



Castres à Gauche Vraiment

L'organisation d'un débat public sur la mise en concession d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est un événement majeur pour le bassin Castres-Mazamet.

On ne peut que se féliciter de sa tenue, au vu de l'ampleur des enjeux, et du manque d'informations concrètes dont on avait jusqu'à présent disposé concernant ce projet. C'est l'occasion d'étudier le dossier en profondeur, et de dépasser l'unanimité supposée en faveur de l'autoroute payante.

Présidée par Alain Boscus, Castres à gauche vraiment est une association, fondée en 2007, qui regroupe des militants de diverses sensibilités (socialistes, communistes, écologistes, alternatives), ainsi que des responsables syndicaux et associatifs.

En 2008, elle a initié une liste aux élections municipales, menée par Philippe Guérineau. Cinq élus issus de cette liste siègent au conseil municipal, ce qui en fait la principale force d'opposition sur Castres. Son objectif est d'être un outil démocratique au service de la population.

Pour cela, elle organise régulièrement des réunions publiques et édite un journal. Elle prend position dans les principaux débats qui touchent la ville, dont celui sur la liaison autoroutière Castres-Toulouse.

Parce que l'État s'est désengagé,

nous devrions nous résigner à accepter un projet au coût exorbitant, pour lequel le concessionnaire bénéficierait d'une subvention publique très supérieure à cent millions d'euros, ainsi que le « don en nature » des deux déviations de Soual et Puylaurens déjà financées par le contribuable? C'est tout simplement inacceptable.

Les partisans du projet nous expliquent que cette autoroute est la clé du développement économique

de notre bassin, et agitent le chiffon rouge de la mort annoncée de toute activité, si le projet était abandonné. C'est oublier que jamais un équipement autoroutier n'a empêché une délocalisation. C'est oublier, que les chiffres de créations d'emplois annoncés par les inconditionnels de l'autoroute ne sont que des suppositions, des paris sur l'avenir qu'aucune étude précise ne vient établir.

L'avenir, précisément, doit être au cœur du débat.

À l'heure de la reconnaissance des dramatiques conséquences du réchauffement climatique, après le vote de la loi Grenelle, il n'est plus temps de construire un équipement autoroutier obsolète.

La population du bassin Castres-Mazamet doit s'impliquer totalement

dans ce débat, pour faire émerger les conditions nouvelles de son devenir, qui ne peuvent se limiter à ce projet d'autoroute. Car d'autres solutions existent, plus simples, plus économiques et plus respectueuses de l'environnement.



La liaison autoroutière Castres-Toulouse, sous la forme d'une mise en concession privée a été depuis longtemps présentée comme une évidence par les acteurs institutionnels et par une partie des élus locaux. Tout avait été fait, d'ailleurs, pour que la discussion n'ait jamais lieu et pour masquer les enjeux les plus concrets des décisions envisagées. Nous nous réjouissons que le débat soit aujourd'hui ouvert. C'était

d'autant plus nécessaire que d'autres solutions sont possibles et que, depuis quelques années, le contexte a évolué : le projet de grand contournement de la métropole régionale a été abandonné, les difficultés sociales sont toujours plus criantes et les préoccupations écologiques acquièrent chaque jour plus de légitimité.

Un projet au coût exorbitant

L'autoroute, si elle se fait, coûtera très cher. Les coûts et le kilométrage réels de l'ouvrage ont été étrangement minorés dans le dossier initial de la Direction Régionale de l'Équipement (DREAL), au mépris de la réalité : ils sont en effet de 67 km et 519 M€, et non pas de 37 km et 289 M€. Près de la moitié de cette somme sera financée par le contribuable, notamment par le « don » au futur concessionnaire des ouvrages déjà réalisés (et financés !) que sont le contournement de Soual et de Puylaurens. Or, le même contribuable ne pourra pas utiliser cette route, tant le coût du péage apparaît prohibitif pour l'immense majorité des habitants. Pour relier Toulouse, il faudra payer 14,60 euros l'aller-retour ! Il faut ajouter à cela le coût du carburant : qui peut croire que son prix ne va pas continuer à augmenter, alors que le pétrole se raréfie, et que le gouvernement a mis en place la taxe carbone?

Tableau de comparaison des coûts pour un déplacement Castres Toulouse :

	Voiture actuellement	Voiture sur autoroute	Train	Notes
Distance	71 km	76 km		Voiture moyenne 5 allers-retours par semaine, pendant 45 semaines. Source : site www.mappy.fr Itinéraire autoroutier rejoignant le Nord. Itinéraire routier passant par Dremil-Lafage. Abonnement train hebdomadaire valable pour les salariés. Hors coût d'achat et d'entretien de la voiture
Péage	0	7,80 €		
carburant	5 €	5 €		
Total hebdomadaire	50 €	128 €	41,70 €	
Total annuel	2 250 €	5 760 €	1 876 €	
Différence route/train aujourd'hui 374 euros économisés par an				
Différence route/train demain si autoroute 3 884 euros économisés par an				

À l'avenir, nous allons devoir repenser complètement nos politiques de déplacement, et la voiture individuelle et les camions devront y avoir une place minoritaire. Ce projet

d'autoroute n'est en rien la solution au désenclavement de notre bassin.

Un projet qui ne résoudra pas la question de l'emploi

L'autoroute est souvent présentée comme un facteur de développement, créateur d'emplois. Il faut le dire bien haut : dans le dossier, aucune étude économique ne valide cette idée. Combien d'entreprises ne sont pas venues, sont parties, viendraient dans le bassin ? C'est l'inconnue. La crise du textile dans le sud du Tarn et les délocalisations qu'elle entraîne n'ont pas de lien avec l'absence d'autoroute. Les plus grands bassins d'emplois européens sont quadrillés par des autoroutes et des voies rapides et cela ne les empêche pas

de souffrir durement. Une autoroute ne fait jamais obstacle aux suppressions d'emplois ni aux délocalisations, comme Reynolds à Valence, Aréna à Libourne, Valéo à Cahors, Meta-leurope à Hénin-Beaumont... La création ou le maintien des emplois dépendent de nombreux critères : le savoir faire et la formation des salariés, les capacités d'innovation, la réactivité des entreprises à la demande, la qualité des produits et des relations sociales, la diversité et le bon fonctionnement des services publics, la mise en œuvre d'une vraie politique



industrielle et d'aménagement du territoire... De plus, tous ces paramètres sont soumis, en dernière instance, au dictat des directions d'entreprises, des actionnaires et de la finance dont le but principal est de mettre en concurrence les territoires et les salariés pour maximiser leurs profits. Là est

le cœur du drame social et écologique que nous vivons. La qualité de la liaison routière n'est pas seule en question. Le développement de notre bassin mérite mieux que la réponse incantatoire : « l'autoroute va tout résoudre ». C'est faible, et porteur de cruelles désillusions.

Un projet à contretemps



L'attente de la réalisation d'une liaison autoroutière entre Castres et Toulouse date de plus de trente ans. Rappelons-nous la conception du développement que l'on pouvait se faire à l'époque. Mais les temps ont changé. Les scientifiques qui étudient le climat nous alertent sur un réchauffement sans précédent de la planète. Il est urgent d'en prendre conscience, et de changer nos habitudes. Dans ce contexte, la construction d'une liaison autoroutière pour 6 à 10 000 véhicules par jour, est anachronique. Pour tenter d'habiller cette réalité, les partisans du projet avancent que l'autoroute sera écologique. Mais la fameuse « éco-autoroute » n'existe pas. Une autoroute n'a jamais été un projet écologique et ne

le sera jamais. Et le développement hautement hypothétique de la voiture électrique n'y changera rien ! Dans la France de l'après Grenelle, l'attachement désespéré à l'autoroute de nos représentants (maires, députés) est peut-être, en dernier lieu, la preuve de leur incapacité à penser les solutions alternatives qui s'imposent. On accuse les opposants à ce projet d'autoroute concédée d'être des « égoïstes ». Ils hypothéqueraient lourdement l'avenir de « nos » jeunes. Mais peut-on sérieusement qualifier d'« égoïste » une démarche qui prend en compte les réels enjeux sociaux et économiques du projet ainsi que le réchauffement climatique, crucial pour leur avenir?

Oui, le bassin de Castres-Mazamet pourra se développer sans cette autoroute

Le projet d'autoroute soumis au débat est un mauvais projet, inadapté, coûteux. Il faut en prendre conscience avant d'accroître les problèmes écologiques, et d'hypothéquer pour longtemps nos finances. Dans un contexte où les discours du type « l'autoroute ou la mort » ont jusqu'à présent prévalu, il faut vaincre les craintes qu'un abandon du projet peut faire naître. Oui, le bassin castrais peut refuser ce projet déjà obsolète que certains cherchent à lui imposer. Oui, notre population peut être accompagnée dans sa prise de conscience écologique à l'heure du changement climatique. Oui, elle se retrouvera dans la volonté de promouvoir une autre forme de développement qui sera une vitrine formidable pour le bassin de Castres-Mazamet.





Quels seront les emplois de demain? On sait que les technologies de pointe, ou encore ce qu'on appelle les « technologies vertes » seront au cœur du renouveau imposé par les préoccupations environnementales. Faisons du Sud-Tarn un « pôle d'excellence » pour accueillir ces nouvelles activités. Développons le technopôle existant, mettons en avant les avantages de la région, son inscription dans une nature proche et préservée, pour attirer les entreprises qui, demain, seront à la source de la création de richesses et

d'emplois. Mettons en avant la richesse de nos terres, pour que s'y installent de jeunes agriculteurs soucieux de produire autrement, en privilégiant les circuits de distribution courts. Revendiquons aussi notre inscription dans le Grand Sud européen. Si, pour les déplacements, l'axe vers Toulouse doit nécessairement être amélioré, il ne faut pas non plus négliger ceux qui nous relient à Albi et à la côte méditerranéenne.

Dès demain, une liaison Castres-Toulouse sûre, rapide et gratuite pour tous

Quels seront les déplacements de demain? Nous avons besoin d'être reliés à la métropole régionale par une route qui sera sécurisée, qui pourra être empruntée par tous (pas seulement par les plus aisés), qui sera plus fluide grâce aux aménagements réalisés, qui sera compatible avec l'urgence écologique. Nous nous prononçons donc en faveur d'un projet d'aménagement raisonné des voies existantes (RN126, RD 42) : sortie de Castres en 2 X 2 voies, contournement de Cuq-Toulza, sécurisation de toutes les intersections, insertion de zones de dépassement sécurisées. Cette solution est plus simple, moins onéreuse et réalisable dès demain. Les fonds publics qui sont sur le point d'être engloutis dans la construction de l'autoroute sont immédiatement disponibles

pour engager ces aménagements. Nous demandons donc que cette proposition soit mise à l'étude. Nous devons aussi améliorer l'offre de transports en commun car les solutions d'avenir se trouvent là, pour les personnes comme pour le fret. Partout où cette offre est adaptée aux besoins, elle est privilégiée, au-delà des attentes et des estimations. L'installation d'une gare de fret au cœur du bassin Castres-Mazamet s'impose, de fait, comme une solution alternative d'envergure, pour l'ensemble des productions (bois, granit, etc...). Il faut donc poursuivre et intensifier la politique de développement des liaisons ferroviaires mise en œuvre par le Conseil Régional, qui est une véritable mesure sociale et environnementale, pour assurer la mobilité du plus grand nombre.

Ce débat a un mérite : mettre en lumière le besoin indéniable d'une nouvelle dynamique dans le bassin Castres-Mazamet. Des solutions rapides, efficaces socialement, respectueuses de l'environnement, et orientées vers l'avenir sont disponibles, et ce sont celles que nous, Castres à Gauche Vraiment, défendons avec conviction. Des solutions qui n'opposent pas le progrès social au respect de l'environnement, et qui peuvent être mises en œuvre immédiatement, si les acteurs institutionnels et les élus locaux ne s'entêtent pas à vouloir réparer les erreurs d'un passé désormais révolu.

