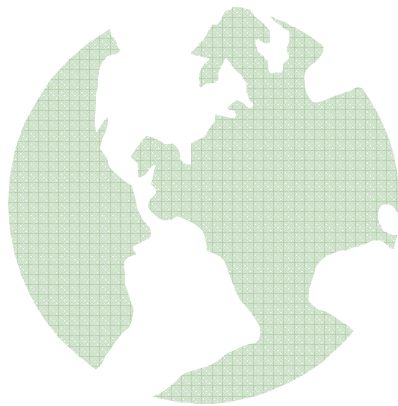


# Lettre au Pays de Cocagne

## Autoroute Castres-Toulouse, où en est-on ?

ou

*« Tous les chemins mènent à Rome,  
mais l'autoroute qui doit conduire au Capitole n'est pas encore goudronnée ! »*



**L'autoroute Castres-Toulouse est le grand sujet** qui va encore agiter le territoire du Pays de Cocagne dans les prochains mois, voire l'année prochaine.

Après un débat public qui a duré presque 4 mois et qui s'est clos en janvier 2010, suivi de la rapport de la CNDP<sup>1</sup> organisatrice de ce débat, il y a eu la décision de l'ex ministre Borloo le 25 juin 2010 demandant la poursuite des études du projet en vue de l'enquête publique.

**Depuis octobre dernier** s'est donc engagée une nouvelle étape, sur laquelle nous vous proposons de faire le point après quelques rappels.

Certains penseront que l'on a déjà fait le tour de la question, que cette autoroute est décidée, qu'il faut la faire, et donc « **circuler y'a rien à dire** ». Que ceux qui sont convaincus effectivement qu'il n'y a plus rien à dire sur le sujet passent leur chemin, pour les autres, inquiets, dubitatifs, curieux, nous les invitons à poursuivre la lecture de cet article. Ils découvriront alors les vrais dessous de ce dossier, et surtout qu'il ne faut jamais vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué.

**Avant d'aller plus loin**, sachez que tout ce qui est avancé ou relaté ici, s'appuie sur des éléments vérifiables (voir le site du [collectif RN126](http://collectif.RN126)). Et toute ressemblance avec des personnes ou des faits réels, n'est absolument pas fortuite.

<sup>1</sup> CNDP : Commission Nationale du Débat Public

## Les usagers de la RN126 actuelle lésés par l'autoroute Castres – Toulouse

En effet, demain pour faire Castres-Toulouse on aurait le choix entre :

**Une autoroute à péage à plus de 10c d'€ le km (plus de 15 € l'A/R soit 2x75 km de Castres à Toulouse)**

... ou bien ...

**Un itinéraire de substitution dégradé,**

- obligeant à repasser par les centres villages (Soual-Puylaurens),
- truffé de rond points,
- sans aménagements sécurisés,
- avec un trafic comparable à celui d'aujourd'hui,
- avec un revêtement délabré ...

... tout simplement parce que le financement public de l'autoroute concédée nécessaire au titre de la subvention d'équilibre conduira les collectivités et l'Etat à réduire l'effort de mise à niveau et d'entretien de l'itinéraire de substitution, lésant de fait tous les usagers, ne voulant ou ne pouvant emprunter l'autoroute.

De plus, les sections à 3 voies les mieux aménagées de la RN126 seraient réutilisées pour l'autoroute, les usagers actuels devant se rabattre sur une simple 2x1voie.

Certes, cet itinéraire sera gratuit, mais quelle détérioration des conditions de circulation pour les usagers de la route actuelle qui n'emprunteront pas l'autoroute !

**Les conséquences pour la majorité des usagers ? Perte de temps, de confort et de sécurité !**

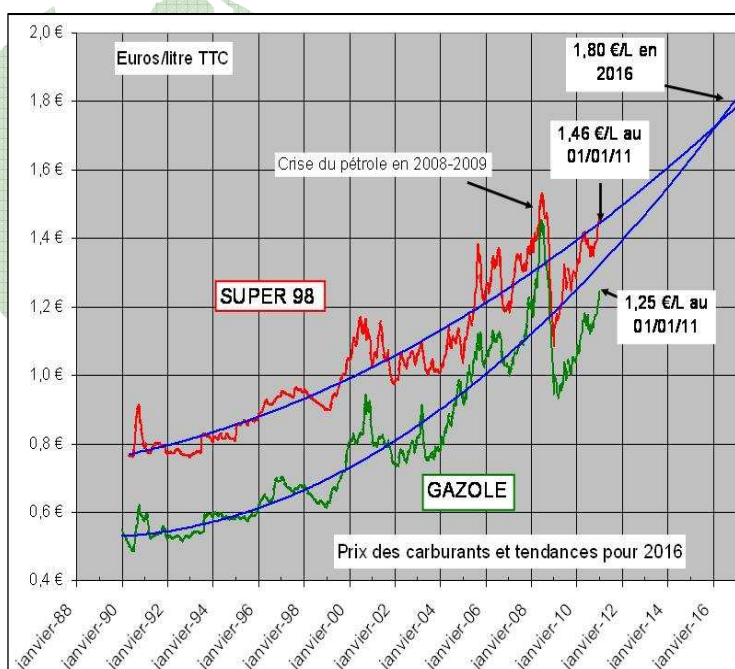
**Vous avez dit « Equité Sociale » ?  
« Qu'es aquò ? »**



## Demain le prix des carburants et du péage

**Les carburants :** le graphique ci-contre donne l'évolution du gazole et du super 98 depuis 20 ans.

- En rouge c'est le super 98,
- En vert le gazole.
- En bleu, un lissage de l'évolution du prix des carburants. Les variations autour de ces courbes lissées sont directement liées aux fluctuations court terme du prix du baril de pétrole en dollars.
- L'évolution lissée du prix des carburants (courbe bleue) a été extrapolée sur les 4 prochaines années.



On notera que lors de la crise en 2008-2009, le prix du gazole a rattrapé celui du super, et qu'après la chute du baril de pétrole au premier trimestre 2009, l'écart entre gazole et super est revenu aux valeurs d'avant la crise à savoir de 20 à 30c d'€. Ce qui veut dire que le gazole est beaucoup plus sensible aux augmentations brutales du prix du baril que le super.

On notera aussi, que 2 ans après la crise de 2008-2009, et la chute entre 40c à 50c d'€ du prix des carburants, ces derniers sont en passe d'ici 1 an à 2 ans de retrouver les valeurs pic atteintes en 2008-2009.

L'extrapolation du prix des carburants (courbe bleue), donne une bonne idée de ce que nous coûteront demain le litre de super et de gazole. En 2016, à l'ouverture de l'autoroute Castres – Toulouse si elle se réalise, le prix du litre de gazole ou de super sera de l'ordre de 1€80, soit près de 12 francs !!!

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/petrole/se\\_cons\\_fr.htm](http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/petrole/se_cons_fr.htm)

### Le tarif du péage:

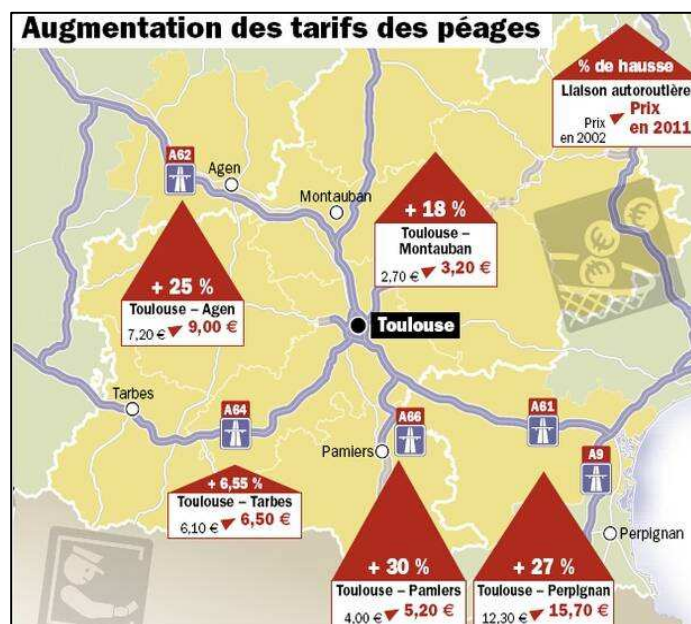
L'augmentation des tarifs de péage est de l'ordre de 2% à 3% l'an en Midi Pyrénées. Sur une autoroute Castres – Toulouse, où le trafic est faible, cette augmentation ne pourra être qu'élevée.

On peut donc s'attendre en 2016 à un coût de 10c d'€ au km. Ce qui nous donne le prix des tickets suivants :

- Cambon - Castres : 3,6 €
- Puylaurens - Castres : 1,8 €
- Cambon - Toulouse : 3,1 €
- Puylaurens – Toulouse : 4,8 €
- Soual - Toulouse : 6 €



Sur ce trajet Soual - Toulouse, le gain en temps est de 6 mn à 7 mn entre l'autoroute et la situation actuelle (voir P8) donc la minute gagnée coûte 1 €. Ca fait cher, non ?



[Carte de l'article de La dépêche du 01/02/2011](#)

## L'autoroute va-t-elle se faire ?

### L'autoroute va-t-elle se faire ? ... « *le vouloir n'est pas tout, il faut le pouvoir* ».

Pour la plupart, pour ou contre l'autoroute, élu ou simple citoyen, l'autoroute a été décidée par l'Etat, donc elle va se faire. Raccourci rassurant pour certains, désarmant pour les autres. Pourtant, à bien regarder la situation, il y a de nombreuses raisons de rester optimiste si l'on ne veut pas d'une autoroute payante, mais d'une route aménagée pour tous.

**L'expérience est là pour nous rappeler que de nombreux projets autoroutiers sont allés jusqu'à la DUP (Décision d'Utilité Publique), mais n'ont jamais vu le jour faute de moyens.**

**Constat 1 :** « *Le vouloir n'est pas tout, il faut le pouvoir* », et en l'occurrence ici, le pouvoir c'est celui des finances publiques. Car répétons-le, ce n'est pas parce que l'autoroute est concédée, privée, que l'Etat et les collectivités, (c'est-à-dire nous), ne doivent pas mettre la main à la poche. Le concessionnaire va leur demander de l'argent pour couvrir une partie des dépenses et assurer l'équilibre financier du projet (le trafic est insuffisant, les recettes ne couvriront pas seules les dépenses dont les rémunérations des actionnaires : voir l'étude « [Coûts et équilibre financier](#) » du collectif RN126). L'argent public, vos impôts, donné au concessionnaire, c'est ce qui s'appelle la subvention d'équilibre.

**L'Etat l'estime à 135 M€ TTC 2009, pour le collectif RN126 elle s'élève à 200 M€ au moins** Elle dépend bien sûr du coût du projet, et comme celui-ci a été considérablement sous évalué par l'Etat, elle ne pourra qu'augmenter. Or l'Etat n'a plus d'argent, le conseil général de Haute-Garonne ne veut pas du projet et ne veut pas payer, le conseil régional est contre et demande que l'on revienne à un aménagement de la route, et le conseil général du Tarn, dit « oui au projet » en public, et « non je ne payerai pas », en privé. Certains prétendent alors que ce sont les laboratoires Fabre qui financeront l'autoroute : restons sérieux, la loi ne le permet pas. Et les concessionnaires ne sont pas des philanthropes, s'ils ne sont pas sûrs de gagner de l'argent, ils ne joueront pas au jeu de LOTOroute.

**Constat 2 :** **L'autoroute pose de gros problèmes techniques et d'équité sociale.** La rétrocession des déviations de Soual et de Puylaurens n'est pas sans poser d'énormes problèmes. Aujourd'hui gratuite à l'usage, demain elles seront payantes. Ce qui veut dire que tout le trafic local devra repasser par les centres villes, ce que ne pourront pas faire les camions qui ne veulent pas emprunter l'autoroute puisque des arrêtés municipaux leur interdisent le passage par les centres villages (c'est déjà le cas à Soual et bientôt même interdiction à Puylaurens). Pour régler le problème, certains commencent à envisager des déviations de déviations !

Entre Cambon lès Lavaur et Verfeil, l'autoroute est en pleine zone inondable par le Girou. Aucune étude sérieuse n'a été faite encore, mais les ingénieurs peuvent s'attendre au pire.

**A 15 € minimum l'aller retour CastresToulouse, pour gagner 6 mn** au mieux, qui voudra payer ? Et puis le prix du carburant ne va cesser de croître pour atteindre les **1€80** le litre de gazole ou de super (voir plus loin) à la mise en service de l'autoroute. Et le péage, 2 à 3% d'augmentation par an le prix du ticket ([la dépêche du midi du 01/02/11](#)), en 2017, on dépassera les **16€** un A/R Castres Toulouse.

**Ce sera un budget de plus de 15 000€ par an** pour faire quotidiennement un Castres - Toulouse (budget incluant péage, carburant et frais voiture : voir P8) !!!!



**Constat 3 :** Dernier constat et pas le moindre, l'année prochaine ce sont les élections présidentielles et législatives, et bien entendu, ce que les uns tricotent pendant leur mandat, les autres le détricotent le mandat suivant.

## Petit retour en arrière ...

- ☐ **Le débat public ...** *« il vaut mieux se taire pour ne pas paraître con, plutôt que de parler et de ne laisser aucun doute à ce sujet » (Gustave Parking).*

Le moins que l'on puisse dire est que le débat public était indispensable. C'est la loi, car bien que l'Etat et les élus partisans de l'autoroute aient tout fait pour l'éviter, ce débat a eu lieu. Sur ce plan nous avons eu gain de cause ! Cependant, l'Etat, à la fois maître d'ouvrage et décideur, donc juge et partie, a décidé de cadrer et restreindre le périmètre du débat à une simple question de mode de financement de l'autoroute : « **Doit-on la concéder ou bien la réaliser sur fond public ?** ». Dès lors, toute autre solution d'aménagement raisonné de la route a été classée « hors sujet » par l'Etat et exclue du débat ! Un comble quand la finalité d'un débat public consiste à étudier toutes les solutions et rechercher la meilleure pour répondre au besoin (en l'occurrence ici la mobilité des particuliers et des entreprises du bassin Castres-Mazamet et de nos territoires).

Sur le débat public lui-même, il y aurait beaucoup à dire sur son déroulement, le comportement ou les propos de certains élus peu respectueux des citoyens qu'ils sont sensés représenter, sur *l'incroyable armada* de cars entiers de Castrais débarquant à chaque réunion pour faire la claque, et lisant pour la plupart des textes qu'ils n'avaient pas écrits. D'ailleurs, on se souviendra de ce moment d'anthologie lors du débat à Lavaur où deux retraitées castraises, insuffisamment préparées par leurs coaches pro-autoroute, ont lu coup sur coup le même texte, provoquant l'hilarité de la salle.

En final, de ce débat, on ne sait pas s'il faut en rire ou en pleurer, mais une chose est sûre, on regrettera 2 choses :

- l'entêtement de l'Etat à vouloir exclure du débat l'étude de l'aménagement de la RN126, et sa comparaison avec l'autoroute en termes de coût pour les collectivités, d'impact environnemental (emprise sur les terres), et d'intérêt collectif (gratuité pour l'usager). Evidemment, l'autoroute est perdante dans cette comparaison, raison pour laquelle l'Etat a fait blocage !
- le manque de sincérité et d'impartialité du dossier sur l'autoroute présenté par l'Etat. Evidemment, il fallait surtout montrer que l'autoroute était « La solution », et la seule pour répondre au besoin du territoire !

Les insuffisances et les aberrations du dossier ont été dénoncées par le milieu associatif, et en particulier le collectif RN126. Nos interventions ont obligé l'Etat à revoir la présentation de sa copie à la demande de la commission du débat public alertée par nos études. Que ce soit sur les coûts du projet, les trafics, la sécurité routière, l'intérêt économique pour la région, l'équilibre financier du projet ou le gain de temps, tous les chiffres présentés par l'Etat, l'étaient de façon tendancieuse pour masquer les faiblesses du dossier. L'important travail de fond et les études techniques du collectif RN126 (voir site <http://RN126.free.fr>) ont été reconnus par la commission comme « **une véritable expertise citoyenne** ». Ce travail et cette reconnaissance sont loin, très loin, du discours nimby (**Not In My Back Yard – pas dans mon jardin**) et farfelu que les tenants de l'autoroute ont voulu nous attribuer. Ce qui montre, s'il en était, que le choix éclairé d'une nouvelle infrastructure devrait compter avec la participation du milieu associatif et du public, et non pas se faire sur de simples copinages politiques. Et pourtant la réalité est tout autre, comme nous le verrons plus loin !



☐ **La décision de Borloo ... « on peut décider de grandes choses souvent, et n'importe quoi un instant ».**

Nos analyses techniques et le bon sens qui veut que l'on se penche sur le besoin avant de choisir une solution pour y répondre, ont conduit la commission du débat public dans son rapport final, à s'interroger sur l'arbitraire de l'Etat si ce dernier prenait une décision tranchant exclusivement sur la question « oui ou non à la mise en concession ».

En final, l'ex ministre Borloo a déclaré urbi et orbi, (et sans concession) « **Oui à la concession** ». Amen ! **Le contraire aurait été surprenant.**

☐ **Castres-Toulouse, grenello compatible ? ... « toutes les raisons sont bonnes pour justifier quelque chose, même les plus mauvaises ».**

Avec la décision de Borloo, l'autoroute Castres-Toulouse a été inscrite au SNIT<sup>2</sup>, schéma qui retient tous les projets d'infrastructure pour les 20 prochaines années. Le Grenelle impose que tout projet inscrit au SNIT soit évalué avec une grille multicritères, portant sur l'intérêt économique, l'environnement, le social, l'aménagement du territoire, etc. ... Si le projet est mal noté, il n'est pas retenu. Et bien entendu, l'Etat démontre que l'autoroute Castres-Toulouse a une très bonne note et l'inscrit au SNIT, alors que rien dans les dossiers d'études de ce projet ne justifie ce choix et certainement pas les prétendus effets positifs sur l'économie et l'aménagement du territoire. D'ailleurs, ces prétendus effets positifs font pouffer de rire les experts et fonctionnaires compétents du Ministère, tant cette autoroute « cul de sac » stigmatise les incohérences entre réalités du terrain et décisions de l'Etat. Il suffit pour s'en convaincre de réévaluer ce projet avec un peu plus de sérieux et de sincérité, pour comprendre que les vraies motivations de l'Etat sont loin des préoccupations du Grenelle. Les lobbies politico-industriels, le copinage ou les arrangements politiques ont encore de beaux jours devant eux.

☐ **Les vrais dessous de la décision ... « soulevez le tapis, c'est là que se loge la poussière ».**

Pour mémoire, et bien comprendre la situation, un petit rappel : en 2007, l'autoroute débarque sur la place publique, en 2008 est nommé un nouveau préfet de région Midi-Pyrénées JF. Carencio, chaud défenseur de l'autoroute (voir encadré ci-dessous), et qui n'est autre que le directeur de cabinet du Ministre JL. Borloo en 2009-2010 au moment de sa décision sur l'autoroute ! Et bien sûr, ce n'est pas pour rien que le 19 novembre dernier en comité de suivi sur l'autoroute, le député maire B. Carayon a remercié chaleureusement l'ex préfet JF. Carencio pour « son action décisive en faveur du projet autoroutier ». On ne peut non plus ignorer lors du débat public, l'intervention par lettre du 09 déc. 2009 du même député maire B. Carayon et du maire de Castres P. Bugis pour considérer « comme une dérive inacceptable » le choix de la commission du débat public de relayer les demandes d'études complémentaires du collectif RN126 sur l'aménagement de l'existant en alternative à l'autoroute.

Déclaration de JF. Carencio  
[La dépêche du midi 01/12/2007](#)  
« Il faut la faire ! **La liaison n'est pas dans les restrictions du Grenelle de l'environnement. Je saisisrai la commission nationale du débat public si c'est nécessaire.** »



" Donc c'est d'accord, on décide l'autoroute et vous pensez à nous aux prochaines ..... "

<sup>2</sup> SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transports

## L'autoroute en quelques chiffres par la DREAL ...

### ... et revus par nous !

Thème	Chiffres DREAL	Notre estimation	Commentaire
<b>Gain de temps entre autoroute et une RN126 aménagée</b>	15 mn	6 mn	Si la section Castres-Soual était aménagée correctement (contournement court de la ZI MELOU et carrefour dénivelé au feu de Saïx), le gain de temps pour aller à Toulouse NE ne serait que de 6 mn, et nul pour aller à Toulouse sud, l'itinéraire par la D826 étant plus performant (voir P8).
<b>Impact environnemental</b>	350 ha d'emprise liée au goudron	Plusieurs milliers d'hectares de terres agricoles	La DREAL ne compte pas les effets dus au « remembrement » (1 ha de goudronné, c'est 70 ha de remembrés), aux pertes de terres cultivées liées à la surélévation de la voie en zone inondable, à l'emprise des échangeurs, à la pression foncière qui transformera inévitablement le secteur entre Puylaurens et Verfeil en zone urbanisée (voir St Sulpice, Nailloux, ...).
<b>Effet économique</b>	1000 emplois et 12000 nouveaux arrivants en 2025 à Castres	Nul	1000 emplois pour 12 000 habitants. Cela fait 1 pour 12, or l'équilibre est à 1 pour 3 (1 emploi pour un couple avec un enfant). Que feront les 3000 autres nouvelles familles ?
<b>Coût du projet</b>	335 M€ TTC 2009	450 M€	Notre estimation est confirmée par trois sources différentes. Les bilans LOTI (voir P8), le dossier DREAL de 2007 préliminaire au PDMI, le coût de l'A19 présenté pendant le débat. Tous ces chiffres conduisent à 9 M€ au km. Donc pour les 50 km à mettre en 2x2 voies entre Castres et l'A68 .... ???
<b>Prix du péage</b>	15 € aller retour Castres-Toulouse	16 €	C'est ce que nous avons annoncé dès 2007. Et 15 € c'est sans compter l'augmentation annuelle de 2 à 3% du prix du péage !!!
<b>Subvention d'équilibre = argent public = vos impôts</b>	135 M€ TTC 2009	> 200 M€ TTC 2009	L'étude de l'équilibre financier du projet aboutit à +200 M€ pour que le projet soit équilibré pour le concessionnaire.



**L'autoroute ce sera 9 à 10 M€ du km !!!**

## Les bilans LOTI <sup>(1)</sup>

La LOTI impose que tous les grands projets d'infrastructure routière fassent l'objet d'une évaluation 3 à 5 ans après leur mise en service. Les constats <sup>(2)</sup> sont :

- **Coût moyen 9,5 M€/km TTC 2009**
- **Coûts sous-estimés de 30 % en moyenne.**

<sup>(1)</sup> Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

<sup>(2)</sup> Analyses transversales de bilans LOTI : SETRA avril 2008.

## Les chiffres de l'A19

(Artenay – Courtenay)

- **Mise en service** : 2005
- **Longueur** : 101 km
- **Nombre de diffuseurs** : 5
- **Remembrement** : 40 000 ha.
- **Coût final** : 960 M€ TTC 2008
- **Durée de réalisation** : 10 ans

## L'autoroute facteur d'emploi ?

**Molex – Villemur s/Tarn**, à 20mn de l'A20 et l'A62, licencie ...

**Carcassonne avec autoroute** : Taux de chômage supérieur à la moyenne nationale ...

**Auch sans autoroute** : Taux de chômage inférieur à la moyenne nationale et gains d'emplois.

## Le prix du déplacement

### Le péage

**J'habite Castres et travaille à Toulouse, ou l'inverse. Combien ça coûte ?**

**Par l'autoroute : +15 000 €/an dont +3 000 € de péage**

- Péage : 15,00 €/jour
- Trajet : 150 km/jour
- Nb jours ouverts / an : 220 j
- Frais véhicule : 0,35 €/km <sup>(1)</sup>
- Abonnement péage : 8% réduit.

<sup>(1)</sup> Barème kilométrique 2008 : 6 CV

**Par le train : 1 500 €/an ou 750 € pour un salarié** d'une entreprise de plus de 50 salariés.

## Le gain de temps

**Aller à Toulouse, oui mais où à Toulouse ?**

Aller à Toulouse, ne se résume pas à aller au péage de l'Union. Pour rejoindre Labège, Rangueil, ou le Cancéropôle par l'Union avec l'autoroute, c'est 11 km de plus, une perte de temps dans les encombrements de la rocade Est et une dépense supplémentaire avec le péage.

**L'autoroute, ce sont juste 6 mn de gagnées !**

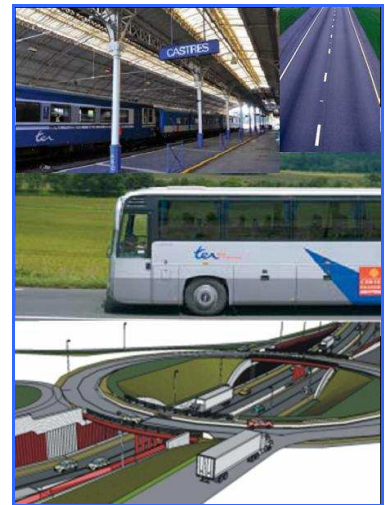
### Temps de trajet

	Castres – Soual 9km	Soual – A68 41 km <sup>(1)</sup>	Gain de temps par Autoroute
<b>Autoroute</b> <sup>(3)</sup>	110 km/h 5 mn	110 km/h 22 mn	
<b>Situation actuelle</b>	50 km/h 11 mn	85 km/h 29 mn	<b>11 mn<sup>(2)</sup></b>
<b>Route aménagée</b>	70 km/h 7 mn	90 km/h 28 mn	<b>6 mn<sup>(2)</sup></b>

<sup>(1)</sup> Hors dév. Puylaurens et Soual déjà à 110 km/h

<sup>(2)</sup> 2x1mn retirées : passage au péage

<sup>(3)</sup> Vitesse max. envisagée demain sur les autoroutes : 110 km/h



## Les solutions alternatives

### Aménager la RN126

**Pour la sécurité :**

- Glissières latérales (arbres)
- Glissières centrales (zones de dépassement)
- Carrefours dénivelés
- Voies de désenclavement pour supprimer les accès privés
- Signalisation

**Pour le confort :**

- Revêtement de qualité
- Profil et visibilité de la route

**Pour les temps de trajet :**

- Contournement ZI Melou
- Carrefour dénivelé à la place du feu de Saïx
- Zones de dépassement localisées

## Les transports en commun

**Un service de cars efficace, ...**

- performant, et cohérent avec le PDU <sup>(1)</sup> toulousain, (priorité aux bus sur la rocade en 2012)
- réalisé sur l'horizon 2011
- avec un cadencement et des horaires ajustés en fonction des besoins
- aux tarifs calés sur ceux de la SNCF

<sup>(1)</sup> Plan de Déplacement Urbain