



*Europe Ecologie est un rassemblement né de la volonté de tous les écologistes de fédérer leurs forces et leurs actions dans une période de crises, économiques, écologiques, sociales et financières. A la suite des élections européennes, l'écologie politique a été mise au devant de la scène et Europe Ecologie Midi-Pyrénées présentera au mois de mars 2010 des listes autonomes en vue des élections régionales. La Région est le bon territoire pour mettre en pratique nos idées : transport, éducation, formation, agriculture, tourisme, aménagement du territoire, énergie... Autour de Gérard Onesta, il sera vraiment temps « d'anticiper enfin, de réorienter vraiment, de gouverner autrement ».*

**Europe Ecologie Midi-Pyrénées**  
60 bd des récollets,  
31400 Toulouse.  
tél. : 05 61 32 81 15  
contact@europeecologie-midi  
pyrenees.org

## Avec l'autoroute Castres - Toulouse, c'est tout un territoire qui rétrograde

**Partout en Europe, l'heure est à la remise en cause du tout routier et à la recherche d'alternatives soutenables pour les générations futures. Les projets autoroutiers sont désormais reconnus comme l'héritage d'une conception bien obsolète de l'aménagement du territoire.**

Ainsi, le projet autoroutier « Via Baltica » en Pologne, qui prévoyait de supporter un trafic de 7000 camions par jour vient d'être refusé par la Cour européenne de justice. Et l'on voudrait mettre en place une liaison autoroutière entre Castres

et Toulouse pour seulement 6000 véhicules par jour ! Dès lors le projet apparaît obsolète sur le plan économique, inéquitable sur le plan social et destructeur sur le plan environnemental.

### Un vrai problème, une mauvaise solution.

Les difficultés économiques du Sud-Tarn et en particulier de l'agglomération Castres - Mazamet sont réelles. En effet, depuis les délocalisations des industries du textile et du cuir, les emplois se concentrent trop autour de quelques entreprises phare dont le groupe pharmaceutique Fabre, qui prépare aujourd'hui le transfert d'une partie de ses activités vers le Cancéropôle de Toulouse. Quant aux services publics, ils sont fortement tributaires des rigueurs budgétaires et de la vo-

lonté gouvernementale de concentration sur la métropole toulousaine. Le sentiment très fort et légitime des habitants du bassin, d'avoir été abandonnés par les pouvoirs publics, les conduit à accepter une solution autoroutière aux résultats incertains sur l'emploi, destructurants pour l'habitat, catastrophiques pour l'environnement... une liaison autoroutière qui n'améliorerait en rien la situation du bassin castrais



# 1/ Réorienter vraiment : une autre organisation de nos territoires

## Les territoires de demain méritent mieux que des concepts dépassés.

Depuis plusieurs années, les experts montrent qu'une autoroute ne crée pas d'emplois mais les déplace : des zones périphériques vers les échangeurs, des zones à faible dynamisme vers les pôles d'activité. En revanche, elle augmente la population, sans offrir aux collectivités les moyens de répondre aux nouveaux besoins d'équipements collectifs. D'ailleurs, le gain espéré de 1400 emplois grâce à l'autoroute, pour un gain de 15 000 habitants en 2025 est très relatif en termes de développement économique.



L'attractivité commerciale va toujours dans le sens de la « province » vers la métropole ; l'inverse n'est jamais vrai. Une autoroute viendrait accentuer le taux d'évasion commerciale dont souffre déjà la zone de Castres-Mazamet. Loin de créer une dynamique d'emploi et de lien social, l'autoroute transformerait Castres et les villes voisines en de nouvelles cités-dortoirs de l'agglomération toulousaine. Il est aujourd'hui décisif de soutenir la vie sociale et économique de ce territoire. Et ce n'est certainement pas en renforçant son caractère périphérique que l'on y parviendra !

## Il en va de la responsabilité des décideurs, de l'avenir du territoire.

L'aménagement de la desserte de Castres doit venir rééquilibrer les territoires. Cet objectif impose de structurer le réseau routier départemental, de renforcer les liens entre Castres, Albi, Lavaur et Saint-Sulpice. Il est par exemple plus simple de passer par Revel pour rejoindre le Cancéropôle. La Région devrait donc opter pour un aménagement à minima de l'axe Castres-Toulouse : créneaux de dépassement, ronds-points, contournement de Cuq-Toulza et mise en sécurité des 3 voies entre Cuq-Toulza et Puylaurens.

De plus, l'agglomération toulousaine se dote actuellement d'un PDU ambitieux visant la mise en œuvre d'un réseau de transports collectifs, multimodaux, accessibles à tous, et en connexion avec les territoires limitrophes. Comment envisager un projet d'autoroute qui viendra faire concurrence aux efforts de la métropole pour favoriser l'usage des transports collectifs ?

# 2/ Anticiper enfin

Une liaison autoroutière ne fait que renforcer notre dépendance aux énergies fossiles. Alors que ces ressources sont appelées à fortement diminuer, le prix du carburant est de plus en plus fluctuant et imprévisible. Il est aussi question de réduire la vitesse automobile sur autoroute. Or, les études du projet n'anticipent ni ces aléas, ni les effets de la nouvelle Taxe Carbone.

Une liaison autoroutière se justifierait pour relier Castres à l'aéroport de Blagnac ? Mais peut-on encore faire l'hypothèse d'un développement du trafic aérien quand le TGV viendra bientôt faire concurrence à l'avion ? La mise en place d'une

navette ferroviaire Castres-Toulouse à cadencement rapide serait bien plus opérante.

En outre, l'opinion publique a pris conscience des enjeux climatiques, environnementaux et sociaux des déplacements. Les citoyens demandent aux décideurs de réorienter en conséquence les politiques publiques et l'offre de transport : transports collectifs, fret ferroviaire, ferroutage, voies navigables, etc.





# L'alternative : une autre politique de territoire et des transports

## Vous avez dit Grenelle ?

Qu'en est-il alors de la conformité du projet au regard de la loi Grenelle 1 – article 1, qui pose comme principe que « pour toute décision publique susceptible d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ? »

## Vous avez dit « désenclaver » ?

Est-ce la rapidité des déplacements qui est recherchée ? Sur une autoroute à 110 km/h, tel que c'est déjà le cas en Alsace, le gain prévisible ne serait plus que de dix minutes. En revanche, l'engorgement sur la rocade toulousaine n'en serait que renforcé. Et ce nouveau flux autoroutier se déverserait au nord de Toulouse alors même que les zones d'activités visées par ce projet (les pôles Cancer-Bio-Santé et Agrimip) se situent au Sud. **Le gain serait alors totalement annulé, voire inversé.**



**Cet aménagement de la RN126 que nous proposons, loin de compromettre le développement de l'économie locale, assurera l'équilibre du territoire. Parce qu'elle permettra de sécuriser cette liaison, tout en préservant les territoires à vocation agricole, et parce qu'elle permet de redéployer les finances publiques au profit d'équipements structurants en matière de transports collectifs, c'est là l'alternative que nous soutenons.**

## Vous avez dit réchauffement climatique ?

Alors que 2009 s'achève avec le Sommet mondial sur le climat de Copenhague, les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre ne se sont pas traduits en actes. Le Grenelle de l'environnement pouvait laisser espérer un gel des projets autoroutiers en France mais il n'en est rien. Tout devrait être fait pour contenir le transport routier, et notamment le trafic des poids lourds.

## Vous avez dit « solutions durables » ?

Le contexte est préoccupant, mais porteur de changements, aussi préconisons-nous en réponse aux difficultés du bassin sud Tarnais

- une valorisation des ressources locales renouvelables et pérennes : filière bois, agriculture bio, maraîchage...
- une relocalisation des activités économiques et un soutien aux services de proximité
- le développement d'un réseau de transports collectifs performant et structurant sur plusieurs axes.
- la prise en compte des intérêts communs des territoires, un frein à leur mise en concurrence
- un ajustement des dépenses d'infrastructures routières au plus près des besoins

