

Raymond NADAL

## Le bon financement pour le bon tronçon

Tout le monde semble à peu près d'accord sur la nécessité de créer une voie rapide entre Toulouse et Castres-Mazamet, et de désenclaver le Sud du Tarn. La question essentielle est de savoir comment.

- Emménager la route actuelle avec des parties à 2x2 voies et des carrefours dénivelés est une option qui revient à continuer ce qui a été fait jusqu'à présent. Ça avance à une allure d'escargot, 11 kilomètres en 15 ans, c'est moyennement efficace et comme on procède par petits bouts ça revient au bout du compte très cher aux collectivités.
- Faire une 2x2 voies tout le long serait plus efficace, mais il n'y a aucune chance de trouver les 300 millions d'euros nécessaires.
- Faire une autoroute n'est pas la solution la plus sympathique, parce qu'il faudra payer un péage, mais elle est au moins financièrement réalisable et c'est la plus rapide.

Dans tous les cas, la difficulté réside dans le financement.

Dans ces conditions, la solution qui consiste à financer l'ouvrage en faisant payer l'utilisateur paraît à la fois la plus réaliste et la plus juste.

Elle se justifie d'autant plus que tout le monde n'a pas envie de prendre l'autoroute, et que ceux qui ne voudront pas payer un péage pourront toujours emprunter la route nationale gratuite.

Est-ce qu'il y aura une subvention d'équilibre ? Pour l'instant on n'en sait rien, en tout cas dans les dernières constructions d'autoroute, une subvention d'équilibre était prévue par l'Etat mais elle n'a pas été demandée par le concessionnaire.

S'il y avait une subvention d'équilibre, cela pèserait de toute façon beaucoup moins lourdement sur les fonds publics que s'il fallait financer entièrement l'aménagement de cet axe.

L'intérêt de la solution concédée est justement de ne pas épuiser les moyens publics et de garder des moyens d'action pour ce qui restera à faire ensuite.

Car il restera des choses à faire, particulièrement dans la liaison intra-communautaire entre Castres et Mazamet.

Aujourd'hui, la rocade Sud s'arrête à la sortie de Labruguière. La déviation de Saint-Alby, qui est enfin financée après des années de retard va être finalisée. Entre les deux, il restera un tronçon à réaliser, colonne vertébrale de l'agglomération, et qui permettra d'avoir une voie rapide de Toulouse jusqu'à Mazamet.

L'Etat, le département du Tarn et la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet ne pourront pas financer ces travaux s'il faut auparavant sortir 300 millions d'euros pour Toulouse-Castres.

Par contre, un financement en concession pour Toulouse-Castres et un financement public pour Castres-Mazamet permettront de finaliser l'axe complet à 2x2 voies.

C'est une solution qui est réaliste sur le plan budgétaire, et qui est juste socialement car elle fait financer par le péage le trafic de transit, et par les fonds public le trafic de proximité.

Il n'y a donc pas aujourd'hui d'autres choix que la solution autoroutière pour Toulouse-Castres, à moins d'attendre 40 ans une route qui risque de ne jamais arriver.

Merci

## Le bon financement pour le bon tronçon

Tout le monde semble à peu près d'accord sur la nécessité de créer une voie rapide entre Toulouse et Castres-Mazamet, et de désenclaver le Sud du Tarn. La question essentielle est de savoir comment.

- Emménager la route actuelle avec des parties à 2x2 voies et des carrefours dénivelés est une option qui revient à continuer ce qui a été fait jusqu'à présent. Ça avance à une allure d'escargot, 11 kilomètres en 15 ans, c'est moyennement efficace et comme on procède par petits bouts ça revient au bout du compte très cher aux collectivités.
- Faire une 2x2 voies tout le long serait plus efficace, mais il n'y a aucune chance de trouver les 300 millions d'euros nécessaires.
- Faire une autoroute n'est pas la solution la plus sympathique, parce qu'il faudra payer un péage, mais elle est au moins financièrement réalisable et c'est la plus rapide.

Dans tous les cas, la difficulté réside dans le financement.

Dans ces conditions, la solution qui consiste à financer l'ouvrage en faisant payer l'utilisateur paraît à la fois la plus réaliste et la plus juste.

Elle se justifie d'autant plus que tout le monde n'a pas envie de prendre l'autoroute, et que ceux qui ne voudront pas payer un péage pourront toujours emprunter la route nationale gratuite.

Est-ce qu'il y aura une subvention d'équilibre ? Pour l'instant on n'en sait rien, en tout cas dans les dernières constructions d'autoroute, une subvention d'équilibre était prévue par l'Etat mais elle n'a pas été demandée par le concessionnaire.

S'il y avait une subvention d'équilibre, cela pèserait de toute façon beaucoup moins lourdement sur les fonds publics que s'il fallait financer entièrement l'aménagement de cet axe.

L'intérêt de la solution concédée est justement de ne pas épuiser les moyens publics et de garder des moyens d'action pour ce qui restera à faire ensuite.

Car il restera des choses à faire, particulièrement dans la liaison intra-communautaire entre Castres et Mazamet.

Aujourd'hui, la rocade Sud s'arrête à la sortie de Labruguière. La déviation de Saint-Alby, qui est enfin financée après des années de retard va être finalisée. Entre les deux, il restera un tronçon à réaliser, colonne vertébrale de l'agglomération, et qui permettra d'avoir une voie rapide de Toulouse jusqu'à Mazamet.

L'Etat, le département du Tarn et la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet ne pourront pas financer ces travaux s'il faut auparavant sortir 300 millions d'euros pour Toulouse-Castres.

Par contre, un financement en concession pour Toulouse-Castres et un financement public pour Castres-Mazamet permettront de finaliser l'axe complet à 2x2 voies.

C'est une solution qui est réaliste sur le plan budgétaire, et qui est juste socialement car elle fait financer par le péage le trafic de transit, et par les fonds public le trafic de proximité.

Il n'y a donc pas aujourd'hui d'autres choix que la solution autoroutière pour Toulouse-Castres, à moins d'attendre 40 ans une route qui risque de ne jamais arriver.

Merci

## Le bon financement pour le bon tronçon

Tout le monde semble à peu près d'accord sur la nécessité de créer une voie rapide entre Toulouse et Castres-Mazamet, et de désenclaver le Sud du Tarn. La question essentielle est de savoir comment.

- Emménager la route actuelle avec des parties à 2x2 voies et des carrefours dénivelés est une option qui revient à continuer ce qui a été fait jusqu'à présent. Ça avance à une allure d'escargot, 11 kilomètres en 15 ans, c'est moyennement efficace et comme on procède par petits bouts ça revient au bout du compte très cher aux collectivités.
- Faire une 2x2 voies tout le long serait plus efficace, mais il n'y a aucune chance de trouver les 300 millions d'euros nécessaires.
- Faire une autoroute n'est pas la solution la plus sympathique, parce qu'il faudra payer un péage, mais elle est au moins financièrement réalisable et c'est la plus rapide.

Dans tous les cas, la difficulté réside dans le financement.

Dans ces conditions, la solution qui consiste à financer l'ouvrage en faisant payer l'utilisateur paraît à la fois la plus réaliste et la plus juste. Elle se justifie d'autant plus que tout le monde n'a pas envie de prendre l'autoroute, et que ceux qui ne voudront pas payer un péage pourront toujours emprunter la route nationale gratuite.

Est-ce qu'il y aura une subvention d'équilibre ? Pour l'instant on n'en sait rien, en tout cas dans les dernières constructions d'autoroute, une subvention d'équilibre était prévue par l'Etat mais elle n'a pas été demandée par le concessionnaire.

S'il y avait une subvention d'équilibre, cela pèserait de toute façon beaucoup moins lourdement sur les fonds publics que s'il fallait financer entièrement l'aménagement de cet axe.

L'intérêt de la solution concédée est justement de ne pas épuiser les moyens publics et de garder des moyens d'action pour ce qui restera à faire ensuite. Car il restera des choses à faire, particulièrement dans la liaison intra-communautaire entre Castres et Mazamet.

Aujourd'hui, la rocade Sud s'arrête à la sortie de Labruguière. La déviation de Saint-Alby, qui est enfin financée après des années de retard va être finalisée. Entre les deux, il restera un tronçon à réaliser, colonne vertébrale de l'agglomération, et qui permettra d'avoir une voie rapide de Toulouse jusqu'à Mazamet.

L'Etat, le département du Tarn et la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet ne pourront pas financer ces travaux s'il faut auparavant sortir 300 millions d'euros pour Toulouse-Castres.

Par contre, un financement en concession pour Toulouse-Castres et un financement public pour Castres-Mazamet permettront de finaliser l'axe complet à 2x2 voies. C'est une solution qui est réaliste sur le plan budgétaire, et qui est juste socialement car elle fait financer par le péage le trafic de transit, et par les fonds public le trafic de proximité.

Il n'y a donc pas aujourd'hui d'autres choix que la solution autoroutière pour Toulouse-Castres, à moins d'attendre 40 ans une route qui risque de ne jamais arriver.

Merci