

cndp

Commission particulière  
du débat public  
Liaison Castres-Toulouse

## LES CAHIERS D'ACTEURS

N° 26  
DÉC. 2009

*La ville de Castres, Sous-Préfecture du Tarn, est située à 75 km de la capitale régionale, Toulouse. C'est une ville moyenne de 45 413 habitants. Sur les 22 000 actifs qui y habitent, 25% travaillent dans l'industrie.*

*Le territoire communal couvre près de 10 000 ha. Avec 63 sièges d'exploitations couvrant 4505 hectares, c'est la première commune agricole du département. Castres constitue la ville centre d'une conurbation de 85 500 habitants organisée en communauté d'agglomération depuis l'année 2000.*

**Hôtel de ville**

BP 10 406

81 108 CASTRES cedex

[www.ville-castres.fr](http://www.ville-castres.fr)

05.63.71.58.58

## Seule l'option autoroutière permet l'achèvement rapide de la mise à 2x2 voies Toulouse/Castres

**Pôle économique, social et culturel au sein du bassin d'emploi du Sud du Tarn, la Ville de Castres demande la réalisation rapide d'une infrastructure à 2x2 voies, nécessaire pour assurer la liaison avec la métropole régionale dans des conditions acceptables de sécurité et de temps de trajet.**

Il convient de rappeler que la décision de mise à 2x2 voies de l'itinéraire Toulouse-Castres a été actée dès 1994, et que son inscription comme Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) a été validée en 2003. Depuis, la logique d'aménagement progressif a montré ses limites, avec seulement 11,5 km de sections à 2x2 voies réalisées en 15 ans.

**C'est pourquoi la Ville de Castres soutient la proposition de l'Etat, soumise au débat public, d'accélérer l'achèvement de la mise à 2x2 voies par mise en concession autoroutière.**

Par sa possibilité d'ouverture rapide à la circulation, le projet autoroutier répond aux besoins vitaux du bassin castrais :

- **Consolidation de la reconversion économique**, dans un bassin qui a connu la mutation de ses industries traditionnelles,
- **Préservation des implantations locales** des grands groupes industriels présents sur le territoire,
- **Dynamisation du tissu de PME** par une meilleure accessibilité aux donneurs d'ordres industriels régionaux (pôle aéronautique notamment),
- **Valorisation** de l'action menée en matière de

nouvelles technologies (territoire pilote),  
• **Sécurité routière** accrue sur un axe de plus en plus fréquenté et en voie de saturation.

Sur toutes ces thématiques, le projet autoroutier sur l'itinéraire Castres-Toulouse constitue le complément indispensable :

- à la voie ferrée Castres-Toulouse, en cours de régénération mais dont la capacité restera limitée à long terme
- à l'aéroport qui ouvre vers Paris et Lyon
- au développement exceptionnel du réseau haut débit et du téléport qui font de Castres-Mazamet un territoire leader au plan national en matière de TIC.
- aux voies vertes vers le nord de la région, la Méditerranée, le canal du Midi.

La ville de CASTRES, consciente des changements climatiques et de la nécessité de préserver la biodiversité considère que **le projet autoroutier est légitime et conforme à l'esprit et à la lettre de l'article 17 de la loi de programmation Grenelle 1** qui admet, pour la révision du schéma national des infrastructures de transport, la création d'autoroutes nouvelles quand il y a enclavement et que l'aménagement du territoire est en jeu.



## Une ville-centre soucieuse d'équilibre économique et de développement durable

Ville centre d'un territoire de près de 150 000 habitants, Castres a vocation à être un pôle d'équilibre économique, social et culturel majeur en région Midi-Pyrénées.



La ville dispose de la majorité des équipements de centralité de l'agglomération pour l'enseignement supérieur, la recherche, la formation, le sport, les loisirs, la culture, le tourisme, la santé, le social.

En lien avec l'ensemble des acteurs politiques, économiques, sociaux et associatifs locaux, la ville a fait d'importants efforts au cours des dernières décennies pour renforcer sa compétitivité et son attractivité, restant attentive au développement durable et à la protection de son environnement naturel.

L'action de la ville et le vivier d'entrepreneurs dynamiques ont favorisé, sur le territoire communal et intercommunal, le développement d'entreprises industrielles performantes qui rayonnent au niveau national et international (Pierre FABRE, COMAU, SEPPIC SEPIPROD, SOMALU, BORCHERS FRANCE ...). Pour accéder aux services, à l'innovation et à la connaissance, mais aussi à leurs fournisseurs et leurs clients, ces entreprises ont des besoins importants de mobilité et d'échange, surtout vers la métropole toulousaine.

## Castres ne peut plus rester à l'écart des grands réseaux de communication et d'échange

**Malgré ses atouts, la ville demeure dans une situation d'enclavement par rapport aux réseaux à grande vitesse et au grand pôle économique qu'est devenue la métropole toulousaine.**

Contrairement à la plupart des villes moyennes de Midi-Pyrénées (Albi, Montauban, Foix, St Gaudens, Tarbes, Cahors) qui sont bien reliées par des autoroutes à péage à la métropole régionale et progressent tant sur le plan de l'emploi que de la démographie, Castres voit sa population,

ses emplois, et sa richesse fiscale diminuer. L'armature urbaine de Midi Pyrénées se déséquilibre avec le risque de décrochage économique et social de la ville de Castres et de l'agglomération de Castres-Mazamet.

Les effets de cette situation sont directement perceptibles :



Malgré la création de 4000 emplois dans les services, 6000 emplois industriels ont été perdus en 15 ans. La mutation des entreprises traditionnelles du textile et de l'habillement se fait difficilement. Des centaines d'emplois industriels spécialisés disparaissent encore chaque année, les talents et les compétences sont difficiles à attirer.

Variant entre 10% et 13%, son taux de chômage se maintient constamment au dessus des moyennes départementale et régionale.

Tous les autres modes de communication ayant été optimisés, il est évident que la mauvaise qualité de la liaison routière vers la métropole régionale, constitue le handicap majeur pour une bonne accessibilité de Castres et de son agglomération.

**La ville, ses habitants, ses entreprises ont besoin, dans les meilleurs délais, d'un lien routier à 2X2 performant, de qualité et sûr.**

## Un impératif d'évaluation et de maîtrise des impacts

**Une construction autoroutière induit des impacts environnementaux qu'il faut évaluer au plus près pour en réduire les effets.**

Dans l'attente du développement de véhicules « verts », la Ville de Castres demande au maître d'ouvrage de tout mettre en œuvre pour améliorer le bilan carbone de l'ouvrage, réduire son empreinte écologique et tendre vers une éco-autoroute de nouvelle génération.

De même le bilan carbone ne peut pas s'apprécier sur ce seul projet autoroutier, mais à l'échelle de tout le territoire du sud du Tarn, qui, avec ses boisements exceptionnels, constitue un véritable puits à carbone qui compense largement les productions d'autres territoires.

Cette mesure des impacts ne peut se concevoir que dans une vision globale. Il faut souligner que le renforcement du pôle

d'équilibre castrais, possible grâce à la liaison autoroutière, se justifie pleinement sur le plan environnemental. On en citera deux exemples :

- **L'étalement urbain de la grande couronne toulousaine** génère des nuisances importantes en termes de temps de déplacement, de congestion de la circulation et d'émission de CO<sup>2</sup>.

- **La consommation de terres agricoles ou d'espaces naturels** engendrée par la construction de l'autoroute, estimée à 350 hectares, est sans commune mesure avec les 1 500 hectares utilisés chaque année pour l'expansion de l'aire urbaine toulousaine.

## Réunir les conditions d'un coût de péage raisonné

**L'étude du projet autoroutier ne peut s'exonérer de la réflexion sur le financement de l'infrastructure et particulièrement sur le niveau de péage demandé à l'utilisateur.**

Le principe de financement de l'ouvrage par le péage, selon le principe utilisateur/payeur, est appliqué sur la très grande majorité du réseau autoroutier français, il n'est à ce titre ni novateur ni illogique.

La participation complémentaire de l'Etat et des collectivités, et donc in fine des contribuables, est envisageable dans le cadre d'une subvention d'équilibre. Celle-ci n'est toutefois pas automatique, si l'on s'en réfère à de récents projets autoroutiers tels que l'A65 et l'A88 pour lesquels le concessionnaire n'a pas sollicité de subvention d'équilibre.

En ce qui concerne le péage, le montant estimé dans le dossier du maître d'ouvrage se situe dans la moyenne nationale. Il conviendra, le cas échéant, de mobiliser les efforts de la puissance publique et des collectivités territoriales pour garantir un prix de péage cohérent dans l'ensemble régional et socialement acceptable par les populations.

En l'état actuel du dossier, rejeter l'option autoroutière au seul motif du montant du péage serait un contre-sens dramatique, enfermant la ville de Castres et le Sud du Tarn dans un enclavement irrémédiable.



## Un territoire prêt à accueillir le développement économique et démographique lié à l'autoroute

Tournée vers l'avenir, la ville de Castres a anticipé l'autoroute et se donne les moyens, en lien avec la communauté d'agglomération, d'assurer pleinement son rôle de pôle d'équilibre régional. Cela se traduit par une multitude d'actions convergentes qui tendent à renforcer Castres dans sa stature et ses missions de ville-centre :

### En matière de politique économique

- Le développement de l'offre foncière et immobilière tournée vers les entreprises, autour de la zone intercommunale du Causse,
- L'intensification des services aux entreprises et de l'ingénierie de l'innovation, au travers notamment de la Technopole Castres-Mazamet,
- La poursuite de la stratégie de développement numérique qui, grâce au réseau haut débit et au Téléport, permet d'accueillir des entreprises de dimension internationale.

### En matière d'habitat et de dynamisation de la vie locale

- L'étude d'aménagement du site de l'ancien hôpital, représentant deux hectares prochainement disponibles au cœur du centre historique,
- La rénovation des quartiers d'habitat social, à l'exemple du quartier de Lameilhé,
- La requalification de l'espace urbain en cœur de ville pour la dynamisation du commerce de proximité.

### En matière de transport

- La gratuité des transports collectifs,
- La prise en charge par la ville de bons d'essence destinés



- aux travailleurs en dessous d'un seuil de ressources, afin de faciliter leurs déplacements,
- L'étude d'un pôle multimodal, autour de la rénovation du quartier gare.

### En matière d'écologie et de développement durable

- La création d'éco-quartiers,
- La préparation d'un agenda 21 communal,
- La révision de son PLU et l'implication dans le SCOT pour mieux maîtriser l'étalement urbain,
- La mise en œuvre d'énergies renouvelables (chaufferie bois en service depuis novembre 2009, énergie solaire sur les bâtiments publics...).



Ces actions permettent à la ville de Castres d'envisager un développement tout à la fois important et équilibré dès lors que le frein lié à son enclavement routier sera levé.

En libérant le potentiel économique du territoire sud tarnais, la liaison autoroutière avec la métropole toulousaine permettra à Castres de jouer pleinement son rôle de pôle urbain d'équilibre en Midi-Pyrénées.

