



AUTOROUTE

TOULOUSE / CASTRES-MAZAMET

7 SEMAINES
POUR
CONFIRMER !

ENQUÊTE PUBLIQUE

5 DÉC. 2016 > 23 JANV. 2017

ARGUMENTAIRE AUTOROUTE
Les raisons de l'urgence



COMITÉ DE SOUTIEN AUTOROUTE

www.via81.fr

www.7semainespour.com

En septembre 2016, un sondage IFOP paru dans La Dépêche du midi confirme le soutien de la population puisque 80% des personnes interrogées confirment leur soutien à un projet d'autoroute.

La question de la part des financements publics dans l'aménagement d'une voie rapide se pose sans autre alternative que de faire appel à des fonds privés pour réaliser une 2x2 voies dans un temps raisonnable. En l'absence de fonds publics suffisants (la dette publique s'élève à 99% du PIB), le territoire a vu la création de seulement 6,8 km d'autoroute en 16 ans. A ce rythme-là, il faudra attendre 50 ans pour achever le projet.

Le péage est donc la seule solution pragmatique pour réaliser cette infrastructure. Le prix envisagé qui se situera entre 5 et 6,5 € pour Castres-Toulouse est au même niveau que les prix de toute autre autoroute concédée en France.

La question de l'emprise foncière qui impacte les agriculteurs est prise en compte par la Chambre d'Agriculture du Tarn qui s'est exprimée en faveur du projet et qui veille à ce que les agriculteurs impactés fassent l'objet d'un traitement approprié.

La question de la fréquentation de cette route doit être mise en perspective. Avec 8000 véhicules/jour dans sa partie la moins fréquentée, cette route est au même niveau que la route Toulouse-Albi avant sa mise en 2x2 voies. Toulouse Albi 10 ans plus tard, c'est 20000 véhicules/jour. Considérer que cette infrastructure sera sous-utilisée, c'est ignorer la situation particulière de la métropole toulousaine, sa croissance vertigineuse et les besoins de déplacement qui en découlent.

Castres-Mazamet est un dernier territoire de France à se situer à plus de 1 heure de toute infrastructure autoroutière. La compétitivité du territoire est menacée. Avant même de compter créer des emplois, l'urgence est aujourd'hui de maintenir les emplois et les services existants. L'autoroute est justifiée par l'équité territoriale et la solidarité nationale exprimée par les politiques d'aménagement du territoire.

Elle améliorera significativement la sécurité de cette route.

LE CHOIX DE LA SECURITE

- En septembre 2016, un sondage IFOP paru dans La Dépêche du midi confirme le soutien de la population puisque 80% des personnes interrogées confirment leur soutien à un projet d'autoroute.
- Au cours de la période 2011-2015, on a compté 32 accidents sur la RN 126, de Castres à Teulat (partie tarnaise de l'itinéraire). Ces accidents ont entraîné 5 tués et 61 blessés (dont 38 hospitalisés).
- Il y a 5 fois moins d'accidents sur autoroute que sur route nationale. Il n'y a pas de raison pour que les habitants du Sud du Tarn risquent plus leur vie en prenant le volant que ceux d'Albi, Tarbes ou Montauban.
- Depuis 30 ans, le trafic a énormément augmenté entre Castres et Toulouse... mais la route n'a pas suivi cette évolution !
- Statistiquement, l'autoroute est 5 fois moins accidentogène qu'une route classique. Le gain de sécurité s'explique par les caractéristiques de conception des autoroutes, qui évitent les chocs frontaux et les accidents liés aux carrefours. (*Source Observatoire de la Sécurité Routière*)
- Sur route, les chocs frontaux sont une des causes les plus meurtrières. (On l'a vu tristement lors de plusieurs collisions récentes camions/autocars).
- L'autoroute permet la séparation du trafic local de proximité et le trafic de transit.
- Pour les trajets de proximité, la nationale deviendra plus sûre parce qu'elle sera allégée des camions et du trafic de transit.
- La qualité de l'équipement, (signalétique, bande d'arrêt d'urgence, organisation des secours, patrouilleurs) est garantie par la société d'autoroute.
- 38,2 % des usagers sont tués lors d'un accident à un seul véhicule sans tiers. Il s'agit souvent d'une perte de contrôle du véhicule, qui se termine contre un obstacle rigide situé en bord de chaussée. (*Observatoire Sécurité Routière 2012*)
- 49,1 % des usagers morts sur la route sont tués lors d'une collision entre au moins deux véhicules, dont la moitié en collision frontale, généralement au cours d'un dépassement, et un quart en collision par le côté, la plupart en intersection.

- Pour les urgences, la rapidité d'intervention est décisive
L'autoroute est nécessaire pour les urgences. Aujourd'hui la question du transport des malades ou des blessés vers Toulouse ou Castres est problématique. La perte de quelques minutes peut être décisive quand le pronostic vital est engagé.
- Le manque d'accès rapide au CHU de Toulouse est préoccupant, par exemple pour les grands prématurés.
- L'environnement médical dépend de l'autoroute. La désertification médicale est liée à l'enclavement du territoire.
 - Difficulté de faire venir de jeunes généralistes et spécialistes.
 - Difficulté de recrutement pour les hôpitaux et cliniques de Castres et Revel.
- Le déplacement des patients devant suivre des séances répétées de chimiothérapie à Toulouse est une épreuve pour les malades et un danger pour les ambulanciers.
- Risque pour les ambulanciers qui en hiver doivent rouler rapidement dans le brouillard.
- L'hôpital de Revel est très isolé. Le mode d'intervention par la route est problématique. Il y a nécessité d'améliorer la liaison pour sortir le bassin de Revel de l'isolement. Le SAMU répond parfois difficilement à l'urgence dans le contexte actuel.
- La désertification médicale est accélérée par l'enclavement du territoire

- En 30 ans, le Sud du Tarn a perdu 2 490 emplois (-4,9%). Dans le même temps, le bassin de Montauban gagnait 19 183 emplois (30,8%), et l'Albigeois gagnait 10 489 emplois (+20,2%), particulièrement depuis la mise en service de l'A68 Albi-Toulouse en 1993. (Source Insee 2013)
- Depuis une vingtaine d'années, l'enclavement a provoqué le transfert d'activités hors du territoire d'entreprises ayant été rachetées ou dont le siège était hors du département : April, Weir Minerals, Sud Découpage, Caréco, Alquier Colles et Gélatines... Cette situation concerne plus particulièrement des PME très performantes dans leur secteur et rachetées par des groupes dont les centres ne sont pas locaux. Ces firmes sont au nombre d'une quarantaine et représentent environ 3 000 emplois. On estime à 500 emplois supplémentaires la disparition d'effectifs sur le bassin si l'autoroute ne devait pas se faire dans les 5 prochaines années.
- Etre à l'écart du réseau apparait comme un signe négatif au regard d'investisseurs surpris par cette singularité.
- Les entreprises choisissent un lieu d'implantation en fonction de critères précis : liaisons routières, tissu économique local, haut débit... Castres-Mazamet est éliminé d'office des listes de sites possibles en raison de l'absence d'autoroute.

- La liaison avec l'aéroport de Toulouse Blagnac est stratégique pour l'implantation et le maintien des entreprises. L'activité des entreprises de dimension nationale et internationale (SEPPIC, Pierre-Fabre, Comau...) implique des liens quotidiens avec l'extérieur, et notamment avec l'aéroport de Toulouse Blagnac.
- L'absence d'une liaison rapide vers l'aéroport international risque de peser lourd dans les futurs choix stratégiques.
- *"C'est l'autoroute des patrons"*
Non, justement, c'est l'autoroute pour ceux qui veulent travailler ici, près de chez eux. Et pour cela, il faut qu'il y ait des entreprises qui s'installent et grandissent localement. Sans autoroute, pas d'entreprises et pas d'emploi.
- Faire l'autoroute, c'est rétablir l'équilibre économique dans le département du Tarn, où l'activité s'est déplacée vers le nord depuis l'ouverture de l'autoroute.
- L'évolution démographique est liée à l'autoroute.
Entre 2008 et 2013 :
Montauban : + 11 144 habitants,
Albi : + 5 064 habitants,
Carcassonne : + 3 876 habitants,
Castres-Mazamet : seulement + 305 habitants
- Si nous ne sommes pas rapidement reliés au réseau autoroutier, le risque de déclassement, de perte de population et donc de perte des services est réel.
- Le commerce local se développera si l'activité économique et la démographie se développent. Le commerce a besoin d'une population diversifiée. Sans développement de la population et du tissu économique, le commerce continuera à souffrir comme il le fait déjà. Jusqu'à quand ?
- L'autoroute va redonner de la valeur à nos maisons. Cela va relancer l'immobilier. Aujourd'hui, les prix baissent parce qu'il y a beaucoup de logements qui ne se vendent pas.
- Recrutement : Le bassin local d'emploi n'offre pas une diversité et un choix suffisant pour tous les besoins des entreprises. Par exemple, l'embauche de cadres ou de spécialistes s'effectue donc à l'échelle nationale, voire internationale. Il est difficile de les faire venir dans une région isolée mal desservie par une nationale dépassée.
- A l'écart du réseau autoroutier régional, le risque de désertification est réel.
- Réaliser cette concession autoroutière, c'est signifier aux entreprises le soutien de l'Etat pour leur engagement sur le territoire
- Pour les professionnels qui doivent faire plusieurs allers-retours par semaine, c'est une perte de temps importante, donc d'argent.
- L'autoroute est elle-même une source d'emplois : Pour la construction, pendant la phase de chantier, et ensuite pour son fonctionnement. Ce sont de vrais emplois pérennes : patrouilleurs, agents de surveillance vidéo, guichetiers.

- Le Conseil départemental du Tarn reconnaissait dans son Cahier d'acteur de 2009 dans le cadre du débat public Castres-Toulouse que l'autoroute doit permettre un développement rapide et pérenne dans de nombreux domaines : installation d'activités qui ont besoin d'être directement connectées au grand flux d'échanges nationaux et européens, maintien et arrivée de nouvelles populations avec leurs conséquences dans le domaine de l'habitat et du maintien de l'économie de services à personne, attractivité renouvelée dans le domaine du tourisme etc...

JEUNESSE / ENSEIGNEMENT

- Il faut donner à nos enfants le droit d'étudier et de travailler ici.
- Les statistiques économiques et démographiques montrent que le Sud du Tarn reste en retrait pour la création d'emploi et l'attractivité, quand les villes moyennes d'Occitanie reliées à l'autoroute progressent. Prolonger cette situation, c'est condamner les jeunes à quitter leur ville pour trouver du travail ou pour étudier.
- Les établissements d'enseignement supérieur de Castres et Mazamet ont besoin de s'appuyer sur des professeurs d'université qui viennent de Toulouse pour donner des cours spécifiques. Devant le temps perdu et l'état de la route, il est difficile de convaincre les enseignants toulousains de faire des vacances dans le sud du Tarn.
- L'absence d'autoroute décourage des étudiants extérieurs au bassin à venir y étudier malgré l'existence de filière ou de formations rares ou de pointe (Isis, orthèse-prothèse de la CCI, optique.). Pourtant, cela serait utile au désengorgement des facs toulousaines .
- Pour les étudiants qui poursuivent leurs études à Toulouse et font la navette une ou deux fois par semaine, la route actuelle est source de danger et de perte de temps.

GAIN DE TEMPS

- L'autoroute, c'est Toulouse en moins d'une heure
- L'autoroute rend le temps de parcours moins aléatoire.
- Le gain de temps estimé par les services de la DREAL est de 35 minutes entre Castres et Toulouse.
- Sur autoroute, la vitesse moyenne réelle est proche de la vitesse autorisée, environ 120 km/h. Sur nationale, la moyenne réelle est proche de 60 km/h.
- 1h10 gagné pour l'aller-retour, c'est de la fatigue et des risques en moins.
- C'est un gain de productivité important pour les professionnels : 1h10 de temps de travail perdu sur l'aller-retour coûte cher aux entreprises.

- Le gain de temps apporté par l'autoroute est clair si l'on compare les cas d'Albi et de Castres: Albi et Castres sont à la même distance de Toulouse (75 km).
Aujourd'hui : Albi-Toulouse = 55 minutes
Castres-Toulouse = une heure et demi.
(Et sans autoroute l'augmentation du trafic tend à allonger de plus en plus ce temps de parcours)

AGRICULTURE / URBANISATION

- Il faut rétablir la vérité sur la consommation de terres agricoles :
Autoroute : **412 hectares** utilisés pendant le chantier de construction, ramené à 316 hectares une fois en service.
Urbanisation de la grande banlieue toulousaine : **1 200 hectares** consommés chaque année sous la pression urbaine.
La consommation de terres agricoles dans la banlieue toulousaine est équivalente à 3 autoroutes chaque année !
- La croissance toulousaine conduit à créer des lotissements dans la grande banlieue de Toulouse, qui génèrent encore plus de déplacements quotidiens. Alors, qu'est-ce qui protégera mieux les terres agricoles et l'environnement ? Le développement des villes moyennes, telles que Castres-Mazamet, où l'étalement urbain boulimique de la couronne toulousaine ?
- *"Une 2x2 voies sur place consommera moins d'espace agricole et rural"*
FAUX ! Une 2x2 voies avec de nombreux ronds-points favorise l'étalement urbain : tout au long du tracé, chaque village veut créer sa zone d'activité, son lotissement... Avec l'autoroute, les pôles sont limités et organisés autour des échangeurs. C'est pour cela qu'il n'y a que 4 zones d'échange sur le tracé : Castres, Soual, Puylaurens, Verfeil.
- La chambre d'agriculture du Tarn s'est prononcée dès 2009 pour le désenclavement du Sud du Tarn. Elle considère qu'il ne lui revient pas de choisir entre une concession et une 2x2 voies. Elle est naturellement attentive pour trouver des solutions économes en foncier. La question importante de l'accès aux champs a été traitée par la DREAL.

DEVELOPPEMENT DURABLE

- Sur le plan de l'environnement, l'autoroute fait mieux que la nationale.
Les nouveaux tronçons d'autoroute mis en service aujourd'hui en France sont exemplaires d'un point de vue environnemental.
La déviation de Puylaurens en est un parfait exemple.
- La déviation de Puylaurens se révèle être un excellent laboratoire. Elle n'a aucune conséquence majeure sur l'environnement. Nombre de précautions avaient été prises et

personne aujourd'hui ne regrette cet équipement, ni les Puylaurentais ni les usagers de l'axe Tarn Sud Toulouse qui ont vu sauter un point noir.

- Conçue comme un milieu fermé, l'autoroute n'a pas d'interaction avec le milieu naturel (eaux de ruissellement et pollutions accidentelles captées). La biodiversité est aussi prise en compte avec le respect des « corridors écologiques » et de nombreux passages de traversée pour la faune.
- L'autoroute est plus propre que la nationale : Sur la nationale, les dépôts d'huile, d'hydrocarbures et de caoutchouc partent dans la nature.
- Sur la RN 126, en cas d'accident ou de renversement d'un camion, comme cela s'est déjà produit, tout se déverse dans le milieu naturel. Cela n'est pas le cas sur l'autoroute, où les ruissellements sont captés.
- La pollution est plus importante sur une route en 2x1 voies que sur une 2x2 voies. Par ailleurs, on sait que la pollution est une question de réglage de son véhicule. 20% de véhicules mal réglés engendrent 80% de la pollution.
- Sur la nationale, les freinages, ralentissements, changements de vitesse dans les ronds-points entraînent une augmentation de la consommation, pour une vitesse bien plus réduite que sur autoroute.
- Entre 2012 et 2016, le parc automobile électrique ou hybride est passé de 2,2% à 4%. Les transports routiers représentaient aujourd'hui 70% de la consommation française de produits pétroliers. Le progrès des moteurs et l'augmentation des moteurs électriques aura une incidence significative sur les consommations.
- L'autoroute ne porte pas atteinte à la biodiversité. 40 ans de culture intensive, d'utilisation d'engrais et de pesticides, de suppression des haies et des bosquets ont fait bien plus de mal à la biodiversité qu'une autoroute.
- Le rapport de l'Autorité Environnementale pose la question de l'augmentation de la pollution générée à Toulouse par l'autoroute.
La réponse à cette question est claire : A l'entrée de Toulouse, le trafic issu du nouveau réseau autoroutier de l'axe Castres-Toulouse correspond à un trafic supplémentaire de + 2400 véhicules/jour par rapport à celui évalué sans projet, ce qui est négligeable par rapport aux trafics connus sur le périphérique toulousain. On compte en 2010, 100 000 véhicules sur la rocade Est, 110000 sur la rocade Nord et 130 000 sur les rocades Sud et Ouest. Le projet Castres-Toulouse est négligeable face à la pollution d'origine routière sur l'agglomération.

PEAGE

Péage : stop à l'intox !

- Le tarif précis sera connu après la réponse à l'appel d'offres faite par les sociétés d'autoroute. Il doit être suffisant pour équilibrer l'investissement, mais pas trop élevé pour que l'autoroute reste attractive. Cette analyse est confirmée par le dossier d'Enquête publique,

qui estime un péage autour de 11 centimes le km, dans la moyenne des autoroutes françaises.

- Le prix du péage sera celui qui existe sur toute autoroute en France. Ni plus, ni moins.
- Il pourra y avoir des réductions pour les utilisateurs réguliers. Il déjà existe des formules de tarification avantageuses, comme celle de ZAP 31 conventionnée entre le concessionnaire ASF et le Conseil départemental. Avec la formule Zap 31, si vous résidez en Haute-Garonne, bénéficiez de **12 %** de réduction sur l'ensemble des trajets autoroutiers du département de la Haute-Garonne (hors trajet préférentiel) et, sur votre trajet préféré.
 - **15 % de réduction** du 1er au 22ème passage,
80 % de réduction du 23ème au 44ème passage,
- Faudra-t-il obligatoirement payer pour aller à Toulouse ? Non. La loi impose qu'un itinéraire de substitution gratuit continue à exister, en l'occurrence la route nationale existante.
- Non seulement la nationale existante reste gratuite, mais elle aura beaucoup moins de trafic, puisque délestée par l'autoroute des poids lourds et du trafic de transit.
- Les camions ne repasseront pas au cœur de Soual et Puylaurens. Les poids lourds devront emprunter l'autoroute, compte tenu des aménagements qui ont été faits dans ces communes et de l'interdiction faite aux camions de traverser les centre-villes.
- À Puylaurens, le projet prévoit un barreau routier pour dévier le trafic Nord-Sud. À Soual, la ville et la communauté de communes réfléchissent à la mise en place d'un itinéraire de contournement.

COÛT / SUBVENTION D'ÉQUILIBRE

- Qu'est-ce qu'une subvention d'équilibre ?
C'est la subvention que demande le concessionnaire pour arriver à l'équilibre économique du projet.
- Qui la finance ?
L'État pour moitié, les collectivités pour les 50% restants.
- Connaît-on son montant ?
Non. Le dossier d'Enquête publique table sur une estimation maximum de 220 M€. Mais les concessionnaires peuvent demander moins pour emporter le marché.
- La croissance du trafic conforte le projet d'autoroute.
Le trafic actuel de la RN 126 est de 8 000 véhicules/jour dans la partie la moins fréquentée (l'équivalent de Toulouse/Albi avant construction de l'A68) et 22 000 véhicules/jour entre Castres et Soual.
Les projections indiquent un trafic de 25 500 véhicules/jour en 2024, dont 1 600 poids lourds sans compter des flux secondaires que l'autoroute captera également.

- Le maintien des emplois justifie la subvention d'équilibre »
Sans autoroute, la perte d'emplois coûterait bien plus cher à la collectivité. La subvention d'équilibre est un investissement de la Région, du Département et des collectivités territoriales pour assurer le développement économique du territoire.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

- Castres-Mazamet est un des derniers bassins de France à plus d'une heure d'autoroute.
- Le bassin de Castres-Mazamet subit depuis 40 ans les effets d'une mutation industrielle à marche forcée entraînant la disparition des industries du cuir, du délainage puis du textile et la baisse du granit. Le bassin d'emploi Castres-Mazamet est passé du deuxième au 4ème de la région Midi-Pyrénées.
- Améliorer l'accès à l'aéroport
Faciliter l'accès à l'aéroport et préserver sa pérennité est un des enjeux. Castres-Mazamet est un aéroport secondaire important dans la Région. Avec plus de 50 000 passagers par an, il permet de délester l'activité de l'aéroport de Blagnac et d'éviter les investissements déjà nombreux destinés à faire face à la croissance de son activité.
- Inégalité de traitement
Depuis 20 ans nous nous battons pour que notre bassin ne soit plus à l'écart ; pour que nos entreprises aient enfin accès aux services toulousains ; pour que nous puissions, au même titre que les autres citoyens de Midi-Pyrénées, rouler sans risque vers la capitale régionale que ce soit pour le travail, pour se soigner ou pour se cultiver.
- Les villes de Montauban, Cahors, Tarbes, Albi, Foix-Pamiers ont été reliées à la métropole toulousaine par les 2x2 voies à péages. Les programmes de modernisation d'itinéraires ont financé la mise en 2x2 voies vers Rodez et Auch
- Le Sud du Tarn se trouve au centre géographique de la grande région Occitanie. Il est normal qu'il y ait un axe routier de qualité pour que ce centre ne soit pas un désert.
- L'autoroute, ce n'est pas que pour Castres et Mazamet. C'est aussi pour la Vallée du Thoré, pour Revel, pour Brassac, le Sidobre et les Monts de Lacaune.
- Le 8eRPIMa, régiment de parachutistes, est susceptible d'être projeté à tout moment sur un théâtre d'opération extérieure. Pour les grandes opérations, le départ se fait de Toulouse Blagnac ou Francazal. Il est donc nécessaire d'être relié rapidement à un aéroport international pour des questions de Défense nationale.
- Et si l'on voyait les choses autrement ? Et si l'autoroute permettait à Toulouse de mieux respirer ? Toulouse accueille 15000 nouveaux arrivants par an. Densification, étalement urbain, difficultés de circulation, problèmes d'habitat... Le risque d'étouffement existe. D'où l'intérêt d'offrir des « poumons » dans le tissu des villes moyennes qui entourent Toulouse.

Cette option est bien moins onéreuse et consommatrice d'énergie que l'aménagement de nouvelles zones d'accueil à Toulouse et à sa périphérie dont la conséquence est de vider les campagnes.

- La dette publique s'élève à 99% du PIB, la question de la part des financements publics dans l'aménagement d'une voie rapide se pose sans autre alternative que de faire appel à des fonds privés pour réaliser une 2x2 voies dans un temps raisonnable. En l'absence de fonds publics suffisants, le territoire a vu la création de seulement 7 km d'autoroute en 16 ans. A ce rythme-là, il faudra attendre 50 ans pour achever le projet.
- **L'exemple de l'autoroute Toulouse-Pamiers est significatif :**
Le bilan LOTI (L'objectif d'un tel bilan est d'analyser et d'expliquer les écarts entre l'évaluation économique et sociale du projet établie à l'issue de l'enquête publique et les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure) montre un impact favorable sur le territoire :
 - *« L'impact de l'A66 sur la démographie est très corrélé à la dynamique de l'agglomération toulousaine dont l'aire d'influence s'étend jusqu'à la basse Ariège. Les communes proches d'un diffuseur, principalement Nailloux, Mazeres et Pamiers, ont ainsi connu une croissance démographique forte liée à l'A66 »*
 - *« Le développement économique a principalement eu lieu autour des diffuseurs de l'A66. Ces zones ont connu un développement économique important depuis la mise en service de l'autoroute. La zone située dans un rayon de 15 km de l'autoroute a connu une accélération de son développement économique.*
 - *L'Ariège dans son ensemble a connu un développement économique plus soutenu depuis la mise en service de l'A66 que par le passé.*
 - *Pamiers-Foix est la zone d'emploi la plus dynamique de Midi-Pyrénées après Toulouse. Le nombre d'emplois sur le bassin d'emploi de Foix-Pamiers croît depuis 2002 plus fortement qu'au niveau départemental, régional et national »*

VARIANTE 2X2 VOIES

- **Aménager la nationale, c'est plus de maisons détruites et plus de nuisances sonores.**
L'aménagement à 2x2 voies par élargissement sur place de la route nationale existante a été envisagé. Sur certains secteurs, l'urbanisation s'est faite le long de la RN126 et de nombreux bâtis sont situés à proximité immédiate de l'infrastructure existante. L'élargissement de la voie sur place nécessiterait ainsi l'acquisition, voire la destruction de nombreuses habitations et augmenterait, en outre, les nuisances sonores de manière non négligeable.
- L'hypothèse d'une 2x2 voies gratuite est une impasse. Elle ne pourrait pas être construite avant 30 ans
- La route gratuite n'existe pas.
Ou bien elle est payée par les utilisateurs (péage).
Ou bien elle est payée par l'impôt des contribuables, même ceux qui ne l'utiliseront jamais.
- L'État n'est pas en mesure de financer dans un délai raisonnable la mise à 2x2 voies de l'itinéraire.

- Il a fallu 20 ans pour faire 10 km de double voie sur la RN 126, avec les 3 km de Soual et les 7 km de Puylaurens !
- Vouloir utiliser la subvention d'équilibre pour aménager la RN 126, c'est vouloir deux fois moins d'aménagements pour beaucoup plus cher !
- Avec les 220 M€ de la subvention d'équilibre, on ne financerait qu'une partie du projet : sortie de Castres, traversée de Saint-Germain-des-Prés... Le reste ne se fera jamais. Le Sud du Tarn restera définitivement à l'écart du réseau autoroutier.
- La subvention d'équilibre n'a de sens que dans un projet global, en complément des centaines de millions d'euros investis par le concessionnaire.
- L'Etat a lancé les études en 2010 (Borloo) pour une autoroute concédée. Si on voulait revenir à une 2x2 voies il faudrait :
 - Stopper légalement la procédure en cours
 - Obtenir une nouvelle déclaration ministérielle
 - Refaire un débat public
 - Retravailler le dossier technique, totalement différent de l'autoroute en raison des ronds-points, intersections, etc.
 - Refaire une enquête publique.
 - Attendre les financements
 C'est 15 ans minimum avant même de valider le projet. Et dans 15 ans, les coûts auront été multipliés par deux.

MODERNITE

- « *Une autoroute c'est dépassé* » : Non, au contraire, c'est ce qui se fait de plus moderne et de plus innovant. Des progrès énormes sont faits sur les revêtements.
- On expérimente déjà des revêtements avec des capteurs solaires capables de produire de l'électricité.
- La croissance du trafic sur les autoroutes partout en France prouve leur utilité. Tout le monde les utilise parce que c'est plus rapide et plus sûr. Ce qui est dépassé, c'est la route actuelle, surchargée, mal sécurisée, traversant des villages et des zones d'habitation.
- L'évolution de l'automobile change complètement la donne. Déjà, les moyennes de consommation de voitures récentes sont bien au-dessous de celles des voitures d'il y a dix ans, et les progrès continuent.
- Les voitures électriques ou hybrides sont en pleine évolution. Dans dix ans, elles seront complètement démocratisées. L'argument de la pollution ne tient pas.
- Les dispositifs d'aide à la conduite se développent, ils seront en priorité mis en place sur les autoroutes, où les infrastructures s'y prêtent (guidage, distance des véhicules...).

- Les voitures polluantes (tant qu'il en reste) pollueront autant et même plus sur une 2x2 voies.
- L'autoroute est complémentaire des autres modes de transport.
C'est pour cela que Castres-Mazamet développé les transports en commun et a mis en place la gratuité des bus, pour tous les trajets de proximité. L'agglo crée des pôles d'échanges multimodaux pour l'articulation entre bus, trains, voitures.
- Le train revient bien plus cher que la route à l'utilisateur :
Un aller simple Castres-Toulouse à tarif normal coûte 15,70€. (7,90€ pour un enfant ; 11,80€ pour un senior).
Avec la réduction Tikémouv, le coût de l'aller simple descend à 7,50€ mais avec des horaires très contraignants. Impossible pour une sortie en famille à la Cité de l'espace, pour un match du TFC, un concert ou un spectacle à l'opéra... Le train revient plus cher que la route, d'autant plus qu'il est régulièrement remplacé par un bus (2 h de trajet !).
- Réduction Tikémouv' : C'est une fausse réduction : la différence est payée par le contribuable, même s'il ne prend jamais le train.

HISTORIQUE

Beaucoup s'interrogent sur l'avancée du projet d'autoroute Toulouse-Castres. Il est vrai que l'on peut se perdre dans ce (trop) long feuillet.

Pourtant, et malgré de nombreux retards, l'autoroute n'a jamais été si proche.

Petit rappel des dates essentielles et de la situation actuelle.

- Le 20 juin 2010, le ministre Jean-Louis Borloo décide la mise en concession de l'itinéraire Toulouse-Castres. Les dispositions du Grenelle et les échéances électorales vont enliser le projet.

- Le 22 avril 2014, le ministre des Transports Frédéric Cuvillier confirme l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse par mise en concession. Dès lors, l'autoroute est actée.

- Le tracé de référence, qui définit de couloir de 300 m où passera l'autoroute a été arrêté le 31 juillet 2015 par décision préfectorale.

Pour que l'autoroute soit lancée, deux étapes restent à franchir :

- l'enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique, procédure administrative qui conduira à une Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

- l'appel d'offres aux concessionnaires (Eiffage, Vinci,...) qui feront leurs propositions, comprenant la demande ou non d'une subvention d'équilibre, et proposant un tarif de péage.

Nous sommes au seuil de l'Enquête publique

- Le lancement de l'Enquête Publique était annoncé pour la fin d'année 2015. La date a été reportée pour permettre à la DREAL (service de l'Etat, autrefois Direction de l'Équipement) d'apporter des compléments techniques au dossier.

Le lancement de l'Enquête est prévu en décembre 2016. Nous y sommes.

La législation issue du Grenelle de l'Environnement impose que des organismes consultatifs donnent un avis sur le dossier. L'Autorité Environnementale et le Commissariat général à l'Investissement ont rendu leur avis en novembre 2016. C'est ce que l'on a vu dans la presse dernièrement. Ces avis n'ont pas vocation à retarder le lancement de l'Enquête.

- Dans quelques jours doit être lancée l'Enquête Publique. Elle durera du 5 décembre 2016 au 13 janvier 2017. Des permanences en mairies et des registres seront ouverts au public, qui donnera son avis. La mobilisation en faveur de l'autoroute sera déterminante !

Et ensuite ?

- Le Commissaire enquêteur analyse les requêtes de l'Enquête et rend son avis dans un délai de 1 mois.
- Un décret en Conseil d'Etat décide de la construction de l'autoroute et le lancement de l'appel d'offres aux concessionnaires : 1^{er} trimestre 2018.
- Appel d'offre à concession : 2019/2020.
- Dès attribution, le concessionnaire choisi a intérêt à mettre l'autoroute en service le plus rapidement possible. Le profil géographique ne présentant pas de difficulté particulière (tracé en plaine), l'hypothèse d'une ouverture au début des années 2020 est raisonnable.

COMITÉ DE SOUTIEN AUTOROUTE

www.via81.fr

www.7semainespour.com