

Les Routes de l'Avenir
BP 222
81106 CASTRES CEDEX

Tel : 05 63 71 80 35
www.lesroutesdelavenir.org



Laurent Cabrol
Président de l'association
« Les routes de l'avenir »

L'autoroute, une question de vie ou de mort pour le sud du Tarn

À partir du 21 octobre la Commission nationale du débat public (CNDP) organise 10 réunions publiques sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive. Tous les Tarnais du sud doivent se mobiliser pour obtenir la réalisation de cet équipement indispensable à la survie économique et sociale d'un bassin de plus de 150.000 habitants.

Il y a cinq ans, le secrétaire d'État à l'Aménagement du territoire assurait que la partie urbaine de la liaison Castres-Soual (de Mélou à l'Agout) verrait le jour en 2008. Chacun peut constater qu'il n'en est rien. Il promettait également que la déclaration d'utilité publique sur l'ensemble de la liaison Castres-Toulouse serait prise à la fin de l'année 2006. Tel n'a pas été le cas. Pour aller du Tarn sud à Toulouse, les pièges d'une route d'un autre temps sont donc toujours au rendez-vous, même si en deux décennies l'itinéraire s'est enrichi de deux tronçons, les déviations de Soual et de Puylaurens.

Depuis près de quinze ans, nous nous battons pour que notre bassin ne soit plus à l'écart; pour que nos entreprises aient enfin accès aux services toulousains; pour que nous puissions, au même titre que les autres citoyens de Midi-Pyrénées, rouler sans risque vers la capitale régionale, que ce soit pour le travail, se soigner, se cultiver.

L'heure, nous dit-on, n'est plus aux autoroutes et, par là même, aux transports routiers. Soit ! Mais quand il n'y a rien, doit-on se satisfaire du néant. Doit-on sacrifier un bassin de vie de plus de 150 000 habitants ? Doit-on jeter avec l'eau du bain ce qui fut le deuxième

bassin industriel de Midi-Pyrénées ? Faut-il encore condamner les jeunes à prendre leurs cliques et leurs claques et allez voir là-bas s'il fait meilleur ?

Il n'y a pas d'autres solutions pour sortir de l'enclavement qu'une voie rapide entre le Tarn sud et Toulouse. Nous ne sommes pas des inconditionnels de l'autoroute. Nous considérons seulement que pour notre petite région, sa réalisation est une question de vie ou de mort.

À la fin de l'année 2008, les ministres Borloo et Bussereau avaient rappelé l'intérêt et la nécessité d'accélérer le processus de mise à deux fois deux voies par la mise en concession de l'itinéraire. Ils évoquaient également « l'intérêt d'accompagner une dynamique territoriale renforcée depuis la création du pôle de compétitivité « cancer-bio santé » mais encore fragile ». Enfin, ils soulignaient que l'axe Tarn sud-Toulouse, était capable d'offrir une alternative de développement à la métropole toulousaine en voie de saturation ». Tout est dit...

Laurent Cabrol
Président de l'association
« Les routes de l'avenir »



Quatre raisons pour désenclaver

1 - La sécurité routière

Selon la sécurité routière, le Tarn est un des départements les plus accidentogènes de France

Les progrès remarquables enregistrés ces dernières années en France sont essentiellement le fait d'une politique très répressive. La récente opération « 12000 lumières pour 12000 vies sauvées » organisée récemment à Mazamet en a d'ailleurs démontré l'utilité. Reste qu'au bout d'un certain temps, la raison et la peur du gendarme finiront par montrer leurs limites face à un problème constant : la médiocre qualité des infrastructures routières.

Il n'y a donc aucune raison pour que les habitants du Tarn sud risquent plus leur vie en prenant la route que ceux d'Albi, Auch, Tarbes ou Montauban, pour ne parler que des Midi-Pyrénéens car l'autoroute est au minimum cinq fois plus sûre que la route nationale. C'est une simple question d'égalité entre habitants de territoire différents. Nous demandons à être aussi bien traités que les autres, ni plus ni moins. C'est un droit. C'est notre droit.



2 - L'emploi

Sans autoroute, nous manquons d'attractivité pour attirer des entreprises.

Le Tarn sud demeure une référence industrielle avec de nombreuses entreprises très performantes dans divers domaines (pharmacie, mécanique, chimie...). L'agglomération Castres-Mazamet est souvent citée comme une référence en matière de Technologies de l'information et de la communication (TIC) grâce à son réseau métropolitain en fibre optique, son téléport et les services associés. Mais c'est aussi une région qui a été frappée de plein fouet par l'effondrement de l'industrie

textile. Si entre 1993 et 2006 les nouvelles technologies de communication ont permis la création de 4000 emplois, dans le même temps le bassin en voyait s'évanouir 6000 dans le textile.

Or à la même époque, les agglomérations de Montauban et d'Albi étaient en nette progression démographique et économique profitant incontestablement de l'aspiration toulousaine grâce à l'autoroute.



3 - L'aménagement du territoire

Le grand Toulouse a besoin d'air. Le Tarn sud peut-être son poumon.

Et si l'on voyait les choses autrement ? Et si l'autoroute permettait à Toulouse de mieux respirer ? Densification, étalement urbain, difficultés de circulation, problèmes d'habitat... Le risque d'étouffement est grand. D'où l'intérêt d'aller chercher des « poumons » annexes dans le tissu de villes moyennes qui entoure la « Ville rose. » Le bassin de Castres-Mazamet pourrait offrir des conditions inégalables sous réserve d'avoir une liaison sécurisée avec la Capitale régionale. Le Tarn sud possède des infrastructures sanitaires et sociales de premier plan, un réseau équilibré de collèges et lycées, un aéroport, un enseignement supérieur très spécialisé et réputé et un pôle recherche, notamment dans

le domaine médical, des réserves foncières et un habitat de qualité. Toulouse, au bord de l'étouffement aurait tout à gagner avec la mise en service d'une deux fois deux voies. À l'heure des grands choix, l'aménagement d'une deux fois deux voies entre le sud du Tarn et Toulouse, apparaît nettement plus utile et bien moins dévastateur pour l'environnement que le projet d'autoroute transpyrénéenne entre la capitale régionale et Barcelone via la vallée de l'Ariège. Cette option est également bien moins onéreuse que l'aménagement de nouvelles zones d'accueil à Toulouse et à sa périphérie dont la principale conséquence est de vider les campagnes Midi-Pyrénées.

4 - L'environnement

Une autoroute aura moins d'impact qu'une route classique

Évoquer des raisons environnementales pour justifier de l'implantation d'une autoroute peut apparaître soit comme une gageure, soit comme une provocation. Et pourtant ! Ce ne serait pas voir plus loin que son nez que d'imaginer qu'une autoroute construite aujourd'hui peut contribuer à la protection de l'environnement dans 10 ans. Les transports routiers (légers ou lourds), associés à la pollution et au réchauffement climatique, représentent aujourd'hui 65% de la consommation française de produits pétroliers. Qu'en sera-t-il demain alors que l'industrie automobile a entrepris une mue radicale ? Dans quelques années, nos automobiles fonctionneront avec de nouvelles formes de « carburants » : électricité, hydrogène. Et leur impact sur l'environnement, toutes les études le montrent, sera loin d'être le même qu'aujourd'hui.

Reste qu'il y aura au moins autant de véhicules, sinon plus. Or, en terme de nuisance et de sécurité, à trafic égal l'autoroute est toujours préférable à une voie classique Elle le sera d'autant plus que l'usage de l'automobile sera rationalisé, tant par la loi (limitation obligatoire des émissions de CO₂, de la vitesse...) que par la pratique quotidienne des usagers. Dans tous les cas, les études le montrent, l'autoroute a moins d'impact sur l'environnement que la route classique. Ajoutons, et ce n'est pas négligeable, que l'autoroute per-

met une meilleure gestion des accidents et de leurs conséquences éventuelles sur l'environnement (renversement de citerne, par exemple) grâce à l'installation de dispositifs de protection des eaux (bassins de rétention). Reste les conséquences sur le paysage et la bio-diversité. Elles existent, c'est vrai, comme tout projet humain. Il convient donc de les appréhender le plus tôt possible afin qu'elles soient le moins gênantes possible. On ne fait plus





d'autoroute comme hier. Les nouveaux tronçons mis en service en France sont aujourd'hui exemplaires d'un point de vue environnemental. Les études d'impact obligatoires liées au projet autoroutier les mettront en évidence. À cet égard la déviation de Puylaurens se révèle être un excellent laboratoire. Hormis le paysage lui-même légèrement modi-

fié par la traversée de la quatre voies, cette dernière n'a eu aucune conséquence majeure sur l'environnement. Nombre de précautions avaient été prises et personne aujourd'hui ne regrette cet équipement, ni les Puylaurentais, ni les usagers de l'axe Tarn-sud-Toulouse qui ont vu sauter un point noir.

Route et rail sont complémentaires

On entend évoquer l'argument que la route serait « passée de mode » et qu'il faudrait désormais tout miser sur le rail. Évidemment, le chemin de fer a ses mérites, mais il ne peut être la panacée.

Le territoire s'est déjà engagé dans une amélioration des liaisons ferroviaires avec Toulouse, avec aujourd'hui plusieurs liaisons par jour. Reste qu'un train qui roule avec peu de passagers entraîne une dépense énergétique bien supérieure à celle de plusieurs voitures pour un même trajet.

Par ailleurs, le rail a un coût non négligeable pour la collectivité territoriale. Il se pose, de la même manière que pour la route, la question de son financement. Ainsi, le prix du billet représente-t-il au maximum 30 à 35 % du coût global, la différence étant prise en charge par le Conseil Régional. Il faut souligner le coût pour le contribuable du maintien du ferroviaire : il est très loin d'être négligeable.

Il faut enfin souligner que ni Revel, ni Puylaurens, ni Cuq Toulza, ni Verfeil ne sont desservis par une voie ferrée.



Mobilisation décisive

Il va de soi que la mobilisation ou non des partisans d'une liaison autoroutière entre le Tarn sud et Toulouse ne sera pas sans conséquence. C'est clair, l'automne sera décisif et doit permettre d'arracher une décision vitale pour nos emplois et notre économie. Plusieurs débats vont être organisés. Nous vous en communiquerons les dates et les lieux sur le site lesroutesdelavenir.org

**NOUS DEMANDONS LA RÉALISATION DANS LES QUATRE ANS
D'UNE LIAISON AUTOROUTIÈRE
QUI NOUS PERMETTE DE GAGNER TOULOUSE
EN 45 MINUTES DANS LES MEILLEURES CONDITIONS DE SÉCURITÉ !**



Maquette : Campardou communication - Getty images (Ryan McVay)
Ce document a été imprimé sur papier recyclé avec de l'encre sans plomb et biodégradable. Notre imprimeur, certifié Imprim'vert applique des mesures de protection de l'environnement.