

LETTRÉ OUVERTE

A : M. MALVY Martin, président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées,
M. CARCENAC Thierry, président du Conseil Général du Tarn,
M. IZARD Pierre, président du Conseil Général de la Haute-Garonne
M. BUGIS Pascal, président de la communauté d'agglomérations Castres - Mazamet

Copie : Mme GOURJADE Linda, députée de la 3^{ème} circonscription du Tarn
M. FOLLIOU Philippe, député de la 1^{ère} circonscription du Tarn
M. VALAX Jacques, député de la 2^{ème} circonscription du Tarn
Mme ALQUIER Jacqueline, sénatrice du Tarn
M. PASTOR Jean-Marc, sénateur du Tarn

Objet : **Projet autoroutier Castres – Toulouse**

Messieurs les Présidents de collectivité,

Vendredi 29 novembre, au cours de la réunion informelle avec les parlementaires et présidents des collectivités et des chambres consulaires du Tarn, Monsieur le Préfet de région a présenté de **nouveaux éléments à la hausse** concernant le projet autoroutier Castres – Toulouse.

Suite aux coûts et délais de réalisation alarmants de ce projet d'autoroute, qu'il soit financé partiellement par une concession ou bien intégralement sur fonds publics, vous trouverez ci-après, sous forme de communiqué de presse, nos commentaires et notre demande. Elles sont le reflet de la réaction des sud tarnais, qui ne comprennent pas en période de crise, l'engouement des élus pour un tel projet démesuré et inadapté aux besoins du territoire.

Nous vous remercions par avance de bien vouloir prendre en compte dans vos prochaines décisions sur le projet autoroutier, le seul réel besoin des sud tarnais et usagers de la RN126 et le souci d'un usage réfléchi de l'argent public.

Nous vous prions de bien vouloir agréer Messieurs les Présidents, nos sincères et respectueuses salutations.

Le porte-parole du collectif RN126.

Frédéric MANON





Autoroute Castres – Toulouse

*Le service rendu aux usagers oublié,
la faillite assurée !*

Le préfet de région vient d'actualiser les données sur le projet autoroutier, qui devient encore plus alarmant et inadapté au sud Tarn.

L'autoroute, c'est désormais :

- **500 M€ TTC (1/2 milliard d'€) dont 180 M€ TTC de fonds publics (sub. d'équilibre)**
- **2024 : date de mise en service**

Ce que le préfet ne dit pas :

- **En 2007**, le projet était présenté pour 289 M€ TTC, avec une subvention de 100 M€ TTC. **Aujourd'hui**, il est évalué à 1/2 milliard d'euros TTC. L'augmentation, en 7 ans, est donc de 73% pour le projet, et de 80% pour la subvention. C'est ahurissant, et inacceptable. Jusqu'où ira cette dérive d'ici le choix du concessionnaire ? Aucun financeur ne peut envisager un investissement de cette importance si mal maîtrisé, et pour un trafic de bout en bout aujourd'hui de seulement 3300 v/j.
- **En 2007**, ils promettaient l'autoroute en 2013. **Aujourd'hui**, elle ne sera mise en service au mieux qu'en ... 2024 !!!
- **La subvention n'a pas augmenté selon les surcoûts du projet**, alors que la DREAL a maintes fois expliqué que tout surcoût se répercute automatiquement sur la subvention d'équilibre. Il n'y a que deux explications possibles : le péage sera revu à la hausse (10 € par trajet ? 12 € ?), ou la subvention sera augmentée une fois prise la décision des collectivités.
- **On file droit sur la situation de l'autoroute Langon - Pau** : un trafic 40% plus faible qu'estimé, qui a créé 70 M€ de déficit du concessionnaire en 2 ans. Une autoroute vide, la puissance publique qui s'est endettée pour ça, et qui s'effraie de devoir bientôt reprendre la dette que laissera la faillite du concessionnaire.

**Les présidents des collectivités,
M. Malvy, M. Carcenac, M. Bugis, et leurs conseillers
vont-ils décider la faillite sur Castres – Toulouse ?**

Le sud Tarn ne peut pas être condamné ainsi !

Les coûts et les délais ne sont pas les bons critères de choix.

Il n'y a qu'un seul critère pour décider :
le rapport « service rendu aux usagers/coûts du projet ».

Ce critère incontournable permet de rechercher la meilleure solution aux besoins des usagers de la RN126. C'était le fil directeur du travail de la commission Mobilité 21, et ce devrait être l'objectif de la puissance publique.

- **Les délais** sont seulement une composante du **service rendu**, comme le coût d'usage de l'infrastructure, la fiabilité du temps de parcours, le niveau de sécurité, l'accès aux commerces existants, les besoins des territoires traversés, ...
- **Les coûts du projet** doivent inclure les coûts indirects : aménagement des voies secondaires, expropriations, destruction des terres agricoles, effets sur les exploitations agricoles, impacts sur l'environnement, réchauffement climatique, endettement des collectivités, ...

Avec ce critère « service/coûts », l'autoroute est la solution la plus mauvaise.

Il est possible de réaliser des aménagements efficaces de la RN126 existante, pour **8 à 10 fois moins chers**, et pour **2017-2018**.

- Le préfet de région n'a présenté qu'un projet autoroutier à ½ milliard d'euros pour après 2024 (à péage) ou 2032 (sans péage).
- Nous proposons une solution à moins de 50 M€ réalisable avant 2018 : un contournement court de la zone du Mélou, la suppression du feu de Saïx, l'amélioration du confort de conduite et du cadre de vie des riverains entre Castres et Soual.
C'est la priorité, elle règle l'essentiel des difficultés sur l'itinéraire.

Nous exigeons que le sud Tarn soit traité selon ce rapport
« service rendu aux usagers/coûts du projet ».

C'est tout le sens des dernières élections (Législatives en 2012) qui se sont majoritairement prononcées dans le sud Tarn pour la seule candidate (Linda Gourjade) qui défend l'aménagement de la RN126 existante. Cette majorité de citoyens, c'est aussi des usagers de la RN126 de Castres à Toulouse : des entrepreneurs, des transporteurs, des commerçants, des agriculteurs, des salariés, des syndiqués, des chômeurs, des ménages aisés ou non, des retraités, ...

La majorité des sud tarnais s'est déjà prononcée
en 2012 CONTRE l'autoroute.

Nous demandons aux collectivités de délibérer pour
l'engagement immédiat d'études sur l'aménagement de la RN126 existante,

8 à 10 fois moins cher, 3 fois plus rapide à réaliser, plus adapté au très faible trafic.