

cndp

Commission particulière
du débat public
Liaison Castres-Toulouse

LES CAHIERS D'ACTEURS

N°14
Nov. 2009

Le CERCLE CITE SOLIDAIRE est une association de réflexion, de propositions et d'actions politiques dont les valeurs reposent sur les principes de notre République. Il adopte les évolutions qui permettent à notre société de se développer solidairement ; il refuse les idéologies productrices d'inégalités, d'exclusions, ou de dégradation de notre environnement. Indépendant des partis politiques, le CCS rassemble des Hommes libres, et construit un projet politique qui s'appuie sur les valeurs d'Humanisme, de Laïcité, de Solidarité, et de Fraternité. Il s'engage à promouvoir la démocratie, à développer l'esprit critique des citoyens, à produire des propositions concrètes innovantes, à rassembler celles et ceux qui se reconnaissent dans ses valeurs.

*www.castres-solidaire.fr
contact@castres-solidaire.fr*

Préparer l'avenir et faire face au désengagement de l'Etat

Le Cercle Cité Solidaire estime qu'une liaison express entre Castres et Toulouse est indispensable. Il faut ramener les deux villes à moins d'une heure l'une de l'autre, afin d'espérer enrayer le déclin de notre bassin qui est déjà amorcé. Les possibilités et les contraintes en jeu font que nous nous prononçons pour la solution autoroutière, en exigeant des garanties sur sa conception, sa réalisation, et sa mise en œuvre, dans le souci de concilier les questions économiques, sociales et environnementales.

Le Cercle Cité Solidaire avance 10 propositions (page 4), dont notamment celle que la concession ne soit pas accordée à un opérateur privé, mais à un syndicat mixte regroupant les différentes collectivités locales, afin de préserver les intérêts des citoyens.

Le constat du déclin

Le bassin de vie de Castres-Mazamet, et plus largement l'ensemble du Tarn sud, subit depuis quarante ans les effets d'une mutation industrielle à marches forcées, avec la disparition des industries du cuir et du délainage, puis du textile, du granit...

Cette désindustrialisation fait qu'au cours des vingt dernières années, Castres-Mazamet qui était alors le deuxième bassin d'emplois de la Région Midi-Pyrénées a reculé au quatrième

rang. L'expansion relative des industries de services ne compense pas le recul des industries de production traditionnelles. Pourtant, des perspectives existent, dans les secteurs de l'agro-alimentaire, des biotechnologies, ou de la filière bois par exemple.

Toutes ces industries ont besoin de transports pour se développer, et leurs difficultés de croissance peuvent s'expliquer, au moins en partie, par l'enclavement du sud du Tarn.



Les solutions possibles

Les solutions étudiées pour le désenclavement passent soit par le rail, soit par l'aménagement en 2x2 voies de la RN 126, soit par la réalisation d'une autoroute en site propre. Ces trois options présentent des coûts comparables.

- **La solution du rail demanderait le doublement et au mieux l'électrification de la voie**

entre Saint-Sulpice et Mazamet, afin de permettre un trafic supérieur aux 11 allers-retours quotidiens prévus à terme, lorsque les travaux de rénovation de la voie existante seront achevés. Le trafic voyageurs pourrait ainsi notablement augmenter.

Mais **ce doublement des voies n'est inscrit dans aucun programme** (Contrat de Projet État-Région, Contrat pluriannuel RFF-Région), et risque fort d'attendre longtemps avant d'être lancé. De plus, cette solution sera finalement de peu d'utilité pour le transport des marchandises : la distance est trop courte pour envisager le ferroutage, et les délais de manutention camion-train-camion sont longs comparés au temps de parcours, ce qui veut dire que **la plupart des marchandises continueront de circuler par camions sur la nationale.**

- **La solution de la mise en 2x2 voies** de la RN 126, décidée par l'État en 1994 et confirmée en 2000 et 2003, est déjà engagée. Les contournements de Soual et de Puylaurens, ainsi que le prolongement du contournement de Castres jusqu'à Mazamet sont réalisés ou en cours de réalisation. Il reste une cinquantaine de kilomètres à construire, avec deux derniers points noirs pour le contournement de Cadix/

Cuq-Toulza et la zone urbaine Castres-Soual.

Mais au rythme des réalisations passées, soit à peine plus d'un kilomètre par an, **le délai d'achèvement prévisible nous amène aux environs de 2040.** Ce sera trop tard pour le sud du Tarn.

- **La solution d'une autoroute en site propre**

n'est qu'une variante de la précédente, qui en diffère par la mise en concession à un opérateur privé afin de décharger l'État des coûts d'investissement.

Mais **cette liaison autoroutière est alors nécessairement payante**, et pénalise donc le coût des trajets comparativement à la liaison Toulouse-Albi par exemple. De plus, la liaison nationale gratuite existante est alors certainement ramenée à son ancien tracé, avec les traversées de Soual, Puylaurens et Verfeil, **ce qui pénalise également les usagers qui ne souhaitent ou ne peuvent pas payer pour se déplacer entre Castres et Toulouse.** En revanche, cette solution permet d'imposer un Cahier des Charges draconien afin d'en définir les caractéristiques et les conditions d'exploitation.

Il est clair qu'aucune de ces solutions n'est suffisante à elle seule : le train est adapté pour le trafic passager quotidien, la voie express pour les trajets professionnels passagers et marchandises, et la voie nationale pour les trajets courts et de loisirs...





Les contraintes

- **La première contrainte identifiée par le Cercle Cité Solidaire est celle du temps :**

le déclin de nos communes est déjà amorcé, il faut agir rapidement afin d'enrayer l'hémorragie. **Il faut agir non pas pour faire de Castres-Mazamet une lointaine banlieue-dortoir de Toulouse, mais au contraire pour reconstruire un tissu industriel qui devra permettre à chacun de travailler au pays.**

- **La deuxième contrainte est économique et financière :**

d'une part, la survie de notre bassin nécessite la redynamisation des industries de production afin d'enrayer le déclin, ce qui passe par la construction d'infrastructures de communication. Mais d'autre part, la politique actuelle fait que l'État ne finance quasiment plus les projets d'aménagement du territoire, et la construction des grandes infrastructures est généralement assurée par la mise en concession à des entreprises privées. Avec pour conséquence une aliénation du domaine public, et des coûts pour l'usager qui incluent la rémunération d'actionnaires, parfois gourmands.

- **La troisième contrainte est environnementale :**

de la conférence de Rio des Nations Unies au Grenelle de l'environnement en passant par le protocole de Kyoto, le constat est partagé par tous. Notre planète ne peut pas continuer à supporter les modes de consommation et de communication actuels, il faut changer de modèle de développement. Cela ne signifie pas qu'il faut retourner à l'âge de pierre, mais au contraire qu'il faut développer et utiliser les technologies actuelles afin de les adapter et les rendre plus

respectueuses de notre environnement. En particulier, reprocher à une autoroute la pollution des véhicules qui y circulent nous semble un faux problème, car c'est confondre le flacon et son contenu. La bonne solution passe par une incitation forte à utiliser des véhicules moins sales, dont la commercialisation progresse à grands pas : véhicules à faible consommation, hybrides, électriques, demain à pile à combustible...

- **La quatrième contrainte est sociale :**

elle concerne le coût des trajets (aller-retour Castres-Toulouse), qui varie du simple au triple selon les solutions envisagées : 15€ pour le train (en évaluant à 2€ les frais supplémentaires de trajets jusqu'à la gare), 30€ pour une liaison routière gratuite (sur la base optimiste de 0,20€ par kilomètre), 45€ pour une autoroute (tarif du péage estimé à 15€). Le montant du péage doit cependant être relativisé, car le covoiturage permet de diviser les prix : pour quatre personnes transportées, le coût par tête est inchangé à 15€ pour le train, mais diminue à 7,50€ pour la route, et à 11,25€ pour l'autoroute.

- **La cinquième contrainte est la réunion des contraintes précédentes, qui doivent être abordées globalement sous l'angle du Développement Durable :**

accorder les choix économiques aux contraintes sociales et aux exigences environnementales, en s'inscrivant dans la durée et la pérennité. C'est ce qui caractérise l'approche du Cercle Cité Solidaire.

Le choix du Cercle Cité Solidaire

En accord avec ses valeurs et ses principes, le Cercle Cité Solidaire souhaite privilégier les solutions de services publics, financées par tous les citoyens pour leur usage et la constitution de leur patrimoine commun. Cependant, la nécessité de faire vite nous semble prioritaire : il est impossible d'attendre encore 20 ou 30 ans les budgets publics nécessaires au désenclavement.

C'est pourquoi le Cercle Cité Solidaire choisit aujourd'hui de soutenir le projet d'autoroute.

C'est, nous semble-t-il, le seul choix de survie pour Castres-Mazamet et leur région. Car le Tarn possède de beaux atouts à faire valoir : sa situation, **sur l'arc de communication Toulouse-Montpellier** qui est déjà bien équipé en voies rapides en Hérault; ses infrastructures, **avec l'aéroport de Castres-Mazamet** qui pourrait désengorger efficacement Toulouse-Blagnac notamment pour les vols intérieurs et le fret ; ses riches terroirs et ses populations qui ne demandent qu'à **vivre et travailler au pays.**

Une autoroute, oui, mais pas à n'importe quelles conditions !



Les 10 recommandations du Cercle Cité Solidaire

La liaison autoroutière constituera un rééquilibrage économique en direction du sud du Tarn et de l'est de la Haute Garonne. Il s'agit de transformer cette opportunité en une chance de rattraper notre retard et d'**entrer de plain pied au XXIème siècle**. Dans cet objectif, le Cercle Cité Solidaire préconise les 10 points suivants :

1. Il faut accorder la concession de l'autoroute à un syndicat mixte créé pour ce projet, regroupant les collectivités territoriales qui assureront le financement et l'exploitation de l'autoroute. C'est ce qui a été fait, par exemple, pour la construction du pont de l'île de Ré. Le péage, qui servira uniquement à rembourser les emprunts et à assurer les coûts de fonctionnement, sera défini par un conseil de surveillance composé de représentants des collectivités, d'usagers et d'industriels. Cela permettra de conserver l'autoroute dans le domaine public, et **à terme, lorsque les emprunts seront remboursés, le péage disparaîtra**.

2. Il faut instaurer un bonus pour les véhicules « propres » : la réduction de 30% du prix de l'abonnement pour les voitures qui émettent moins de 120g de CO₂ par km, et pour les camions qui respectent la norme euro 5. **Une aide au covoiturage** doit être mise en place.

3. Il faut instaurer un bonus pour les usagers utilisant l'autoroute pour se rendre à leur travail : le plafonnement du prix de l'abonnement à 10% du salaire individuel net... en attendant que ces trajets disparaissent grâce à l'installation d'industries dans le sud Tarn !

4. L'autoroute peut aussi être une vitrine économique de nos terroirs, un moyen d'attirer les visiteurs dans notre département. **Une aire spécifique doit être aménagée et réservée aux activités artisanales**, avec un marché thématique des productions locales: des journées « Label Rouge et AOC », « Agriculture Biologique, Nature et Progrès », « artisanat d'art », avec des tarifications de péage promotionnelles pour les acheteurs. Cette aire pourrait être située entre Saïx et Soual.

5. L'autoroute devra respecter totalement l'environnement : le tracé et les aménagements devront garantir les trames vertes (pour la faune) et bleues (pour les cours d'eau), les effluents devront être traités, **les émissions de carbone devront être compensées**, en étant intégrées au péage.

6. Les matériaux (revêtements, ...) et **les techniques** (communication, ...) mis en œuvre pour l'autoroute devront être **représentatifs des technologies de l'avenir**, afin de faire de cette voie un démonstrateur de savoir-faire : cette autoroute du futur montrera également l'engagement du Tarn et de la Région dans les questions de haute technologie et de développement durable.

7. L'éclairage et les équipements d'une autoroute consomment de l'énergie. L'ensemble de **l'autoroute devra être conçue à énergie positive**, c'est-à-dire qu'elle doit produire plus d'énergie qu'elle n'en consomme : les ressources locales (solaire, éolien, bois, ...) sont variées et abondantes. D'autre part, **l'ensemble des constructions devra répondre aux normes HQE** (Haute Qualité Environnementale) **et effinerie** (efficacité énergétique).

8. Le péage mis en place devra être de type ouvert, au niveau de Saint Germain des prés d'une part, et de Verfeil d'autre part. Cela permettra de **ne pas entraver la communication entre les zones de chalandise existantes** (Mélou-Chartreuse -Soual).

9. Le nombre d'échangeurs devra être le plus limité possible afin d'éviter l'étalement urbain, grand dévoreur de terres agricoles. De plus, **la dispersion des habitations entraîne des coûts très lourds** en équipements et pour l'environnement : création et entretien de routes, réseaux d'eau, d'électricité, de téléphone, d'assainissement. Desservir les quatre pôles urbains traversés existants (Soual, Puylaurens, Cuq-Toulza et Verfeil) nous semble suffisant.

10. Les projets d'aménagement du rail et de la voie nationale gratuite existante et le développement de l'aéroport de Castres-Mazamet devront être renforcés, car **les différents moyens de transports et de communication sont complémentaires**.

