



lepartidegauche.fr

*Le Parti de Gauche a été créé en novembre 2008, à l'initiative de Jean-Luc Mélenchon et de Marc Dolez*

*Il a pour objectifs :*

- l'émancipation globale de la personne humaine,*
- une refondation républicaine de la démocratie,*
- la préservation des écosystèmes planétaires pour préserver l'humanité elle-même,*
- de proposer à la gauche une méthode pour le changement social.*

*Le Parti de Gauche entend contribuer à la constitution d'un front de forces de gauche, à vocation majoritaire, et s'opposer frontalement à la politique de la droite dans tous les domaines et par tous les moyens d'actions républicains à sa disposition.*

**Parti de Gauche du Tarn**  
1 avenue de Puylaurens  
81220 ST Paul Cap de Joux  
Contact Tarn  
pg81-bureau@listes.lepartidegauche.fr

## Non l'autoroute n'est pas le seul choix possible

### 1 – Comment en est on arrivé là

La situation actuelle est le résultat de deux séries d'évènements qui se sont déroulés depuis 20 ans.

D'abord une incurie politique qui a permis de sacrifier le sud Tarn au profit de réalisations à Cap Découverte, à Carmaux, et entre Toulouse et Albi. Ce n'est pas du détournement de fonds, mais de la réaffectation de crédits, c'est du combat d'influence qui a mal profité au sud Tarn. Ce n'est pas un parti politique contre un autre, ni la gauche contre la droite c'est un laxisme politique assumé par toutes les tendances.

Ensuite une série d'erreurs de l'équipement, déclassement de la RN112, entre Castres et Lavaur déclassement de la RN126 entre Maurens-Scopont et Quint-Fonsegrives le tout dans une perspective de grand contournement de Toulouse, par la vallée du Girou. Ce grand contournement aussi était une erreur et heureusement cette erreur là a été stoppée, mais elle a encore un soubresaut dans l'actuel projet de la DREAL.

Le résultat de tout ceci est que l'on se retrouve actuellement, sans moyen financiers, l'argent ayant été dépensé ailleurs et les objectifs initiaux non réalisés, avec un projet d'autoroute ne

s'inscrivant plus dans le grand contournement de Toulouse et en opposition avec les schémas d'aménagement de la région.





## 2 – Le déclin des activités traditionnelles du Sud Tarn

Parler du déclin des activités traditionnelles du Sud Tarn c'est d'abord rappeler la prospérité, industrielle de Mazamet, de Castres et de la vallée du Thoré. Comme pour la sidérurgie en Lorraine il y a eu dans le Sud Tarn les patrons paternalistes, les cités ouvrières et tout le cortège des combats pour l'amélioration des conditions de travail jusqu'à la résistance contre la disparition une à une des usines. Néanmoins, c'est un fait, la peausserie a pratiquement disparue, le textile a diminué énormément et le granit est concurrencé de partout. Comme activités traditionnelle il y a encore le bois et l'agriculture.

Heureusement des activités nouvelles ont vu le jour et d'autres peuvent encore se développer. Il y a cependant un constat c'est que Castres et Mazamet ont toujours été

enclavées et ont cependant connues un destin des plus enviables. Nous ne voulons pas ici dire que c'est, seulement, la faute des patrons si le bassin d'emploi est sinistré, mais que l'historique du bassin semblerait plutôt indiquer une volonté de s'en sortir seuls qu'une urgence à avoir une autoroute pour aller à Toulouse.



## 3 – La forte attractivité de Toulouse

Etonnante croissance que celle de Toulouse petite ville bourgeoise mais ancienne capitale du Languedoc. On dit que le déclic a eu lieu lors de la deuxième guerre mondiale quand à cause de l'occupation au nord, une partie de l'industrie aéronautique est venue s'installer à Toulouse. Non seulement elle ne l'a plus jamais quitté, tout au moins pour les activités civiles, mais en plus sont venus s'ajouter le CNES et les industries spatiales, et ainsi de suite jusqu'à la météo encore récemment.

Il n'est pas anodin de préciser que Toulouse n'a toujours pas de TGV direct pour Paris, ni d'autoroute, même si une voie express existe maintenant avec des tronçons autoroutiers. Le dynamisme de Toulouse est venu paradoxalement de son éloignement de Paris.

Par contre l'urbanisation de la métropole s'est fait de manière quasiment anarchique, comme on peut le voir dans l'explosion des villages contigus ou dans l'enfermement du périphérique, pour ainsi dire au milieu de la ville maintenant.

Toulouse se développe et continue de se développer par création d'entreprises et création d'emplois. Bien sur les cycles de l'aéronautique existent et tous les 10 ans il y a un reflux, mais pour le moment c'est à chaque fois pour rebondir toujours plus haut.

Dans ces conditions, d'une part les villes moyennes ont envie de profiter de ce dynamisme et d'autre part elles redoutent une lente absorption pour être déclassées au rang de ville dortoir.



## 4 – Une nouvelle donne pour l'environnement

C'est, semble-t-il, le réchauffement climatique qui a fait basculer les manières de voir les choses. Il y a, ne serait-ce que 10 ans, on était dans une simple quête de l'amélioration des conditions de vie, air, eau, pollution, elle-même consécutive à l'apparition de nouveaux concepts comme pollueurs payeurs ou tri des ordures. Aujourd'hui tout est passé à la moulinette de l'environnement et de la préservation des ressources naturelles dans un vaste mouvement totalement mondialisé et centré autour de sauver la planète. Ce changement de mentalité qui s'accompagne de la montée en puissance des écologistes est profond, mais ne s'impose pas tout seul et donne lieu à des actions contradictoires soit par refus de prendre en compte la nouvelle donne soit par récupération des idées sans changer les fonctionnements. C'est pourquoi la responsabilité des associations et des partis est importante pour conduire ce changement de mentalité jusqu'aux modifications correspondantes de la société.

Dans ce nouvel état d'esprit, des textes de loi comme le Grenelle de l'environnement servent de filtres pour tous les projets d'infrastructure et sauf mesures d'accompagnements à la hauteur des enjeux environnementaux les projets sont définitivement arrêtés.



## 5 – Un débat faussé

C'est dans ce contexte que se déroule un débat sur l'opportunité de cette autoroute Castres Verfeil. Ainsi qu'indiqué précédemment l'incurie politique conduit maintenant les élus à vouloir de toute urgence cette autoroute de la dernière chance et à essayer de présenter une solidarité dans l'erreur, car aucun n'a le courage de dire est-ce la bonne solution ?

Du coup que constate-t-on.

D'une part le débat est stérile. Chaque réunion ne fait que répéter la même pièce de mauvais théâtre. D'un côté les cars de Castrais qui amènent une salle houleuse mais convaincue chargée d'applaudir les interventions militantes de ses édiles, basées sur l'émotion et le ressenti personnel et d'autre part des écologistes peinant à répéter les mêmes arguments sur l'erreur d'aménagement, l'iniquité sociale, les alternatives à la voiture et les coûts non consolidés, le tout sur un fond d'opposition chronique de la Haute Garonne et d'une manière générale des collectivités territoriales.

D'autre part le débat est faussé. En effet l'autoroute de la vallée du Girou, n'est pas présentée comme une réponse aux besoins de désenclavement des Castrais, mais comme une façon d'accélérer une 2x2 voies dans cette même vallée. Cet habile tour de passe-passe masque donc l'étude réelle d'un désenclavement de Castres en accord avec les schémas d'aménagements régionaux. Les partisans disent on veut l'autoroute, la DREAL dit une autoroute dans la vallée du Girou, les opposants disent pourquoi une autoroute et personne ne peut avoir raison car le débat ne porte pas sur les moyens de désenclaver Castres mais sur l'opportunité d'une accélération.

Or l'opportunité d'une accélération n'est pas un enjeu d'aménagement mais simplement un enjeu financier.



## 6 – Le désenclavement du Sud Tarn

L'insertion de Castres-Mazamet dans le maillage des grandes liaisons nationales et internationales, n'est pas réalisée, c'est un fait. On cite l'exemple des villes moyennes autour de Toulouse, qui ont toutes leur autoroute ou voie rapide et l'on dit seul Castres-Mazamet n'a pas son autoroute.

Toutes les villes moyennes en questions, toutes sans exceptions sont sur un axe au moins national, si ce n'est international. Mais même avec la réalisation de l'autoroute envisagée ce ne serait pas le cas de Castres-Mazamet.

Une autoroute est un simple accélérateur des tendances de fond de l'évolution d'un territoire, à l'exemple de Toulouse qui connaît depuis 20 ans un formidable essor, que même les schémas directeurs d'aménagement n'arrivent pas à contrôler. Alors si l'autoroute Castres-Mazamet Verfeil voyait le jour, ce serait probablement encore au bénéfice de Toulouse qui continuerait à créer des entreprises et des emplois et à reléguer encore plus loin les habitations de ceux qui y travaillent. Donc pas de désenclavement mais une satellisation de Castres-Mazamet.

Une autre remarque s'impose c'est que, dans la bouche même des défenseurs de l'autoroute, il semble que le besoin soit surtout de faire circuler des voitures particulières. Collaborateurs ou clients de laboratoires pharmaceutique, enseignants des universités, ambulances, chercheurs en neurologies, touristes auquel l'autoroute ferait gagner 15 minutes. Ce n'est pas du tout négligeable mais on ne peut

pas parler de désenclavement, car tous s'arrêtent à Toulouse et l'autoroute apporterait certes du confort à ces usagers mais pas de retombées économiques nouvelles.

Est ce que, pour Castres-Mazamet, aller à Toulouse est la seule solution pour rejoindre une autoroute eh bien non, car Castelnaudary n'est qu'à 40km et Albi aussi n'est qu'à 40km.



## 7 – Le futur

Après l'abandon du GCAT il faut s'attendre à l'abandon de la concession Castres Verfeil.

Pour sortir de cette impasse deux niveaux d'actions devront être abordés simultanément : d'une part un niveau local et particulier et d'autre part un niveau régional et général.

Commençons par celui-ci. En regardant la carte on s'aperçoit aisément que Toulouse est au croisement de deux grands axes, d'une part Bayonne-Lyon et d'autre part Narbonne-Bordeaux. Pour Castres-Mazamet, deux axes se dessinent d'une part une liaison Albi-Carcassonne et d'autre part Béziers-Toulouse. Pour Albi Carcassonne pas de problème c'est une liaison en accord avec la position de carrefour de Toulouse. Pour Béziers-Toulouse il faut y regarder de plus

près car d'une part Béziers-Toulouse existe déjà par Carcassonne et d'autre part une arrivée sur le périphérique de Toulouse ne va pas dans du tout dans sens des schémas d'aménagements régionaux. Plusieurs études doivent donc être entreprises pour les liaisons Revel Villefranche-Lauragais, Castres Lavour St Sulpice.

Pour le niveau local, la focalisation qu'a permis le débat public sur la liaison Castres Verfeil fait ressortir le besoin de quelques améliorations sur trois liaisons, d'une part Castres Soual qui présente une saturation de trafic, d'autre part le contournement du Cuq Toulza pour des raisons de qualités de vie et la sécurisation de la D112 entre Lavour et St Paul Cap de Joux.

