les signes de faiblesses du seul pont actuel).

- pour *améliorer la voirie actuelle*, l'élément primordial est, justement pour lutter contre les pollutions apportées par le trafic *extra muros* (voir ci –dessus : A, 5, premier tiret), la création de déviations /contournements.

La comparaison de Lisle-sur-Tarn, avec une déviation, et Rabastens (où celle qui était inscrite, n'a pas pu voir le jour, en raison de l'incurie des maires successifs, délivrant des permis de construire sur son emprise) est édifiante.

Nous renvoyons ainsi à la contribution de l'UPNET (Union pour la Protection de la Nature et l'Environnement du Tarn), association évidemment la mieux placée pour le Tarn puisque le projet d'autoroute concerne presque entièrement ce département, le tracé s'y opérant ou le longeant au plus près: utilisation de la voirie naturelle de la vallée de l'Agout, avec les contournements de Guitalens-l'Albarède, St Paul Cap de Joux, Lavaur, et même au delà vers Montauban : St Sulpice (en cours de réalisation) et Bessières (décidée par le Département de la Haute Garonne). Il existe aussi un autre projet alternatif proposé par FNE Midi-Pyrénées au plus près de la N 126, avec des contournements concernant des populations moindres, et avec une emprise plus large.

3) aménagement du territoire, urbanisme,
Nous renvoyons encore à notre contribution de 2010 (à la fin) , sur trois points :

-la nécessité des déviations/contournements

Ce serait excellent si la nouvelle région retenait que ce soit la/une priorité de sa politique des transports. Cela pourrait s'inscrire dans une action plus générale de santé publique de l'Etat, vis à vis de la qualité de l'air, comme vu en A, 5, premier tiret.

Au point de vue local, le contournement de Rabastens, avec la création d'un second pont au dessus du Tarn, est une condition *absolument nécessaire* , (qui, à notre connaissance ne se retrouve pas ailleurs de façon aussi aiguë), pour permettre une urbanisation adéquate. D'après nos renseignements, ceci sera inscrit justement dans le SCoT du NO du Tarn, en cours de finalisation de révision, et il serait juste que la Région l'appuie en participant à sa construction.

De même il serait sans doute valable que la région, avec d'autres, appuie la proposition de la SEPR d' « un plan national passerelle » : la plupart des villes en France sont établies sur des rivières (cf. le patronyme le plus fréquent : « Dupont », et aussi Dupond) et la difficulté des traversées des rivières pour le déplacements doux se pose très généralement. Un tel plan mobiliserait des sommes extrêmement faibles par rapport à d'autres investissements routiers notamment, et serait extrêmement rentable, à tous points de vue.

- pas d'urbanisation « en tâche d'huile » diffuse , permise par l'utilisation excessive de la voiture.

-la création de villes nouvelles, prenant appui sur une nouvelle gare, avec un maître d'ouvrage qui pourrait être la nouvelle région « Occitanie » (cf. , historiquement, la création des bastides).

4) « développement durable »

Ces villes nouvelles devraient intégrer, facilement, grâce par une programmation précise, les divers impératifs d'aujourd'hui, par exemple :

- les aspects plus généraux vus en A,5, concernant « les déplacements doux »
- compte-tenu de l'expérience malheureuse de la SEPR sur

Rabastens-Couffouleux, le traitement des eaux usées serait assuré , lorsque cela est possible, par le lagunage, comme à Labruguière (Tarn).

-le fret serait facilité , avec une zone d'activités économiques (emplois) relocalisées

- production maraichère locale (toujours la relocalisation)
- les « écoquartiers », sans création de ghettos sociaux
- etc., etc. ...

Sur les trois aspects classiques du « développement durable », environnemental, économique et social, nous faisons part, en ce qui concerne le dernier , concernant le rail, de notre opposition à sa privatisation/dérégulation, qui est souvent un obstacle à une gestion rationnelle , à long terme, et sociale, et nous suggérons que la Région fasse de même.

5) démocratie

Depuis sa création il ya plus de quarante ans, la SEPRA, par l'engagement, les compétences de ses bénévoles, à œuvré à la résolution des problématiques environnementales, locales *mais aussi générales* (« sauvegarde *en pays* Rabastinois et non uniquement « sauvegarde *du pays* Rabastinois ») et de celles du « développement durable ».

Elle est soutenue , de façon croissante, par l'opinion et la sensibilisation des habitants aux problèmes « citoyens » (« du midi »). Insatisfaits, souvent oubliés de la démocratie représentative, ces derniers revendiquent une démocratie participative, que la SEPRA reprend à son compte.

En effet la globalisation des questions , se traduit généralement « par un chèque en blanc » aux élu(e)s, qui, s'ils ne font pas preuve d'ouverture d'esprit, sont amenés a décider contre l'avis majoritaire des « citoyen(ne)s, sur bien des points considérés. La démocratie participative , *a priori*, permet justement de sérier les questions et de les solutionner avec une vision à long terme.

La SEPRA salue ainsi l'initiative de la région Occitanie de ces « Etats généraux du rail et de l'intermodalité » .

Elle suggère d'aller au-delà : que soit instauré , au niveau régional , le droit d'initiative populaire, par *referendum*, sur le modèle de celui inscrit, (mais malheureusement pas utilisé...) dans l'article 11 de la Constitution de la 5^{ème} République.

Article 11 de la Constitution (extrait)

« **Un référendum** portant sur un objet mentionné au premier alinéa **peut être organisé à l'initiative d'un cinquième des membres du Parlement, soutenue par un dixième des électeurs inscrits sur les listes électorales.** Cette initiative prend la forme d'une proposition de loi et ne peut avoir pour objet l'abrogation d'une disposition législative promulguée depuis moins d'un an. »