



COLLECTIF

RN126

Autoroute Castres - Toulouse

Tracés, échangeurs, itinéraire de substitution ?

16 février 2012

Une autoroute au détriment des territoires, mais au service d'un concessionnaire.

En février, la DREAL¹ poursuit la concertation sur le projet autoroutier Castres - Toulouse par [la publication des tracés étudiés](#). Ceux qui pensaient encore que la concertation et les études pour une éventuelle² autoroute visaient un projet d'intérêt collectif, devraient regarder de près [le dossier proposé](#) en finale par la DREAL.

▪ Concertation fumeuse ! Tout est bouclé depuis 2007, les élus ont fait de la figuration !

Comme on pouvait s'y attendre depuis 2007, pour réduire les coûts du projet (sous-estimé au départ pour séduire), le préfet de région Midi-Pyrénées a **décidé a minima** sur [les échangeurs et l'itinéraire de substitution](#). Il n'y aurait aucun échangeur supplémentaire (Gragnague, Soual, Castres-VC50), et celui de Vendine serait supprimé. L'itinéraire de substitution serait exclusivement en voies déjà existantes : la RN126, et retour dans les bourgs de Puylaurens, de Soual, et de Verfeil (deux des scénarii sur les trois étudiés).

Et maintenant pour les tracés présentés ? De belles études, des cartes, des couleurs, des tableaux et au bout du compte [la proposition du tracé](#) est celui le moins onéreux, mais le **plus impactant sur l'agriculture, les riverains et l'environnement**, à savoir celui pressenti depuis 2007. A Verfeil, la déviation du conseil général serait intégrée à la concession malgré son refus répété !? De Teulat à Maurens Scopont, c'est le tracé fermement refusé par les communes tarnaises qui est envisagé et situé grosso modo le long de la RN126. A Cuq Toulza, le tracé est redevenu celui de la pseudo-concertation de janvier 2008, qui pourtant n'était plus le tracé pressenti dans le débat public ! Quel crédit accorder à des études qui se suivent, se ressemblent, présentent des options qui n'en sont pas, rejettent les demandes des élus, et concluent une chose puis son contraire ?

Car les demandes des élus ont été totalement ignorées par la DREAL ! Un comble pour un projet prévu pour l'aménagement du territoire et le développement économique.

▪ Explosion du coût du projet et de la subvention d'équilibre !

En 2007 le projet était annoncé à 295 M€ dont 100 M€ de subvention d'équilibre par l'Etat et les collectivités. En 2012, [pages 180 et 181](#), le projet est désormais estimé par la DREAL à **400 M€ TTC au minimum**, bien que tronqué (sans l'échangeur de Vendine, ni la déviation de Verfeil à 2x2 voies en site propre), dont **170 M€ TTC de subvention au minimum** car évaluée avec une hypothèse de contexte économique **trop favorable et irréaliste** (croissance du PIB de + 1,9%). En 5 ans, voilà une **augmentation du coût de 36 %, et de la subvention de 70 %**, malgré des options de réalisation a minima et une hypothèse de croissance utopique !!!

Dans ces conditions, aucune amélioration du projet ne peut maintenant être espérée, et **le projet reste totalement inopportun**. Nous demandons encore une fois que ce projet soit abandonné sans attendre, afin de ne pas renouveler l'A65 Langon - Pau, la plus chère de France en 2011. Malgré ce triste « prestige », après seulement un an de service, le péage de l'A65 vient d'augmenter de plus de 5 % (plus du double de l'inflation), et il n'y a pas de trafic de poids lourds, le péage étant trop élevé pour l'économie locale.

Rappelons alors notre question essentielle depuis 5 ans :

Quels aménagements de la RN126, adaptés au trafic, peuvent être réalisés dans l'intérêt collectif, avec tout ou partie des fonds publics destinés à la subvention d'équilibre ?

1 DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement, et du logement

2 Rappelons que [la décision ministérielle de juin 2010](#) concerne seulement la poursuite des études de la mise en concession d'une 2x2 voies Castres - Toulouse. Autrement dit, l'autoroute n'est toujours pas décidée ! En effet, ce n'est qu'à l'issue de ces études, que l'enquête publique aboutira à la décision d'abandon du projet, ou bien à sa déclaration d'utilité publique (DUP).

Dans le cas éventuel d'une DUP, il resterait à trouver le financement public pour la subvention d'équilibre, qui s'annonce exorbitante pour décider un concessionnaire à se porter candidat, au vu du très faible trafic prévu, et du coût du projet.