

Sauvegarde de
l'Environnement



en Pays
Rabastinois

SEBRA
Hôtel de Ville
81800 RABASTENS
05 63 33 59 90
Mail : sepra-81@orange.fr

Débat public Liaison Castres-Toulouse : contribution de la SEBRA

Si l'on s'en tient à l' « aire d'étude » indiquée page 6 du « dossier du débat public », les communes principales du Rabastinois (Rabastens, Couffouleux et Giroussens) sont concernées par la liaison Castres-Toulouse. A ce titre, et surtout avec l'expérience **vécue** des effets de l'autoroute Toulouse –Albi, notre association, **Sauvegarde de l'Environnement en Pays Rabastinois**, est fondée à apporter sa contribution au « débat public ».

Bien des aspects sont à prendre en compte, mais nous nous *bornerons* à en examiner un seul, parce qu'il est primordial pour les usagers - *citoyens*. Il s'agit de la comparaison du prix ,et des temps, des trajets en voiture et en train (page 38 : « quel choix pour l'utilisateur»). Nous démontrons que la présentation par la DREAL est, pour le moins, inexacte et que *ceci invalide son indication en faveur de l'autoroute*. Ainsi :

- 1) Le coût *par train* pour l'utilisateur . Il n'est pas indiqué qu'avec l'abonnement annuel mensualisé celui-ci est en fait très bas . par exemple pour le trajet Castres-Toulouse il est de **moins de 2 euros** (exactement 1,80) : coût mensuel : 129,40, moins la participation de l'employeur plafonnée à 50 euros , ceci pour 22 jours ouvrables (lundis à vendredis) en aller-retour.
- 2) Le « coût routier pour l'utilisateur ». Il faut tout prendre en compte, comme indiqué d'ailleurs, pas seulement le carburant ! Il suffit de se reporter aux barèmes donnés par le fisc (évidemment établis au plus juste et à partir de statistiques vieilles de 2 ans...) pour la déclaration des frais réels Pour une voiture *moyenne* parcourant , comme avec la *moyenne* des automobilistes entre 15000 et 20000 km par an, il s'établissait en 2006 à 0,37 euros le km. Donc, pour un trajet Castres-Toulouse (de ~70 km), en 2009 , **il faut compter en réalité ~28 euros**. Il est à noter que la déclaration des frais réels ne doit pas être acceptée par le fisc dès lors qu'il existe un système de transport collectif, ce qui est le cas ici avec le train.

De plus le **surcoût qui résulte des accidents** n'est pas pris en compte !

La comparaison de ces points 1 et 2 montre une amélioration du « pouvoir d'achat » de : (28-2) X2 (par jour)X5 (par semaine de travail) X4,3 (**par mois**) de , **au moins** (pas de prise en compte du surcoût lié aux accidents) : ~**1100 euros**, alors que l'employeur ne verse que 50 euros.

- 3) « Le temps de trajet moyen domicile-travail entre Castres et Toulouse par le train », indiqué est quelque peu majoré : ainsi le trajet en train dure 5 minutes de moins qu'indiqué (et il continuera à se réduire en raison des travaux, déjà entrepris actuellement, du « plan rail » du Conseil Régional).
- 4) Surtout **le temps en utilisant la voiture** n'est pas indiqué. Evidemment est passé sous silence le temps perdu dans les « embouteillages ». Celui-ci est très important : suivant l'ADEME (notice « la voiture ») : « **pour faire 3 km en ville**, il faut en moyenne , en voiture 7 mn en cas de trafic fluide et stationnement facile, et **27 mn en cas de bouchons et de stationnement rare** » . Dans ces conditions le temps de trajet Toulouse-Castres n'est pas à l'avantage de la voiture. De plus, l'incertitude de l'occurrence des bouchons force à « calculer large » pour ne pas arriver en retard à son travail. Ceci pour l'aspect quantitatif.

Pour le qualitatif : le temps passé en voiture nécessite une attention, fatigante, et empêchant toute autre activité. **Dans le train au contraire le temps n'est pas complètement « dégradé »** et on peut l'utiliser valablement (lecture, ordinateur portable, sommeil, l'échange (lien social)... *etc.*).

Non seulement du point de vue de l'utilisateur et *du citoyen* actuels, mais aussi en considérant le *long terme* (lutte contre l' « effet de serre » par exemple), il est beaucoup plus raisonnable, et moins coûteux, de dépenser de l'argent à améliorer le service du train . Ceci passe, notamment, par : la desserte des gares, par les « déplacements doux » (voir notre notice « une passerelle au dessus du Tarn »), les bus de rabattement (par exemple, en Haute Garonne, liaison Longages-St Sulpice sur Lèze) , les parcs de stationnement ; et des horaires plus adaptés (en particulier tôt le matin et tard le soir et pendant les week-ends ; l'avantage de la « souplesse », pour le transport en voiture, invoqué, à juste titre, par la DREAL ne tiendrait pratiquement plus). Il vaut mieux une urbanisation en noyaux, distincts, couplés aux gares (le cas échéant en créer de nouvelles), qu' en tache d'huile , basée sur l'usage immodéré de la voiture, accentuée par la faible activité économique locale : c'est ce que l'on *constate* sur le Rabastinois .

Nous ne disons pas qu'il ne faut pas réaliser des investissements routiers, mais simplement à bon escient. En l'occurrence, pour la liaison Castres-Toulouse, en plus de la rénovation de la D 112, il est beaucoup plus judicieux de les restreindre à des déviations, par exemple pour Lavaur, St Paul, Lalbarède-Guitalens, de façon à faciliter le trafic *extra muros* de transit qui gêne la qualité de vie en ville , (voir notre dépliant).La construction de nouvelles routes devrait s'envisager prioritairement pour faciliter l'accès aux gares.