

cndp

Commission particulière
du débat public
Liaison Castres-Toulouse

LES CAHIERS D'ACTEURS

N°16
DÉC. 2009

Castres Ensemble est une association loi 1901 dont le président est Philippe Folliot, député du Tarn.

Créée en 2005, elle a pour objet de constituer un lieu d'échanges et de réflexion à caractère politique sur la gestion de la ville de Castres et de son devenir en mobilisant autour d'elle les personnes sensibles à la vie de la cité castraise et à son agglomération et aux conditions de son évolution.

Riche de personnes aux origines, engagements et parcours très divers, Castres Ensemble a présenté une liste pluraliste aux dernières élections municipales de Castres où elle a rassemblé plus du quart des suffrages autour d'un projet ambitieux et résolument tourné vers le développement du territoire castrais et de son agglomération.

L'association dispose aujourd'hui d'un groupe d'élus au Conseil Municipal de Castres composé de Philippe Folliot, député du Tarn, Nicole Jeanrot, docteur en neurosciences et Jacques Mestre, professeur de droit à l'université.

Contact : Castres Ensemble,
3 bd des Lices, 81100 CASTRES
(www.castres-ensemble.fr),
Tél: 05 63 71 29 12

Le nécessaire désenclavement du Tarn-Sud par l'autoroute

1. Un contexte législatif qui reste favorable à l'autoroute Castres-Toulouse

Les opposants à l'autoroute Castres-Toulouse mettent souvent en avant les décisions du Grenelle de l'environnement qui interdiraient, selon eux, toute nouvelle construction d'autoroute sur le territoire français.

Cela est faux.

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixe désormais très précisément les règles et critères qui s'appliquent dans ce domaine.

Quels sont-ils ?

L'article 10 de la loi les énonce très clairement : « Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée

au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement. »

Grâce aux amendements que Philippe Folliot, député du Tarn, a déposés et fait adopter en première et deuxième lecture à l'Assemblée nationale, les « besoins d'intérêt local » sont précisés dans la suite du texte. Ainsi que le stipule l'article 15, la politique des transports de personnes et de marchandises « prend en compte, dans la programmation des infrastructures, les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires ».

Il est également précisé dans l'article 17 que le schéma national des infrastructures de transport évalue l'opportunité des projets d'infrastructures en fonction d'un certain nombre de critères parmi lesquels « l'accessibilité multimodale, le développement économique, le désenclavement et l'aménagement des territoires aux différentes échelles ».

Ainsi les deux notions clés de notre débat sont reconnues par la loi: la sécurité et le désenclavement avec sa double dimension de développement économique et d'aménagement des territoires. Ces deux critères qui justifient « l'exception autoroutière » doivent conditionner la décision de l'Etat concernant le choix de la liaison Castres-Toulouse. **Car ils portent en eux une urgence humaine et une urgence économique auxquelles seule l'autoroute peut répondre dans des délais supportables.**





Une urgence humaine parce que la RN 126 est une route meurtrière (15 morts dans des accidents de la route au cours des 5 dernières années) et que son aménagement progressif va durer selon le dossier du débat public plus de 20 ans – si tant est que l'Etat, dans une période de déficit budgétaire sans précédent, et les collectivités concernées aient les moyens d'investir dans ce projet. Quel est le coût d'une vie humaine quand on sait que la solution de l'autoroute est de toutes la plus sûre non seulement pour les automobilistes qui vont l'emprunter mais aussi pour les usagers et riverains de l'itinéraire actuel qui pourront ainsi avoir un trafic moindre et une dangerosité plus faible. Le symbole de « Mazamet

ville morte » est encore présent dans nos esprits et celui plus récent de l'opération « 12 000 lumières pour 12 000 vies sauvées » porteur d'un espoir encore plus fort.

Une urgence économique parce que le désenclavement de l'agglomération Castres-Mazamet est aussi, pour ainsi dire, une question de vie ou de mort pour les perspectives de développement économique donc social de ce bassin d'emploi. Notre agglomération où vivent plus de 100 000 personnes est la seule de France à n'être desservie ni par une autoroute, ni par une gare TGV, ni par un aéroport international. Nos entreprises ont besoin de sortir de cette impasse.



Aujourd'hui !

2. Une autoroute gagnant-gagnant pour Toulouse et Castres-Mazamet

Au-delà de la question des enjeux vitaux, le choix de la concession autoroutière et de ses caractéristiques spécifiques répond à un véritable projet pour le territoire sud-tarnais. Un projet axé sur le désenclavement tous azimut : **désenclavement routier, mais aussi ferroviaire, aérien et numérique.**

Ouvrir notre territoire sur l'extérieur est la seule solution d'avenir non seulement pour le Sud-Tarn mais aussi pour

l'équilibre de la Région Midi-Pyrénées. La métropole toulousaine qui attire les activités et donc la population à un rythme exponentiel (+27000 habitants par an dans l'aire urbaine toulousaine) va en effet devoir jouer la carte de ses territoires périphériques si elle ne veut pas étouffer et gâcher la qualité de vie qui la rend en partie si attractive (d'autant plus que le grand contournement lui a été refusé). Il faut jouer gagnant-gagnant entre l'agglomération toulousaine et



les agglomérations périphériques dont Castres-Mazamet, en s'appuyant sur le concept de « Toulouse métropole » avec une stratégie « en étoile » entre la capitale régionale et les agglomérations de la région. Refuser au XXIème siècle une liaison autoroutière pensée dans ce schéma d'aménagement est aussi inconséquent que l'aurait été, au XXème siècle, de refuser des relations de qualité entre un centre-ville et des quartiers périphériques!

Dans ce contexte, la Région Midi-Pyrénées est face à un choix historique: soit elle se résigne à ce que l'agglomération Castres-Mazamet perde ses habitants et ses emplois pour devenir, au nom de la tranquillité et du conservatisme, la banlieue dortoir ou la maison de retraite de Toulouse ; soit elle l'aide à reprendre en main son destin en privilégiant l'aménagement du territoire et en créant les conditions du développement de Castres-Mazamet grâce à l'autoroute.

Pour autant si l'autoroute est une condition nécessaire pour le développement d'un territoire, elle n'en est pas la condition suffisante. Pour Castres, il faut anticiper et accompagner l'arrivée de l'autoroute.

Cela passe par la possibilité d'une gare multimodale à l'entrée de Castres (bus, train, voiture, vélo) et le scénario d'un nouveau quartier d'affaires dans cette zone qui serait, de fait, à moins d'une heure du quartier d'affaires Marengo de Toulouse. La délocalisation de certaines activités toulousaines vers Castres-Mazamet n'est pas une utopie mais peut devenir une réalité en raison de la compétitivité de notre territoire: faiblesse des loyers par rapport à l'agglomération toulousaine, disponibilité du foncier, qualité de nouvelles infrastructures, équipement numérique, main d'oeuvre de qualité disponible et motivée, etc.

Avec l'autoroute Castres-Toulouse, ce n'est pas Castres qui va se dissoudre avec son identité dans la métropole régionale, mais Toulouse qui va s'intéresser à nouveau à ce territoire si proche et qui semble pourtant relativement inaccessible.

L'absence d'autoroute est aujourd'hui le principal obstacle psychologique et matériel au développement d'une complémentarité stratégique infra-régionale entre Toulouse et Castres-Mazamet.



Demain ?

Avec l'arrivée de l'autoroute à Castres, c'est une véritable opportunité pour aménager l'entrée de la ville aujourd'hui dégradée et créer à proximité de Toulouse un pôle d'activité régional.



3. Un consensus local à préserver

Transcender les clivages et surmonter les égoïsmes pour prendre en compte le seul intérêt général est un élément fondamental. Le cri sourd de ce territoire qui souffre plus que tout autre en Midi-Pyrénées mérite d'être entendu. Le rassemblement de l'essentiel des forces, qu'elles soient économiques ou sociales, mérite d'être respecté. Nous ne devons pas faire le procès du passé et du festival d'occasions manquées depuis le choix catastrophique du tracé de l'A6 entre Toulouse et Narbonne (la variante la plus au sud, après Castelnaudary, ayant été choisie par les élus de l'époque), ou plus récemment avec le refus du scénario autoroutier en Y

pour le Tarn: une autoroute Toulouse-Réalmonat avec deux branches vers Albi et Castres.

Quand un territoire et toutes ses forces vives se rassemblent avec des élus de toutes sensibilités, des représentants consulaires et professionnels, des syndicats de salariés, des associations d'usagers et de consommateurs, c'est une mobilisation unique qu'il faut entendre au niveau national et qui doit logiquement peser dans le débat et finir de convaincre le maître d'ouvrage, à savoir l'Etat.

4. Le faux problème du tarif du péage

Le débat sur l'indispensable désenclavement routier du sud-Tarn par l'autoroute ne doit pas être détourné par le faux problème du prix du péage. A ce stade, nul ne peut évaluer quel sera le montant exact, ni, du reste, la nature du péage retenu: péage fermé ou péage ouvert qui offre l'avantage d'être plus modulable et de laisser une perspective de gratuité pour les liaisons intra-agglomération entre Soual et Castres par exemple. **Une seule chose est sûre aujourd'hui, c'est que ramené au prix du kilomètre parcouru, Castres-Toulouse ne sera pas plus cher que Carcassonne-Toulouse, Pamiers-Toulouse, Montauban-Toulouse ou Agen-Toulouse !**

Il est vrai que l'exception midi-pyrénéenne Albi-Toulouse fait que nos amis nord-tarnais ont une autoroute quasi gratuite. Mais l'enjeu pour notre territoire n'est pas de savoir si on peut obtenir la même chose (la réponse est malheureusement non!) mais si on veut une deux fois deux voies sécurisée,

paysagère et respectueuse de l'environnement à l'horizon 2015 par la mise en concession ou une deux fois deux voies en 2025 au mieux, en 2050 au pire, financée exclusivement par des crédits publics (dans un contexte actuel et sans doute futur de déficits budgétaires abyssaux)?

Pour ne pas reproduire les erreurs et errements du passé qui nous ont été si préjudiciables en faisant de Castres-Mazamet la seule agglomération de France de 100 000 habitants ne disposant ni d'une autoroute, ni d'une gare TGV, ni d'un aéroport international, **mobilisons-nous aujourd'hui pour donner un espoir au bassin Castres-Mazamet-Montagne et une perspective d'équilibre à la Région Midi-Pyrénées !**

**AGISSONS AUJOURD'HUI !
DEMAIN, IL SERA TROP TARD !**

