

Au sommaire :

1. Le projet DREAL n'est pas la bonne solution

- Marée noire sur l'autoroute : coûts à la hausse, trafic à la baisse !!!
- Bingo ! Le pic 2008 du prix des carburants sera dépassé sous peu.

2. Fiction « Demain en 2020 ! »

- 2021, bilan de l'autoroute Castres-Toulouse, un an après sa mise en service

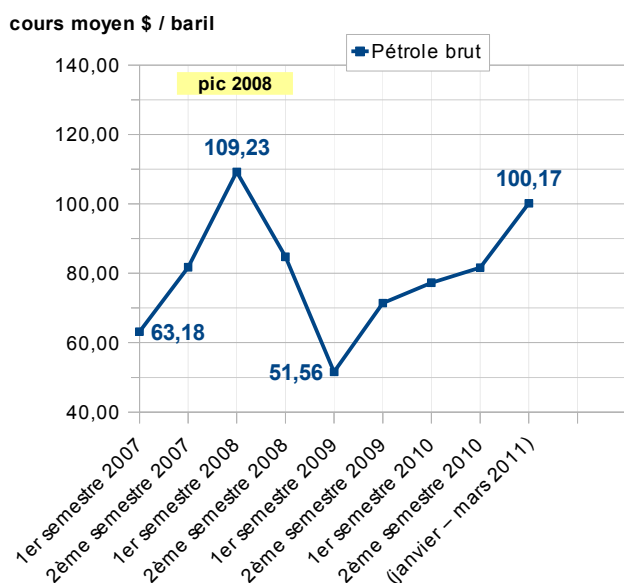
La ministre et le vélo pour tous

« Pour faire face à la hausse du prix du pétrole, je conseille aux Français de faire du vélo. »

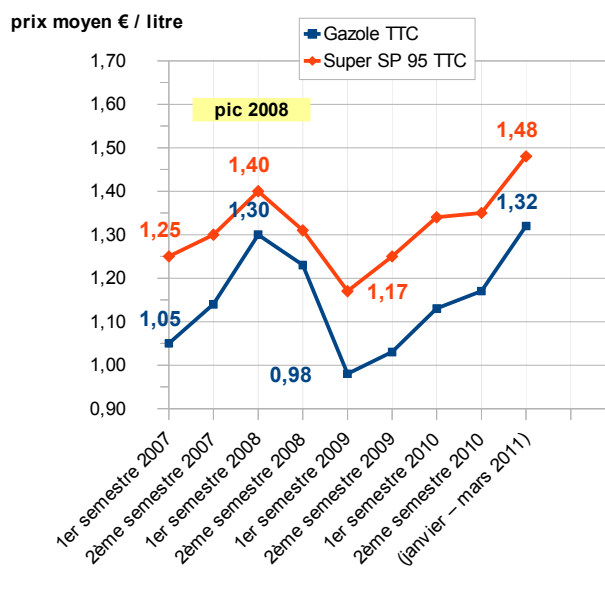
Christine LAGARDE - 2008

« Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie »
... et du vélo !

cours moyen du baril de pétrole brut (\$)



prix moyen TTC des carburants (€)



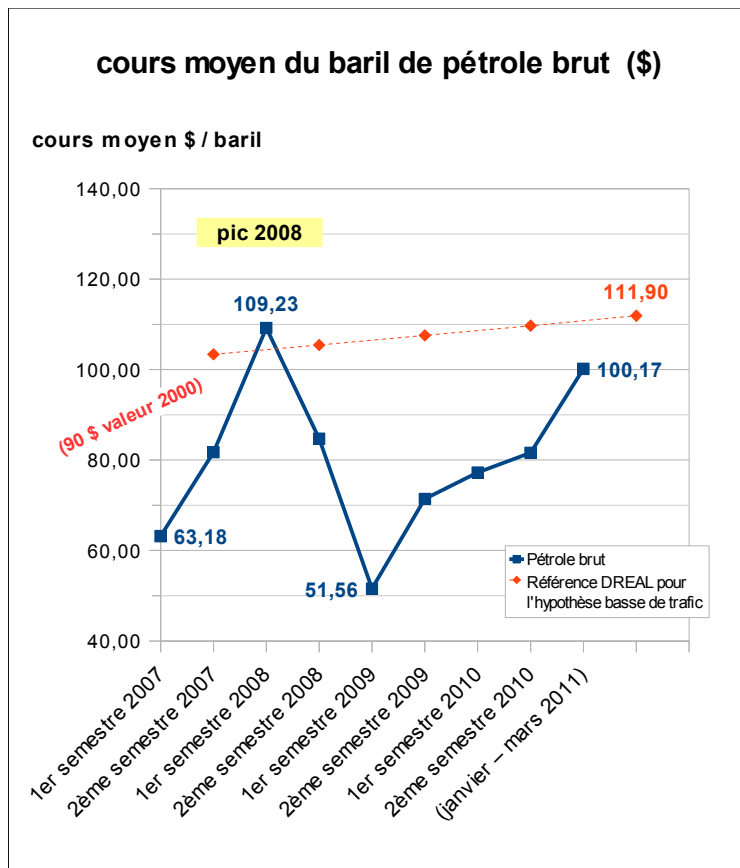
Qui a dit ?

24 mars 2011

Cela fait treize ans que je suis conseiller général, treize ans que j'entends parler de cette autoroute. On s'est prononcés cinq ou six fois, on a fait des motions, et le prix a été multiplié. Faisons une déviation courte à Marans, point à la ligne et on verra après. Maintenant on nous parle de tour de table pour l'autoroute. Mon principe est que celui qui commande paie. Qui commande ? Peut-être faut-il une autoroute, peut-être. Mais cela fait déjà quinze ans qu'on nous dit qu'il faut une autoroute et on le dira peut-être encore dans cinq ou dix ans. N'y a-t-il pas d'autres urgences dans ce département ? Des aménagements qui concernent la vie quotidienne. On ne parle que des grosses infrastructures, jamais des gens. Moi je préfère parler des gens.

Le projet DREAL n'est pas la bonne solution

Marée noire sur l'autoroute : coûts à la hausse, trafic à la baisse !!!



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Historique-du-cours-du-Brent-date.html>

Hypothèse DREAL Midi-Pyrénées
débat public - septembre 2009
Etude multimodale de trafics et de déplacements
page 17

A l'horizon 2025, l'**hypothèse basse d'évolution du trafic** tient compte d'un prix du pétrole de 90 dollars (valeur constante 2000) par baril, soit de l'ordre de 150 \$ (valeur courante avec une hypothèse de 2% d'inflation par an).

Notre explication pour le calcul :
valeur l'année « 20nn » = $90 \times 1,02^{nn}$
en 2009 par exemple = $90 \times 1,02^9$

Dans quelques jours ou quelques semaines, le cours du baril de pétrole brut dépassera les prévisions les plus pessimistes de la DREAL Midi-Pyrénées pour l'autoroute Castres – Toulouse.

Ce repère capital impacte durablement la validité du projet, que nous avons déjà dénoncée, d'après les données erronées fournies (volontaires ou non, ce n'est pas ici la question).

En quoi cet indicateur impose-t-il une extrême prudence pour les décideurs sur ce projet ?

Tout d'abord, la variation du cours du pétrole brut a une très forte influence sur de nombreux coûts, et notamment les matériaux utilisés dans les ouvrages routiers, la main d'œuvre des travaux publics, l'entretien routier à prévoir, ...

Ainsi, elle contribue à augmenter significativement le coût du projet, et donc tous ses éléments financiers et autres « dommages collatéraux » : subvention par les fonds publics, péage, et investissement des actionnaires privés.

Indirectement, elle crée les mêmes dommages collatéraux financiers par **l'augmentation des carburants** qu'elle induit aussi (voir page suivante). Par réaction en chaîne, le carburant plus cher induit une baisse générale du trafic, qui lui-même induirait une hausse de la subvention des collectivités jusqu'à la limite du supportable (déjà largement dépassée d'après nous au vu des réactions des collectivités), et une hausse du péage pour compenser les limites financières des collectivités. Qui elle-même induirait une baisse du trafic autoroutier, ... On appelle ces influences en boucle, le serpent qui se mord la queue, le cercle vicieux, les affres des services « compétents » devant une mauvaise solution, ou le cauchemar de certains politiques pressés d'en finir, et pour qui l'aménagement du territoire a des allures parfois de gros mot imprononçable en public. En finir, voilà tout !

Projet plus cher, trafic plus faible, subvention plus élevée, péage en course pour devenir le plus cher de

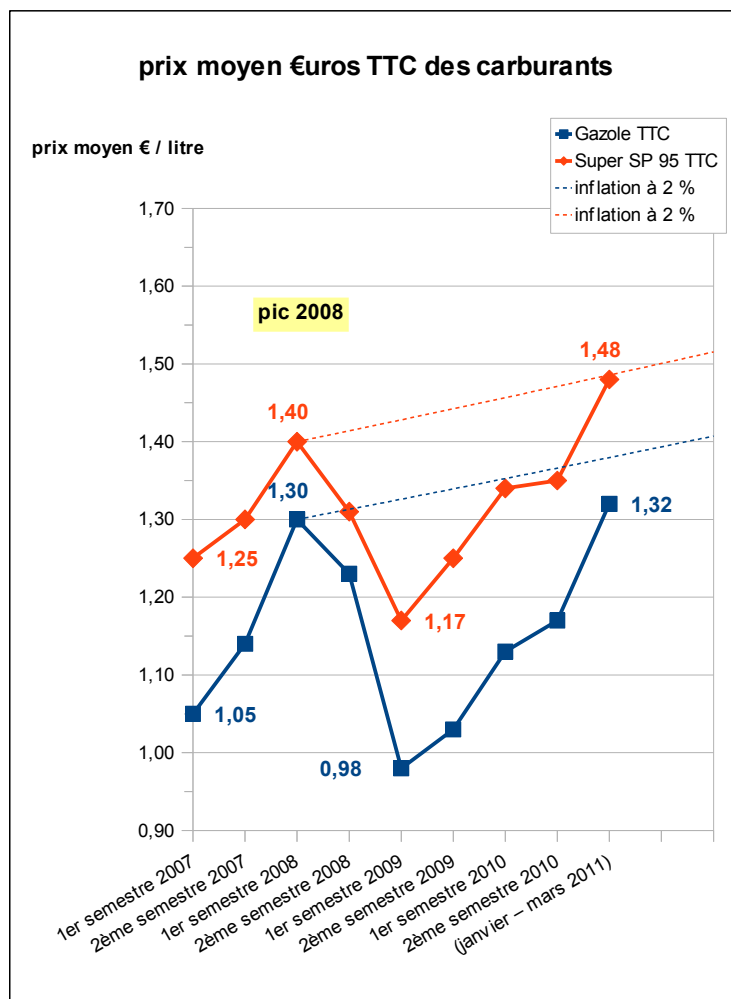
France... un conseil à rappeler humblement à NOS collectivités ?

Tout ce que vous accepteriez sur ce projet autoroutier servirait à convaincre des actionnaires évidemment hésitants à investir, n'étant pas dès lors assurés de s'en mettre plein les poches sur votre dos (celui donc des citoyens qui vous ont élues, ou non), et sur le dos des usagers, de plus en plus hypothétiques.

En un mot comme en cent, si tout le monde voulait bien s'assurer que ce projet ne répond pas du tout à une mobilité durable nécessaire pour l'avenir du sud Tarn, on pourrait enfin passer à l'étude des solutions alternatives à ce projet autoroutier. Les premiers aménagements pourraient alors en effet être en service en 2015.

Sinon, ... rien ? Ca se pourrait bien, et tout le monde en conviendrait après mai 2012, en évoquant qui le pétrole, qui la crise économique, qui le Girou « inondeur », qui les élections, sans rire ou sans honte. Merci qui, alors ? Pas de merci en tout cas pour tant de temps perdu, et connu d'avance !

Bingo ! Le pic 2008 du prix des carburants sera dépassé sous peu.



L'historique pic 2008 du prix des carburants sera bientôt dépassé. Que fait-on ?

Le pouvoir d'achat ne suit pas la progression trop rapide du prix des carburants, et cette forte progression devrait se maintenir durablement. La baisse alors induite du trafic routier semble irréversible. Chacun va souhaiter de plus en plus trouver un **transport collectif ou partagé, adapté à ses besoins professionnels, privés ou commerciaux**. Le transport routier de marchandises devra aussi subir plusieurs contraintes cumulées avec cette hausse irréversible des carburants : fiscalité plus lourde, coûts indirects répercutés, réseau national payant, ... Cette augmentation du prix des carburants devrait ainsi avoir des effets particulièrement réducteurs sur le transport routier.

Il est encore moins adapté aujourd'hui qu'hier d'envisager une nouvelle infrastructure routière, surtout si elle est payante. Elle devient même totalement anachronique, indécente. **Toutes les prévisions de trafic établies sont à revoir sérieusement à la baisse**. Le projet Castres – Toulouse n'a jamais présagé d'un trafic suffisant pour une autoroute viable, même en 2006 quand il a été envisagé dans les couloirs des ministères, en espérant justement un fort développement du trafic routier qui n'est pas au rendez-vous. Et aujourd'hui, encore moins ! Ce ne sont pas les particuliers d'un bassin en difficulté qui pourraient venir alimenter les actionnaires de l'autoroute en payant le péage hors de prix, après les frais d'auto et de carburant. Ce ne sont pas les entreprises en quête de reprise économique et de réduction des coûts qui iraient rajouter des frais de péage hors de prix aux frais croissants de carburant, pour moins d'une dizaine de minutes gagnées.

Les rares usagers attendus sur l'autoroute, espérés pourrait-on plutôt dire en regardant ces courbes, se raréfient encore avec cette actualité, et ne justifient pas ce projet hors de prix.

La participation demandée à l'Etat et aux collectivités territoriales peut être utilisée pour maintenir la route adaptée aux besoins, et

http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/petrole/se_cons_fr.htm

pour développer le rail, et les cars là où il n'y a pas de rail. Rien théoriquement ne l'empêcherait, et le sud Tarn tiendrait là des améliorations pour sa mobilité vers Toulouse, plus probables que ce projet, étudié certes, mais sans finances pour le réaliser, et sans usagers pour l'utiliser.

Autoroutes sans camion

La toute nouvelle autoroute A65 Langon – Pau, très contestée, s'annonçait comme le projet Castres – Toulouse : hors de prix, à péage élevé avec trop peu de trafic. Au final, le péage est en effet très élevé, mais **le trafic était erroné. Il est bien plus faible qu'estimé, et quasi nul en camions !** Le sacro-saint gain de temps, ou de sécurité, n'a plus rien de sacro-saint en découvrant les tarifs du concessionnaire impossibles à répercuter sur les entreprises, pourtant les premiers à réclamer et défendre ce projet autoroutier !

[article Sud-Ouest du 20 janvier 2011](#)

Les transporteurs ne se précipitent pas sur l'A65, explique Aline Mesples, la présidente du Groupement des transporteurs routiers du Béarn. Ses tarifs sont jugés trop élevés.

« Faut-il comprendre que des industriels qui ont plaidé en faveur de l'autoroute risquent de ne pas forcément accepter une hausse en conséquence des tarifs du transport ?

Oui. Car le gain de temps sur le trajet n'est pas suffisant. »

Suivi des paramètres du projet DREAL (définis en septembre 2009)

	Prévision DREAL	Situation mars 2011	Ecart
Cours du baril de pétrole brut	2000 : 90 \$ + 2 % / an ► mars 2011 : ~ 111 \$	100,17 \$	-9,76%
Date de mise en service prévue	2015	2016	+ 1 an
Progression du PIB^(*) <small>(*) produit intérieur brut</small>	hypothèse basse + 1,5 % par an	2009 : -2,6 % 2010 : (ND)	-273,33% ---
Péage aller-retour Castres - Toulouse	14,50 € valeur 2009	(ND) €	---
Coût du projet	335 M€ TTC 2009	(ND) €	---
Traffic (hypothèse basse)	(Non Disponible)	(ND)	---

Fiction « Demain en 2020 ! »

2021, bilan de l'autoroute Castres-Toulouse, un an après sa mise en service

Un an tout juste après sa mise en service, l'autoroute Castres -Toulouse s'avère être un vrai fiasco économique : le trafic n'atteint pas les chiffres annoncés en 2009 par la DREAL, et l'équilibre financier est bien loin d'être réalisé.

Plusieurs éléments en sont la cause :

1/ Une trop grande sous-estimation du prix du baril de pétrole, fixé par la DREAL dans son dossier du débat public de 2009 pour le calcul de la valeur basse du trafic sur l'horizon 2025. Dès 2011, le prix maximum du baril utilisé par la DREAL dans ses estimations était dépassé, l'écart étant en constante augmentation suite aux nombreux conflits mondiaux, et aux besoins exponentiels de la Chine en pétrole, du fait d'une croissance économique annuelle à deux chiffres. En conséquence, le litre de gasoil frôle désormais les 2,3 € le litre, et la population limite ses déplacements au strict nécessaire, ou utilise les transports en commun. Il est à noter que le développement de la voiture électrique, après des débuts prometteurs, se révélera à terme une mauvaise solution (l'hiver, aux périodes les plus froides, le branchement des voitures pour recharger les batteries ont fait écrouler les centrales de production dans certains secteurs déjà au maximum de leur capacité pour couvrir les besoins en chauffage). Par ailleurs, la relocalisation de l'économie, c'est à dire le rapprochement des lieux de production des lieux de consommation a fortement fait diminuer les transports de marchandises.

2/ La vitesse sur autoroute étant passée à 110 km/h depuis 3ans, et à 90 km/h voire 70 km/h depuis 5 ans sur toutes les rocade et autoroutes urbaines des grandes villes¹, l'attrait de l'autoroute par rapport au réseau secondaire en est d'autant diminué, surtout si on considère le péage exorbitant d'un Castres-Toulouse à 9,40 €² soit 18,80 € l'aller-retour. Le seul avantage de l'autoroute est l'état de la chaussée car le réseau secondaire est presque à l'abandon depuis que la RN 126 a été déclassée, et que les conseils territoriaux et collectivités locales exsangues ne peuvent l'entretenir convenablement. Les routes du Tarn sont toujours en déroute.

3/ Le covoiturage et les transports en commun ont fortement progressé. En effet devant la pression de la population, les élus des collectivités territoriales ont dû installer des aires de covoiturage et organiser des services de transport en commun adaptés aux besoins des salariés : horaires et cadencements revisités, tant pour le train que pour les bus locaux ou régionaux. Aujourd'hui la fréquentation des bus entre Castres et Toulouse a explosé, comme en son temps il y a 10 ans, la liaison Albi-Castres avec Tarn bus.

D'autre part, le marasme économique que nous vivons depuis la crise de 2008 n'a pas permis à Castres de se développer malgré cette nouvelle infrastructure autoroutière. Il s'avère donc que l'autoroute seule ne pouvait pas

apporter la prospérité attendue, ce que les experts expliquaient il y a 10 ans.

Ce fiasco n'est pas sans conséquence sur les finances des collectivités territoriales et des communautés de communes. En effet, le concessionnaire avait su négocier un système de compensations financières pour combler ses déficits éventuels d'exploitation (comme pour l'autoroute Langon-Pau). Ainsi, contrairement au principe de la concession, ce n'est pas l'utilisateur seul qui met la main à la poche, mais chacun d'entre nous par ses impôts locaux qui ont fait l'objet de fortes augmentations (et ce n'est pas fini). A moins que les collectivités territoriales préfèrent sacrifier d'autres postes budgétaires comme l'allocation d'autonomie pour les personnes âgées, la gratuité des transports en commun pour les chômeurs et les précaires, ou le RSA.

Les analyses des collectifs d'opposants à cette autoroute n'étaient donc pas que des élucubrations d'oiseaux de mauvaise augure. La réalité est malheureusement bien là pour les confirmer. L'aveuglement obstiné des services de l'État et des pouvoirs économique-politiques locaux nous a conduit à cette situation catastrophique.

Thierry R

¹ Il est devenu urgent de réduire la production des GES en réduisant la vitesse sur autoroute et rocade, ce que l'Espagne avait fait dès 2011 pour réduire aussi sa facture pétrolière.

² Les tarifs de péage augmente de 2,5% par an, un aller Castres-Toulouse était estimé à 7,5 € en 2011, donc en 10 ans +25%.

Qui a dit ?

Réponse :

Bernard Lalande, conseiller général de Charente - Maritime

<http://www.sudouest.fr/2011/03/24/entre-gentlemen-sainto-ngeais-351694-632.php>