

Association La Fontaine



*L'association « La Fontaine »
a pour objet de :*

*Préserver la faune, la flore, les
espaces naturels, et la qualité de
vie dans le Tarn.*

*Promouvoir tous les dévelop-
pements économiques raisonnés,
écologiques et durables.*

*Valoriser les échanges culturels
et sociaux entre les habitants
des petites communes rurales.*

*Cofondatrice du collectif
RN126, l'association s'est
intéressée dès le début 2007
au projet autoroutier Castres
– Toulouse. Elle a agi pour que
l'actuel débat public ait lieu, et
que soient étudiées avant toute
chose les solutions alternatives à
l'autoroute.*

Association LA FONTAINE
En Peyruc
81470 Lacroisille
assoc.lafontaine@yahoo.fr

<http://RN126.free.fr>
collectif.RN126@yahoo.fr

Autoroute ou 2x2 voies, Un projet à 2 variantes irréalistes !

Cherchons alors une autre « voie » pour l'avenir de nos territoires.

L'Etat et les collectivités n'ont pas les moyens des ambitions de certains.

C'est un premier constat que nous pouvons tirer des déclarations faites par nos représentants des collectivités territoriales. Elles sont sans ambiguïté, et les messages sont clairs : tous souhaiteraient la meilleure des infrastructures et la plus socio-équitable, mais personne ne veut ou n'est en mesure de la payer, qu'elle soit concédée ou non.

- **Le Conseil Général de la Haute Garonne** est contre le projet,
- **Le Conseil Régional Midi-Pyrénées** veut l'aménagement de la route,
- **Le Conseil Général du Tarn** a annoncé « **Nous financerons, mais si cela nous est possible et si cela est raisonnable pour les ménages** », en d'autres termes, aujourd'hui nous n'avons pas les moyens, demain encore moins, et la concession poserait des problèmes d'équité sociale et territoriale insolubles.

Un projet irréaliste financièrement et sur le plan calendaire.

Le projet autoroutier est sous-estimé de plusieurs dizaines de millions d'euros, rendant encore plus improbable sa réalisation car la subvention d'équilibre sera plus du double de ce qui est annoncé. Et sans cette subvention que les collectivités ne peuvent ou ne veulent financer, l'autoroute ne se fera pas, comme le reconnaît le maître d'ouvrage.

Enfin, qui peut croire raisonnablement que 4 ans et demi seraient suffisants pour réaliser et mettre en service en 2015 plus de 60 km d'autoroute en site propre où tout est à faire, alors qu'il a fallu 10 ans pour les 100 km de l'A19 ?

A trop vouloir l'inaccessible, on finit par perdre l'essentiel !

Calendrier irréaliste, financement impossible, équité sociale et territoriale remises en cause, comment ce projet pourrait-il voir le jour en 2015, ou 2025 ou 2050 ? Le projet autoroutier rejeté, que fera-t-on alors ?

**D'autres solutions n'apporteraient-elles pas
des améliorations de qualité sur cet itinéraire ?
Et quels sont les besoins à couvrir sur cet itinéraire
et ailleurs ?**

Projet sous-évalué, non consolidé

Un projet sous-évalué

Le projet autoroutier est sous-évalué. Ainsi, le coût de l'A19 est à 9,6 M€/km. Il correspond au coût moyen évalué par les bilans LOTI (cf. encadré). L'autoroute Castres -Toulouse, censée être aux mêmes normes environnementales que l'A19, est évaluée par la DREAL à 333 M€ TTC 2009 pour 51,7 km, ce qui est largement inférieur au coût attendu avec 9,6 M€/km :

- Coût attendu du projet (9,6 M€/km) : 496 M€ TTC 2009,
- Subvention d'équilibre attendue : 280 M€ TTC 2009.

Le projet autoroutier est sous-évalué de près de 50% !

Un projet non consolidé

L'équilibre financier du projet ne serait assuré que si le trafic attendu est au rendez-vous. Or, l'estimation du trafic (DREAL) est dépendante du PIB (Produit Intérieur Brut). C'est ainsi qu'à une baisse de 0,4% du PIB, on observe une baisse de la croissance annuelle du trafic de 1% (P154 Etude multimodale), baisse à compenser par une augmentation de 20% de la subvention d'équilibre (cf. P104 dossier).

Suite à la crise financière, le PIB 2008 est à 0,2%, et l'OCDE prévoit -3% pour 2009 et 0,2% pour 2010 ce qui est très en dessous du PIB à 1,9% utilisé par la DREAL dans ses prévisions de trafic.

**Le projet autoroutier n'est pas consolidé
car basé sur des
prévisions de trafic surestimées !**

Développement ou fragilisation ?

Des effets directs et indirects

« Si l'amélioration des conditions de déplacement peut servir l'aménagement du territoire, elle peut aussi avoir l'effet inverse, c'est-à-dire un effet de démantèlement du territoire : une aspiration non maîtrisée aux profits de pôles économiques plus attractifs, comme le pôle Toulousain par exemple » (P95).

Aux 20% de fuite commerciale aujourd'hui constatés de Castres vers Toulouse (P24), s'ajouteraient donc une possible délocalisation de l'économie, et un assèchement des territoires traversés (effet tunnel). L'exemple de l'A66 est éloquent, certains territoires sont mis en concurrence (Nailloux et Saverdun), et on constate majoritairement des déplacements locaux d'entreprise, plutôt que des créations réelles d'emplois.

A moins de 15 km des échangeurs, l'accroissement rapide d'une population exigeante en services et infrastructures (école, gymnase, terrains de sport, crèches, assainissement, routes, ...) fragilise d'autant l'équilibre budgétaire des petites communes, fragilité accrue par la disparition prévisible de la taxe professionnelle dès 2010.

**« En matière de créations d'emplois ...l'autoroute,
c'est comme les antibiotiques, c'est pas automatique ! »**



Les bilans LOTI⁽¹⁾

La LOTI impose que tous les grands projets d'infrastructure routière fassent l'objet d'une évaluation 3 à 5 ans après leur mise en service. Les constats⁽²⁾ sont :

- Coût moyen 9,5 M€/km TTC. 2009
- Coûts sous-estimés de 30 % en moyenne.

(1) Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

(2) Analyses transversales de bilans LOTI : SETRA avril 2008.

Les chiffres de l'A19

- Mise en service : 2005
- Longueur : 101 km
- Nombre de diffuseurs : 5
- Remembrement : 40 000 ha.
- Coût final : 960 M€ TTC 2008
- Durée de réalisation : 10 ans

L'autoroute facteur d'emploi ?

Molx-Villemur s/Tarn, à 20mn de l'A20 et l'A62, licence ...

Carcassonne avec autoroute : Taux de chômage supérieur à la moyenne nationale...

Auch sans autoroute : Taux de chômage inférieur à la moyenne nationale et gains d'emplois.

Equité sociale ou discrimination ?

Une exigence : la sécurité routière pour tous !

Une infrastructure, si elle doit préserver des vies, doit alors les préserver toutes, à un coût raisonnable pour la communauté. La problématique n'est pas de sécuriser un axe pour quelques uns mais de le moderniser et de le sécuriser pour tous.

L'itinéraire Castres – Toulouse par la RN126 – RD42 est-il plus dangereux que tout autre itinéraire dans le sud du Tarn ? Non ! Et la D112 (Castres – Lavaur) reste 3 à 4 fois plus mortelle que la RN126 !

L'autoroute entraînerait le déclassement de la RN126 en départementale. Cela ferait pour le département l'entretien et la sécurisation d'une route de plus alors que le réseau routier est déjà en souffrance faute de budget.

Si les fonds publics doivent être investis dans la sécurité routière, c'est dans l'aménagement du réseau public, et non une autoroute concédée.

Péage, subvention, rétrocession : la triple peine

« Tarn - En 2004 : le salaire moyen des cadres, professions intermédiaires et ouvriers qualifiés est inférieur à la moyenne régionale ... La population couverte par les cinq minima sociaux représente 10 % de la population totale. » (INSEE Midi-Pyrénées)

Un péage à 14€50 l'aller – retour, ce serait un facteur de clivage social et une concurrence indirecte avec l'agglomération d'Albi (2€60 l'aller-retour).

L'autoroute ce serait aussi la rétrocession des déviations de Puylaurens, Soual, et à terme la dégradation du cadre de vie des habitants de Soual, de Puylaurens, le trafic local repassant par les bourgs.

Subvention d'équilibre, rétrocession des déviations, péage, Castres-Toulouse serait l'autoroute de la triple peine !



Evolution du prix des carburants depuis 1988, et projection jusqu'en 2016

Le prix du déplacement

J'habite Castres et travaille à Toulouse, ou l'inverse. Combien ça coûte ?

Par l'autoroute : 14 485 €/an dont 2935 € de péage

- Péage : 14,50€/jour
- Trajet : 150 km/jour
- Nb jours ouvrés / an : 220 j
- Frais véhicule : 0,35 €/km (1)
- Abonnement péage : 8% réduc.

(1) Barème kilométrique 2008 : 6CV

Par le train : 1 500 €/an ou 750 € pour un salarié d'une entreprise de plus de 50 salariés.

Le gain de temps

Aller à Toulouse, oui mais où à Toulouse ?

Aller à Toulouse, ne se résume pas à aller au péage de l'Union. Pour rejoindre Labège, Rangueil, ou le Cancéropôle par l'Union grâce à l'autoroute, ce serait perdre du temps dans les encombrements de la rocade Est et dépenser plus avec le péage.

L'autoroute, ce sont juste 6 mn de gagnées !

	Castres-Soual 9km	Soual-A68 41km ⁽¹⁾	Gain de temps par Autoroute
Autoroute ⁽³⁾	110km/h 5 mn	110km/h 22 mn	
Situation actuelle	50km/h 11 mn	85km/h 29 mn	11 mn ⁽²⁾
Route aménagée	70km/h 7 mn	90km/h 28 mn	6 mn ⁽²⁾

(1) Hors dév. Puylaurens et Soual déjà à 110km/h

(2) 2x11mn retirées pour passage au péage

(3) Vitesse max. envisagée demain sur les autoroutes : 110 km/h



Des solutions adaptées aux besoins

Des aménagements de qualité pour nos routes

Au-delà du choix de l'itinéraire Castres – Toulouse NE qui n'est certainement pas le choix le plus judicieux pour désenclaver le bassin d'emploi (les plus efficaces sont Castres-Lavaur-St Sulpice et Albi-Castres-Revel-Castelnaudary), des aménagements de qualité sont possibles rapidement, à moindre coût.

Car de quoi a-t-on besoin sur cet itinéraire ?

Aujourd'hui la plupart des difficultés sont traitées. Il reste à fluidifier le trafic à proximité de Castres et améliorer la qualité de la route sur le plan confort, visibilité et sécurité. Ces aménagements représentent un budget inférieur à 100 M€ et resteraient dans le domaine public au bénéfice de tous. L'autoroute qui coûterait 3 à 5 fois plus à la collectivité, ne ferait gagner que 6 mn, sans compter les effets directs et indirects sur l'économie, l'environnement et le social.

Vite un TER routier performant en complément du rail !

L'actuelle ligne de car régionale n°941 Mazamet – Castres – Toulouse est particulièrement inefficace et coûte plus de 1/2 M€ par an au Conseil Régional pour couvrir le déficit, les cars circulant presque à vide aux heures de pointe entre Castres et Toulouse. L'amélioration de ce service doit être très rapidement étudiée comme complément indissociable des aménagements routiers et du rail, pour des destinations différentes du centre ville et de la gare Matabiau. Il permettrait de couvrir en transport en commun la zone blanche Castres – Puylaurens – Maurens Scopont à plus de 12 mn des gares ferroviaires entre Castres et Saint Sulpice. Synchronisé avec les transports en commun toulousains et cohérent avec le PDU, il permettrait de relier de façon plus performante Castres - Mazamet à Entioere, Labège, les complexes scientifique et hospitalier de Rangueil, le Cancéropôle, Basso Cambo, ...

En Conclusion

Nous sommes tous d'accord pour que la route devienne encore plus sûre, nous sommes tous d'accord pour avoir des temps de parcours plus raisonnables et constants pour accéder à Toulouse, et nous sommes tous d'accord pour que la route reste gratuite.

Le projet autoroutier n'est ni adapté, ni cohérent, ni équitable, ni réaliste. Les solutions sont dans l'aménagement des routes existantes et le développement des transports en commun.

C'est pourquoi l'association La Fontaine demande à ce que l'étude des solutions alternatives soit réalisée prioritairement, pour que demain l'Etat et les collectivités puissent prendre les décisions qui s'inscrivent dans une démarche de développement durable et dans l'intérêt collectif.



Les aménagements possibles

Pour la sécurité :

- Glissières latérales (arbres)
- Glissières centrales (zones de dépassement)
- Carrefours dénivelés
- Voies de désenclavement pour supprimer les accès privés
- Signalisation

Pour le confort :

- Revêtement de qualité
- Profil et visibilité de la route

Pour les temps de trajet :

- Contournement ZI Melou
- Carrefour dénivelé à la place du feu de Saix
- Zones de dépassement localisées

Les transports en commun

Un Transport Express Régional par la route :

- performant, et cohérent avec le PDU (1) toulousain, (priorité aux bus sur la rocade en 2012)
 - réalisé sur l'horizon 2011
 - avec un cadencement et des horaires ajustés en fonction des besoins
 - aux tarifs calés sur ceux de la SNCF
- (1) Plan de Déplacement Urbain

