

je me présente : MR Revel Thierry à Maurens - Scopont , salarié à Toulouse , je fais le trajet aller retour soit 80 kms chaque jour de la semaine.

N'ayant pas l'éloquence de nos élus et n'ayant trouvé personne pour me dicter ou pour m'écrire ce que je dois dire, je vais vous expliquer mes arguments en défaveur de l'axe autoroutier Castres- Toulouse, mais aussi développer les alternatives envisageables.

Certes le sud Tarn a besoin d'une liaison Castres Toulouse plus rapide et plus sécurisée mais j'ai beaucoup de mal à choisir entre une 2x2voies et une 2x2voies. (si si c'est la réalité du choix factice et hypocrite proposé par la DREAL).

Sur son éditorial de la lettre n°1 du débat Mme la présidente nous dit <<le contexte a changé....le projet du grand contournement de Toulouse a été abandonné...le grenelle de l'environnement, l'évolution de nos comportements peuvent modifier la façon dont les questions de mobilité et de développement sont appréhendées>>

IL est donc bien question d'étudier aussi l'opportunité du projet et les alternatives possibles.

Premier point la durabilité.

Une 2x2 voies concédée ou non n'est pas une garantie de réussite économique sociale et environnementale de façon durable. Le mot durable mis malheureusement à toutes les sauces ne signifie pas un développement qui dure dans le temps mais un développement qui n'entame pas l'avenir des générations futures sous quelque forme que ce soit.

Ce n'est pas l'absence d'autoroute mais le bas cout de la main d'œuvre des pays asiatiques qui a mis à mal l'industrie textile tarnaise et même française.

Ce n'est pas l'éloignement des grands axes de circulation mais la recherche permanente de super profits qui a provoqué la fermeture ou la délocalisation d'entreprises comme MOLEX ou CONTINENTAL

Une enquête présentée lors du débat sur le GCAT et relayée lors de la réunion de Caraman a montré le phénomène d'aspiration des moyennes villes vers les métropoles régionales en particulier en ce qui concerne le commerce. Les castrais feront leurs gros achats et leurs soldes à Toulouse et cela sans réciprocité. Il se peut aussi que les créations d'activité ne soient en réalité que des déplacements et redéploiements.

Deuxième point : le trajet et le temps économisé

A Maurens le flux des automobiles vers Toulouse se divise en deux directions : Verfeil par les RD42 et RD 20 et Fonsegrives par RD 826 (RN 126 déclassée cet été). Les autos se dirigeant vers Rangeuil, le canceropole etc.. préfèrent encore traverser Saussens Dremil Vallesville et Fonsegrives plutôt que monter au nord vers Verfeil sans traverser aucun village comme ils le feraient sur le trajet de la future autoroute. En effet pourquoi monter au nord et reperdre sur la rocade « EST » embouteillée aux heures de pointe les 15 minutes gagnées sur l'autoroute.

Au maire de SOUAL qui s'est plaint d'avoir encore 10000 véhicules par jour dont 1000 camions je lui réponds de regarder une carte : la déviation de SOUAL donc la peut-être future autoroute ne peuvent capter le flux REVEL –CASTRES de la D622 ni celui vers ou depuis MAZAMET de la D621. Pour cela il aurait fallu faire une déviation au sud de SOUAL.

Le passage programmé des autoroutes de 130kms/H à 110kms/H fera reperdre 7mn soit presque la moitié du gain de 15 mn.

Sur cet axe Castres Toulouse les seuls points noirs restants sont à part Cadix nécessitant bien sur une déviation, les entrées et sorties de castres et Toulouse et ce n'est pas une autoroute qui règlera ce problème.

D'autre part la DREAL a-t-elle fait une étude approfondie des reports de circulation qui seront induits par le positionnement des échangeurs. Par exemple pour VENDINES, selon le coté où serait situé l'échangeur, les camions allant vers

CARAMAN ou bien vers LAVAUUR ne vont-ils pas traverser le village jusqu'alors préservé ? Si ce même échangeur se fait trop près du carrefour de MAURENS SCOPONT les camions venant de CUQ TOULZA et allant vers LAVAUUR ne vont-ils pas désertter l'axe RD 87 trop éloigné à atteindre pour plutôt passer par MAURENS puis VEIHLES et LACOUGOTTE sur une RD étroite et dangereuse, qu'il faudra alors recalibrer ?

Troisième point : La Pollution

Contrairement à ce que j'ai entendu dans les réunions précédentes la pollution ne se mesure pas en temps de pollution mais en quantité de pollution. Un exemple concret : une CLIO diesel consomme 4,3 litres au cent sur route et 5.5 litres au cent sur autoroute à 130 kms heure ; il suffit de savoir lire son ordinateur de bord ; elle consomme plus et donc pollue plus sur autoroute. La DREAL en est bien consciente dans son dossier mais elle ne reprend pas les << pro-autoroute >> quand ils développent leur argument erroné.

Question : comment sont évacués et retraités les effluents huileux et métaux lourds recueillis dans les bacs de rétention des eaux de ruissellement. ?

Question : comment évite on la propagation du son vers le haut quand la majorité des villages est située sur les coteaux (comme l'a si bien observé la DREAL) et domine la vallée parcourue par l'autoroute ?

Question : comment une autoroute peut elle être écologique quand elle traverse et détruit des biotopes en séparant des territoires ?

Le nouveau concept de l'éco-autoroute est d'une hypocrisie sans limite permettant de se donner bonne conscience.

Quatrième point : Les terres agricoles

Certes l'emprise de l'autoroute n'est que de 350 hectares à comparer aux 1200 h perdus chaque année mais il faut encore compter les surfaces perdues induites par l'étalement urbain généralement évaluées à 20 fois l'emprise soit quelques 7000 hectares. Lors du débat sur le

GCAT il fallait limiter les sorties et donc l'étalement urbain ; Ici c'est le contraire, on multiplie les sorties. Ou est la logique. Dans les deux cas le maître d'œuvre est le même : la DREAL

Chaque jour on nous dit de consommer local, monsieur BORLOO vient à REVEL inaugurer un marché bio et l'on construit une autoroute en bordure de maraichers ayant une démarche de culture raisonnée et qui alimentent ce même marché de Revel. Va-t-on les déclasser, les reclasser, les déplacer ou les chasser ?

Devra-t-on bientôt louer des terres agricoles en UKRAINE ou en AFRIQUE pour nourrir nos enfants, en abandonnant notre indépendance alimentaire et en produisant plus de gaz à effet de serre pour rapatrier toutes ces denrées produites au loin ?

Notons la différence de position entre d'une part les agriculteurs (tarnais et haut-garonnais) touchés par le projet et la chambre d'agriculture haute-garonnaise et d'autre part la chambre agricole tarnaise qui pour cette dernière met en

avant le développement économique du secteur agro-alimentaire. Rappelons à cette dernière que pour avoir une activité agro-alimentaire il faut d'abord des terres agricoles pour la production ; mais il est vrai, comme on l'a appris, qu'il faut des autoroutes pour amener à LACAUNES les cochons sans souffrances prolongées venant de toute la région et même bientôt de plus loin encore.

Cinquième point : Cout du Péage

Son cout élevé est discriminatoire socialement. Les commerciaux, PDG, cadres déduiront ces frais de leurs revenus dans leurs notes de frais ou leurs charges. Les transporteurs les répercuteront sur leurs clients qui les feront payer aux consommateurs. Les salariés ne pourront rien déduire de plus car dans le tableau fiscal du revenu kilométrique tout est déjà compris (sauf les intérêts d'emprunt pour l'achat du véhicule et les frais de location d'un parking pour son travail) De plus seuls les 40 premiers kms sont tolérés.

Donc les petits salaires n'auront pour choix que de reprendre les axes existants déjà en cours de déclassement et qui seront certainement moins bien entretenus que par le passé. Voir le dangereux rafistolage en cours du côté de MONCABRIER qui augure du futur état de nos routes. Notons que la RN 126 a déjà été déclassée dans sa partie haute-garonnaise (qui ne fait pas partie du futur tracé) mais pas encore dans sa partie tarnaise sans doute pour que la DREAL puisse en garder la maîtrise tant que le projet n'est pas réalisé.

Mais après tout il est bien normal que ce soit l'utilisateur qui paye .le contribuable a déjà financé les déviations de SOUAL VERFEIL et PUYLAURENS que l'on va offrir en dote à la mariée et devra encore mettre la main à la poche pour la subvention d'équilibre (évaluée à 113 millions d'euros en valeur 2009) et certainement pour compenser les pertes d'exploitation dans le cadre de la clause de " déchéance " .

Que va faire la DREAL et donc l'état si le conseil général de Haute-Garonne qui est opposé au projet autoroutier, s'oppose à la rétrocession de la déviation de VERFEIL ? Passera-t-on de deux voies à quatre voies pour arriver à VERFEIL ? Dans le cas contraire devra-t-on repasser par la vieille route qui parcourt le bas de Verfeil jusqu'à la gendarmerie ?

Sixième point : les alternatives.

Utiliser tout de suite cette subvention d'équilibre pour réaliser rapidement un aménagement sur site : sécuriser les tournes à gauche, créer ou rallonger les sorties à droite, réaliser des zones de dépassements sécurisées sur les lignes droites de rase campagne et construire la déviation de Cadix seul village encore traversé entre Puylaurens et la bretelle de Verfeil. Je soutiens la demande d'étude complémentaire faite dans ce sens par le collectif RN126.

Organiser sur les axes vers FONSEGRIVES et vers MONTRABE un vrai réseau interdépartemental de

bus de la même ampleur et au même tarif qu'entre Albi et Castres avec des cadencements adaptés aux heures de pointe et aux horaires classiques d'un salarié. Actuellement il n'y a quasiment rien : un seul départ de Castres pour arriver à Toulouse avant 8h00 avec un seul départ de Toulouse à 17h20 pour le retour ; aucun départ de Toulouse le matin pour arriver à Castres avant 8h00 et aucun départ de Castres le soir pour rentrer sur Toulouse. Donc il n'y a rien pour un toulousain travaillant à Castres et pas grand-chose pour un castrais travaillant à Toulouse.

Développer les opérateurs ferroviaires de proximité. Le plan fret de MR BORLOO prévoit d'encourager la création de PME spécialistes du transport, prêtes à assurer des dessertes locales par rail à travers des structures légères et adaptées ; des sociétés privées seraient prêtes à relever le défi.

Septième point : liaison avec le GCAT (Grand Contournement Autoroutier de Toulouse)

Dans quelle mesure l'abandon du GCAT peut il influencer sur le projet d'autoroute Castres Toulouse ? Ne veut on pas réaliser à terme sous le prétexte de désenclaver Castres un grand contournement pourtant déjà recalé en son temps suite à un mémorable débat public, en prolongeant d'un coté vers Castelnau d'Estretefont et de l'autre vers Revel et Castelnaudary ?

S'il faut <<absolument >> construire des autoroutes un meilleur désenclavement de Castres ne serait il pas de relier Castres aux autoroutes existantes en réalisant d'un coté Castres- -Revel-Castelnaudary (vers Barcelone ou Toulouse) et de l'autre coté Castres-Albi (vers Toulouse ou Lyon) ce qui aurait par ailleurs l'avantage de relier les deux villes de castres et Albi et de les rassembler en les rendant complémentaires au lieu de les opposer sur leur attractivité.

A ceux qui nous reprochent de ne pas vouloir d'autoroute dans nos jardins et d'avoir nous

même déjà mité le territoire je répondrais que comme moi beaucoup ont acheté des maisons abandonnées et ont rénové le patrimoine architectural de nos campagnes, que beaucoup se sont installés loin de Toulouse ou Castres car la pression foncière y est moindre et les couts plus raisonnables. Peu nombreux sont ceux qui défendent leurs riches Datchas (maisons secondaires) comme je l'ai entendu dire à Soual.

Sachez que la SAFER à droit de préemption sur les terres pour les redistribuer aux agriculteurs et que seules les vieilles habitations et les quelques centaines de mètres carrés les entourant sont disponibles à la vente.

Et je leur citerai les paroles du député maire de LAVAUZAN dans la Dépêche du 20 septembre 2007 s'agissant du GCAT.

<< Les retombées seront importantes>>

mais il met de suite un bémol :

<< Le tracé devra prendre en compte l'urbanisation. Pas question que le contournement

passer trop près de ma ville. Il faudra étudier un parcours qui évite de causer des nuisances trop importantes>>

J'aimerais connaître son opinion sur une autre alternative beaucoup plus judicieuse : un tracé autoroutier Castres -Lavaur –Saint Sulpice avec son carrefour multimodal routier-autoroutier-ferroviaire mais passant malheureusement par le jardin vauréen.

Voilà. J'ai par ces quelques lignes exposé mes opinions et mes idées certainement au grand dam de certains de nos élus et responsables institutionnels que l'on entend sur les bancs des réunions fustiger les interventions des cul terreux et des couillons qui ne vont pas dans le sens de leurs desideratas mais dont ils ont et auront bien besoin encore pour les mettre et les maintenir là où ils sont. J'ai voulu répondre aussi à quelques interventions et contre vérités dites et redites comme si cela pouvait les rendre vraies.

