



Elu-e-s régionaux Europe Ecologie
Conseil Régional Midi-Pyrénées

Assemblée plénière

Jeudi 13 mars 2014

Projet d'aménagement de l'itinéraire Castres-Toulouse

Intervention de Guillaume CROS

Quelques constats :

Une autoroute n'est pas obligatoirement un facteur de développement économique ; de nombreux territoires non relayés à une autoroute sont des exemples de développement, il faut le rappeler. Oui il faut améliorer l'axe Castres-Toulouse, nous ne l'avons jamais nié. La question est de savoir à quel coût ?

- Le coût de l'infrastructure
- Le coût social
- Le coût environnemental

Le tout à la vue du gain collectif !

On entend parler d'autoroute depuis près de 30 ans ! On nous annonçait alors un débat public pour 2015 ! Aujourd'hui on nous annonce 2022 ! Comment le croire ?

Ne nous obstinons pas !

Ici dans cet hémicycle, le groupe EELV veut faire entendre une autre voix : celle d'une alternative moins coûteuse, plus efficace en temps de parcours, sécurisée et plus respectueuse de l'environnement.

Nous avons déjà pointé en Assemblée Plénière du 28 février 2011 l'aberrante mise en autoroute de la liaison Castres-Toulouse. D'autres solutions existent mais l'Etat n'a jamais voulu en entendre parler. Dans ce que l'on nous propose aujourd'hui, il manque une troisième proposition, celle de l'aménagement de la RN126. Les deux seuls choix énoncés sont des non-choix. La liaison entre Toulouse et Castres doit être améliorée et sécurisée au travers d'un aménagement raisonné de la RN126 répondant à plusieurs objectifs et besoins : il faut améliorer la sécurité routière et limiter les situations à risques, c'est certain, il faut fiabiliser le temps de trajet en supprimant les causes des encombrements de certaines sections, nous en sommes pleinement conscients, mais cet aménagement ne doit pas générer de péage supplémentaire pour les usagers et donc d'inégalités sociales.

Le contexte budgétaire actuel vient renforcer nos convictions : contrairement à ce qui est énoncé par le Préfet dans le courrier qu'il vous a adressé le 15 janvier dernier, l'autoroute ne fait pas partie des priorités de l'Etat. En 2014, avec l'absence de financement de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France et le report de la taxe poids lourds où va donc être trouvé l'argent que ce soit pour une autoroute sous forme de concession autoroutière ou mise en 2x2 voies ?

L'obstination à vouloir absolument répondre aux problèmes de trafic routier par une mise à 2x2 voies dont le financement n'est absolument pas acquis n'a fait que retarder le lancement d'un aménagement à coût maîtrisé. Car le coût du projet d'aménagement en concession autoroutière, évalué en 2013 à 340 millions d'euros, l'est aujourd'hui à hauteur de 500 millions d'euros sans compter la rétrocession des déviations de Soual et Puylaurens ni le doublement de l'A680 vers Verfeuil.

Le développement économique ne passe pas par l'autoroute mais par la mobilisation des acteurs du territoire et des programmes impulsés par les politiques des territoires.

Autre point clé dans le montage financier de la proposition de l'Etat : la subvention d'équilibre. L'Etat évalue aujourd'hui son montant à 180 millions d'euros, payée par l'Etat et les collectivités, montant qui a de grands risques d'être sous-évalué au vu de la fréquentation de l'axe routier qui, lui, est clairement surévalué. La participation serait donc exorbitante non seulement pour l'institution régionale mais également pour les usagers qui devraient s'acquitter de la somme de 15 euros pour un aller/retour Toulouse-Castres, sans compter le coût des carburants qui ne fera qu'augmenter au fil des ans. Je le répète, une alternative (jamais étudiée par l'Etat) à la mise à 2x2 voies existe, à moindre coût et à moindre impact sur l'environnement, l'agriculture, le patrimoine et le paysage, en traitant les vrais besoins en déplacement. En effet, le trafic est essentiellement local et le nombre restreint d'échangeurs rend l'infrastructure inefficace pour capter ce trafic.

De manière très concrète, il faut absolument utiliser les portions de la RN126 déjà à 2x2 voies, 3 voies ou avec des réserves foncières sur Castres – Soual. C'est la solution la moins coûteuse, qui rend le même service à l'utilisateur et qui préserve l'habitat, les populations, les exploitations et l'environnement. Il faut traiter l'itinéraire en 3 priorités.

D'abord les points noirs de Castres – Soual, que sont la zone du Mélou et le feu de Saïx, et qui feront gagner à eux seuls déjà 10 minutes (5 minutes chacun), le reste de Castres – Soual étant déjà à 2x2 voies, 3 voies ou avec des réserves foncières. C'est possible avant 2020.

Ensuite, améliorer la sécurité aux points accidentogènes, c'est aussi possible d'ici 2020.

Puis confirmer selon les besoins et les finances les améliorations du reste de l'itinéraire.

Nos modes de vie, nos modes de transport, notre mobilité du quotidien vont être profondément modifiés dans les années à venir. Non l'avenir n'est pas au tout voiture ! Non, tout le monde n'est pas en faveur de l'autoroute ! Le Conseil Général de la Haute-Garonne a voté son opposition au tronçon payant autoroutier ; dans le Tarn, beaucoup de voix s'élèvent : outre la mobilisation de notre groupe politique, le Collectif RN126, soutenu par des habitants des 39 communes concernées, les fédérations de défense de l'environnement, et par des élus locaux, jusqu'au Parti Socialiste en la personne de Linda Gourjade, députée, et la fédération tarnaise du PS qui ont fermement pris position contre le projet d'autoroute.

Tout le monde se veut écologiste dans cette Assemblée, c'est aujourd'hui qu'il faut le montrer, en prenant la seule décision possible : prendre position en faveur d'un aménagement à partir de l'existant. C'est la position que nous défendons. C'est pourquoi nous voterons contre ce Rapport.

Je vous remercie.