

Lettre ouverte à la population concernée par l'amélioration de la liaison Castres - Toulouse

Madame, Monsieur,

Nous sommes à mi-parcours du débat sur le projet autoroutier Castres – Toulouse où la passion, l'émotion et les convictions de tous s'opposent et animent chaque réunion.

Mais malgré l'engagement de chacun pour défendre une position, un avis, il semble que nous n'ayons pas progressé dans la réflexion, et que la seconde partie du débat sera teintée d'un même clivage, d'une même confrontation d'arguments entre opposants et partisans du projet.

Et pourtant, nous avons tous intérêt à trouver une voie d'amélioration pour demain et 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 premières réunions. L'endettement de l'Etat et les déclarations faites par nos représentants des collectivités territoriales sont sans ambiguïté. Les messages sont clairs, tous souhaiteraient la meilleure des infrastructures et la plus socio-équitable, mais personne n'est en mesure de la payer, qu'elle soit concédée ou non. Le message du Conseil Général du Tarn était éloquent à Castres (21/10) et encore plus à Cuq Toulza (24/11) « *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 (14€50 l'aller-retour Castres – Toulouse pour 2€60 Albi – Toulouse, et perte de la gratuité des déviations de Puylaurens et Soual).

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 annoncée. Et sans cette subvention l'autoroute ne se fera pas, comme l'a reconnu la DREAL à Cuq Toulza (24/11). On peut nous accuser de déformer, d'amplifier les écarts, il n'empêche que pour s'en convaincre, il suffit de reprendre les sommes annoncées sur l'A19 lors de la réunion avec les experts organisée par la CPDP le 23/11. L'A19, une autoroute dite éco-autoroute, c'est 10 M€/km, l'autoroute Castres – Toulouse qui devrait être aux mêmes normes environnementales en vigueur aujourd'hui, est estimée par la DREAL à 5,5 M€/km, soit près de 2 fois moins. Comment est-ce possible ? D'autres éléments techniques et des métriques sur les coûts des projets autoroutiers ne font que conforter cette sous-estimation du projet Castres – Toulouse.

Concernant le calendrier de réalisation, qui peut croire aujourd'hui qu'en 4 ans et demi, l'autoroute serait mise en service, alors qu'il a fallu 10 ans pour l'A19 entre le débat public et la mise en service ? Et cet aspect « calendrier » Mme Laperrouze l'a fort bien pointé du doigt lors de la réunion à Cuq Toulza.

Collectif RN126

Que reste-t-il alors ?

Calendrier irréaliste, financement impossible, équité sociale et territoriale en danger, comment ce projet pourrait-il voir le jour en 2015, ou 2025 ou 2050 ? En fait jamais, demandez-le à vos élus, conseillers généraux et régionaux, ils le savent.

Pourtant, il y a d'autres solutions, d'autres possibilités à étudier. Au-delà du choix de l'itinéraire Castres – Toulouse nord-est qui n'est certainement pas le choix le plus judicieux pour désenclaver le bassin d'emploi Castres – Mazamet (les itinéraires les plus efficaces économiquement sont Castres – Lavour - St Sulpice et Albi - Castres - Revel - Castelnaudary), des aménagements de qualité sont possibles rapidement, à moindre coût, et qui apporteraient de vraies solutions aux vrais besoins.

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

Des aménagements de qualité, un financement à minima, une réalisation rapide !

Sur l'itinéraire Castres – Toulouse, 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 par des aménagements adaptés et efficaces (revêtement, carrefours dénivelés, glissières de sécurité, zones de dépassement, etc.). Ces types d'aménagement, réalisés avec succès dans d'autres régions, garantiraient des améliorations substantielles sur le temps de parcours, le confort et la sécurité, pour des investissements que l'Etat et les collectivités seraient en mesure d'assurer. Cela se ferait dans des délais réalistes (2015), et resterait dans le domaine public au bénéfice de tous.

Pour ne pas devenir des laissés pour compte d'impossibles réalisations.

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. Alors pourquoi ne trouverait-on pas les solutions qui conviennent à tous, dans l'intérêt de tous ? D'autres aménagements de la route doivent être dorénavant étudiés par les services de l'Etat et proposés en débat en solution alternative à l'autoroute.

Qu'a-t-on à perdre à étudier ces solutions et les discuter ? Rien ! En revanche, nous avons tout à gagner, car le projet autoroutier n'est pas adapté, ni réaliste, et a peu de chance de voir le jour.

Aussi, pour qu'enfin l'Etat et les collectivités aient les éléments leur permettant de prendre les bonnes décisions, l'étude de ces solutions est à envisager avec la plus grande des priorités.

Sans elles, le projet autoroutier rejeté, ils concluront demain que l'on ne peut rien faire, et le sud Tarn se retrouvera victime et laissé pour compte d'impossibles réalisations.

Pour le collectif RN126,

le porte-parole **Frédéric Manon**



Les associations signataires :

LA COULEE VERTE

81580 CAMBOUNET SUR LE SOR

LA FONTAINE

81470 LACROISILLE

LAURAGAIS TERRE PROPRE

81500 VEILHES

LES VALLONS

81700 ST GERMAIN DES PRES