

Labruguière, le 22 décembre 2009



JACQUELINE
ALQUIER

SENATRICE DU
TARN

CONSEILLERE
REGIONALE
MIDI-PYRENEES

Madame la Présidente,

Dans le cadre du débat public relatif au « projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 fois 2 voies », je souhaiterais vous faire part de ma position.

Celle-ci se situe dans le prolongement de l'analyse et des questionnements que j'avais formulés dans une lettre adressée à Monsieur Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables le 15 janvier 2008 ainsi que de l'avis que j'avais adressé au Préfet du Tarn le 29 juin 2007 au sujet de la préparation du Programme de développement et de modernisation des Itinéraires en région Midi-Pyrénées, dont je vous prie de trouver ci-joint copie.

Je me félicite, comme je le faisais déjà le 15 janvier 2008, que ce débat public ait lieu. La décision à intervenir répondra ainsi aux exigences de démocratie et de transparence que le XXIème siècle est appelé à renforcer.

L'urgence du désenclavement du sud du Tarn ne fait l'objet que de rares contestations, qui restent, me semble-t-il, assez éloignées de la réalité sociale et économique du Tarn.

L'amélioration de la desserte ferroviaire – enjeu tout aussi essentiel et pour lequel la région Midi-Pyrénées fait un effort sans précédent – ne peut à lui seul répondre aux besoins de mobilité actuels, qui nécessitent individualisation des transports, rapidité, souplesse et sécurité.

Si des moyens importants doivent être consacrés au développement du rail, on ne saurait oublier que le désenclavement du Tarn passe aussi par l'aménagement d'un itinéraire routier rapide et sûr permettant de relier le sud du département et Toulouse. C'est en effet toute une région qui s'étend sur l'ensemble des communes tarnaises du parc du Haut-Languedoc et dans le pays d'Autan, autour des bassins de vie de Castres et de Mazamet, qui attend cet aménagement.



Le débat ne porte d'ailleurs pas sur l'opportunité du désenclavement du sud du Tarn, l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Mazamet-Castres-Toulouse ayant été décidé par l'Etat en 1994, puis confirmé lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 décembre 2003, identifiant cette liaison comme Grande liaison d'aménagement du territoire, décision réitérée par le CIADT en 2005, mais sur la manière de le réaliser.

L'argument principal en faveur d'un aménagement dans le cadre de la concession autoroutière réside, selon le maître d'ouvrage, dans le délai de réalisation. C'est ce qui justifie le ralliement de nombreuses collectivités, d'élus, dont moi-même, à cette option, qui sinon paraîtrait difficile à justifier. Pour accepter ce recours à la concession, des engagements fermes sur les délais devraient donc être prévus.

Les conséquences sur l'environnement ont été largement analysées dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage. De ce point de vue, on peut espérer que le débat public apportera des éclaircissements de nature à faciliter la décision de l'Etat, en ce qui concerne notamment la lutte contre la périurbanisation, les atteintes éventuelles aux milieux naturels et la préservation des espaces agricoles.

Des interrogations se sont fait jour pendant le débat public sur le montant du péage qui pourrait être appliqué sur cet itinéraire. Une attention particulière devrait être accordée au fait que près de la moitié de l'itinéraire, selon les éléments fournis par le maître d'ouvrage, a déjà été réalisée sur fonds publics et a amélioré, non seulement le trajet Castres-Toulouse mais aussi la desserte locale.

Il conviendra aussi de s'assurer que le montant du péage est acceptable socialement. Il devra être tenu compte du fait que le sud est du département accumule les handicaps avec des revenus par habitant plus faibles que dans le reste du département et un taux de chômage sur l'ensemble du département plus important que dans le reste de la région. Il ne faudrait donc pas que le coût de l'utilisation de cet aménagement par les usagers aille à contre-courant des effets positifs attendus par sa réalisation.

Depuis la mise en 2x2 voies de la A68 qui relie Albi à Toulouse, tous les tarnais participent à cette réalisation, le secteur sud y compris. C'est pourquoi aussi, la décision à intervenir devrait rechercher les moyens propres à assurer l'équité entre tous les habitants du Tarn.

Le désenclavement du sud du Tarn est une urgente nécessité. Il s'inscrit dans les préconisations du Grenelle de l'environnement et de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui en est issue. Le désenclavement routier reste en effet indispensable même s'il convient de tout faire pour diminuer la part du routier



individuel dans nos déplacements (1). Cet aménagement devrait favoriser un développement harmonieux et équilibré du territoire qui nécessite, au sein de la région Midi-Pyrénées, de fournir les moyens de se développer aux villes moyennes s'appuyant sur de réels projets de territoires, en désengorgeant l'aire toulousaine. Le sud du Tarn possède à cet égard de nombreux atouts que les acteurs publics et privés ont largement exposés dans le cadre de ce débat public.

S'agissant d'un aménagement de route nationale ce projet aurait dû figurer dans les projets financés dans le cadre du PDMI, comme je le mentionnais déjà en 2007. En tout état de cause ce qu'il convient de privilégier aujourd'hui c'est une réalisation rapide à des conditions socialement acceptables pour les ménages sud-tarnais. Tel est le sens de la contribution que je souhaite verser au débat public sur le « projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 fois 2 voies ».

L'heure est grave. Si, à l'issue du débat public, le Gouvernement décidait de ne pas poursuivre ce projet, l'aménagement à 2 fois 2 voies de l'itinéraire Castres-Toulouse risquerait d'être renvoyé aux calendes grecques. Il serait passé à côté des financements octroyés à certains itinéraires inscrits au PDMI, notamment dans le cadre du plan de relance. On voit donc mal quelle autre solution pourrait être proposée aujourd'hui.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération distinguée.


Jacqueline ALQUIER

(1) On peut utilement se référer sur l'ensemble de cette question au rapport que la délégation à l'aménagement et au développement durable du territoire du Sénat a consacré à la question du désenclavement, Pour un désenclavement durable, Rapport d'information 2007-2008, n°410, Jacqueline ALQUIER et Claude BIWER, rapporteurs.

Labruguière, le 15 janvier 2008



JACQUELINE
ALQUIER

SENATRICE DU
TARN

CONSEILLERE
REGIONALE
MIDI-PYRENEES

Monsieur le Ministre,

Une phase dite de concertation sur le projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse vient de s'achever dans le Tarn.

C'est dans ce cadre que je souhaitais vous rappeler ma position par rapport à ce projet.

Les habitants, les élus, les décideurs économiques du sud du Tarn attendent, depuis maintenant plus d'une vingtaine d'années, la réalisation d'une voie rapide leur permettant de rejoindre Toulouse dans des conditions acceptables.

La décision de la réalisation d'une liaison routière à deux fois deux voies entre Toulouse et Mazamet a fait l'objet d'une décision ministérielle en date du 8 mars 1994, parue au journal officiel en 1996. La signature du contrat de plan 2000-2006 entre l'Etat et la région Midi-Pyrénées avait permis d'inscrire un certain nombre de travaux sur cette voie, engageant ainsi clairement la mise à 2 x 2 voies de l'axe Mazamet-Toulouse. Mais, depuis, l'Etat n'a pas tenu ses engagements. Les travaux programmés viennent, pour certains, seulement de débiter.

Dans le même temps, le sud du Tarn qui était encore, au début des années 2000, le second bassin industriel et d'emploi de la région Midi-Pyrénées se situe aujourd'hui au 3^{ème} rang.

Dans ce contexte, le processus de réalisation de cet axe s'est accéléré récemment grâce à l'implication d'un industriel qui a proposé la mise en place d'une concession autoroutière sur la partie Verfeil-Castres.

Le ministre de l'équipement et des transports a confirmé début 2007 la faisabilité de ce projet de liaison autoroutière dont les études ont pu être lancées en vue d'une ouverture en 2014. Dans ce schéma, la liaison Castres-Mazamet conserve son statut de route nationale dont l'entretien et l'aménagement doivent être assurés par l'Etat.

.../...



Localement, ce montage n'apparaissait pas comme la panacée ; le recours à la concession pose en effet des problèmes de coût pour l'utilisateur, d'autant plus délicats qu'une partie des aménagements réalisés aux frais du contribuable devraient faire partie de la concession. Elle pose aussi des problèmes politiques, parce qu'en séparant la partie Castres-Verfeil de Castres-Mazamet, il ne faudrait surtout pas retarder la réalisation de cette dernière partie de l'aménagement de l'axe Mazamet-Toulouse, qui doit toujours être pensé dans son ensemble.

Toutefois, la quasi-totalité des acteurs locaux, malgré des réticences parfois très légitimes, s'est accordée pour faire avancer le dossier tel qu'il était présenté en soutenant le projet de concession autoroutière de l'axe Castres-Verfeil.

Je tiens donc à réaffirmer en mon nom propre l'urgence de cette réalisation. En effet, le bassin d'emploi de Castres-Mazamet fort de plus de 100 000 habitants ne peut rester ainsi isolé de la capitale régionale.

On retrouve tout simplement la nécessité de respecter en 2015, l'engagement pris par le Parlement dans le cadre de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dite loi Pasqua, selon laquelle « En 2015, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes d'automobile d'une autoroute ou d'une route express à 2 x 2 voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse ». Notre région reste une des seules en France à ne pas respecter encore cette disposition.

Sur la procédure, il appartiendra à la Commission Nationale du débat public de décider ou non de l'organisation d'un débat public, puisque l'Etat a décidé, à juste titre, de saisir cette commission après la phase de concertation qui vient d'avoir lieu. On ne gagne jamais à refuser le débat démocratique. Pour ma part, je regrette que la tenue du débat public sur le grand contournement de Toulouse ait retardé la tenue de la présente concertation. Elle nous a fait perdre un temps précieux.

Sur le fond, le contexte du Grenelle de l'environnement ne modifie pas, à mon sens, la donne. Car, si cette instance de concertation a pu faire émerger une prise de conscience salutaire sur la nécessité de ne pas poursuivre le bétonnage à tout prix de notre pays, on ne saurait nier l'existence de situations contrastées et le sous équipement de certains territoires. En réservant la possibilité, lors du Grenelle de l'environnement, de la réalisation de nouvelles infrastructures, notamment pour des motifs de sécurité ou d'intérêt local, le cas de liaisons, comme celle de Toulouse-Castres, ont bien été envisagées.

.../...



Le Grenelle de l'environnement doit alors renforcer l'exigence qui doit être celle des aménageurs et de l'Etat de poursuivre cette réalisation de façon exemplaire. Parce qu'elle aura aussi des conséquences négatives sur l'environnement, sur le cadre de vie, celles-ci doivent être étudiées, et si possible évitées ou compensées. Cette exigence que la loi impose doit être renforcée encore dans le cadre de ce Grenelle, notamment, me semble-t-il, en accordant une attention particulière au risque de périurbanisation.

S'agissant du contenu du projet lui-même, certains points devraient, me semble-t-il, être précisés. Je me permets à ce stade d'en citer au moins deux : il n'apparaît pas clairement, dans le dossier de concertation, que la mise à 2x2 voies concerne l'ensemble de cette liaison, jusqu'à l'A 68. Or tel est bien l'un des enjeux de cette réalisation. Par ailleurs, de nombreuses questions se posent quant au prix et à l'organisation des péages. L'une d'entre elle concerne le maintien du péage sur l'A68 pour les castrais qui risqueraient alors de payer, pour se rendre à Toulouse, un prix exorbitant. Plus généralement, la question du choix entre péage ouvert et péage fermé doit intégrer un souci de justice et d'équité sociale. Un prix modéré, comparable à celui pratiqué sur d'autres itinéraires de ce type, devrait être recherché afin de permettre une utilisation optimale de cet axe. C'est d'autant plus nécessaire, qu'en intégrant les ouvrages de déviation des centres bourgs sur la RN 126 au projet autoroutier, on prive l'itinéraire gratuit de ces améliorations.

Dans son ensemble, ce projet, à côté des efforts faits par ailleurs sur le rail, et notamment par la région Midi-Pyrénées, permettra d'améliorer l'accessibilité et le développement durable de notre région. A côté des investissements que réalisent les collectivités territoriales, région, département, communes, les communautés de communes et d'agglomération, il devrait permettre à Castres-Mazamet de développer son attractivité économique et touristique.

Tel est l'enjeu de ce projet.

Confiante dans l'attachement que vous aurez à en garantir la réalisation, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Jacqueline ALQUIER

**Monsieur Jean-Louis BORLOO
Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie,
Du Développement et de l'Aménagement Durables
20 avenue de Ségur
75302 PARIS 07 SP**

Labruguière, le 29 juin 2007



JACQUELINE

ALQUIER

 SENATRICE DU
TARN

 CONSEILLERE
REGIONALE
MIDI-PYRENEES

Monsieur le Préfet,

Vous avez sollicité mon avis concernant les projets que l'Etat entend retenir dans le cadre du processus d'élaboration des programmes de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) en Midi-Pyrénées.

Avant d'évoquer directement cette question, il me semble important de rappeler le contexte dans lequel cette sollicitation intervient.

Le programme de développement et de modernisation des itinéraires ne concerne, sur l'ensemble du territoire français, que les routes nationales qui n'ont pas été transférées en janvier 2006 aux départements (soit 10 000 kilomètres environ sur les quelques 30 000 kilomètres de voirie nationale existante).

Alors que l'aménagement du territoire, et plus spécifiquement l'équité territoriale dans notre pays, est un des enjeux majeurs des années à venir, l'Etat a cru bon, malgré l'opposition de la grande majorité des collectivités locales, de transférer aux départements la majeure partie du réseau des voies publiques nationales. Leur aménagement et leur entretien deviennent ainsi à la charge des départements, s'ajoutant pour eux à celle des anciennes voies départementales.

Ce transfert représente une charge très importante pour les départements, qui n'est pas correctement compensée. Il aggrave les inégalités territoriales, certains départements pouvant, plus facilement que d'autres, faire face à ces dépenses nouvelles.

Dans ce contexte, l'absence de volet routier des contrats de projet 2007-2013 paraît directement liée au transfert de la grande majorité des routes aux départements qui auront seuls la charge de leur aménagement et de leur entretien.

Une des priorités de l'Etat doit être de compenser les inégalités territoriales et de porter une attention particulière aux axes situés dans des régions fragilisées.

.../...



De ce point de vue, comme vous le savez, la région Midi-Pyrénées se trouve confrontée à une série de handicaps.

Le premier concerne la désindustrialisation de certains secteurs. C'est particulièrement le cas en Ariège, dans la vallée de Lavelanet et dans le sud du Tarn, dans la vallée du Thoré.

Par ailleurs, de nombreuses zones rurales et leurs habitants se trouvent de plus en plus isolés.

De plus, la Région souffre de handicaps naturels. Du fait de sa situation sur les contreforts du Massif Central et au cœur de la chaîne pyrénéenne, beaucoup de liaisons routières sont difficiles, ce qui rend encore plus indispensable la présence d'axes structurants de qualité.

Surtout, il convient de souligner que, dans ce contexte, la réalisation de ces aménagements ne vise qu'à permettre à notre région de rattraper son retard en matière d'infrastructures par rapport à d'autres régions de France, beaucoup mieux loties.

De ce point de vue, l'avenir des liaisons de transport est un enjeu central pour la région Midi-Pyrénées.

Enfin, la situation de la région Midi-Pyrénées, frontalière avec l'Espagne, implique l'amélioration des liaisons avec ce pays. C'est une nécessité pour l'avenir de notre région mais c'est aussi un enjeu à l'échelon européen. L'arrivée dans l'Union Européenne de nombreux pays situés à l'est de notre continent, implique un rééquilibrage à l'ouest des activités de l'Union. Celui-ci passe notamment par la présence d'infrastructures de liaison efficace entre la France, l'Espagne et le Portugal.

Sur ce type de liaison, la réflexion sur le PDMI ne doit pas s'arrêter au seul volet routier ; elle doit s'articuler avec celle relative au développement des liaisons ferroviaires en Europe, notamment pour le fret, dans le cadre d'un nécessaire développement durable de nos territoires et des mesures arrêtées au sein du contrat de projet.

De façon générale, se pose la question, dans la démarche que vous initiez aujourd'hui au sujet de ce PDMI, du rôle des acteurs locaux dans le choix des priorités en matière d'aménagement de ces axes structurants. Une simple consultation de ces acteurs, comme celle d'ailleurs des parlementaires, paraît insuffisante, d'autant qu'il n'existe actuellement aucune garantie quant au financement de ces aménagements et à leur délai de réalisation.

.../...



S'agissant de certains axes particuliers, comme celui du grand contournement de Toulouse, un véritable débat doit pouvoir être organisé. Il devra envisager toutes les possibilités et les études devront être menées avec toute la rigueur et la transparence permettant à l'ensemble des acteurs concernés de participer au débat sur ce projet.

Les projets que votre administration a retenus dans cette présentation sont essentiels pour les régions qu'ils desservent. Pour une bonne part il s'agit d'ailleurs de la reprise ou de la poursuite de projets qui figuraient déjà dans le contrat de plan 2000-2006.

La réalisation de ces aménagements est extrêmement urgente et importante. Pour ne citer qu'un exemple, l'aménagement de l'axe Toulouse Mazamet en une 2 fois 2 voies est une priorité reconnue par l'ensemble des acteurs depuis au moins une vingtaine d'années. La décision concernant cette réalisation est d'ailleurs parue au Journal Officiel en 1996 ! A l'heure actuelle, seuls quelques aménagements ont été conduits à leur terme (Verfeil, sortie de Castres). Quelques créneaux de dépassement existent sur cette route, qui reste pour l'essentiel encore une route à 2 voies. Or, dans le même temps, le bassin industriel du sud du Tarn qui était, en 2000, le deuxième de la région, derrière Toulouse, est passé à la 6^{ème} position.

D'ailleurs, face à l'urgence de ces aménagements, et aux divers retards et attermolements des services de l'Etat, le processus de réalisation de cet axe semble avancer aujourd'hui, sur pression économique et menace de délocalisation d'un industriel qui a proposé la mise en place d'une concession autoroutière sur la partie Toulouse-Castres.

S'agissant de la partie Castres-Mazamet, il s'agit d'une liaison fondamentale pour l'ensemble de la vallée du Thoré de Castres à Saint-Pons en passant par Mazamet et Labastide-Rouairoux, qui doit pouvoir être reliée à Toulouse dans de bonnes conditions.

Les travaux envisagés sur cette voie sont d'autant plus nécessaires et urgents que la réalisation de la rocade nord ouest de Castres a conduit à un très fort accroissement du trafic entre Castres et Mazamet sur la nationale.

S'agissant de la programmation dans le temps des investissements de l'ensemble du programme de développement et de modernisation des itinéraires tel qu'il sera arrêté, on ne saurait se satisfaire d'une programmation à compter de 2009, comme le laisse entendre votre courrier.

Il ne s'agit pas, en effet, d'une programmation à envisager sur le moyen terme mais d'études ou travaux à débiter au plus vite. D'autant que cette proposition s'explique par un retard de plus de deux ans sur les réalisations prévues dans le cadre du contrat de plan 2000-2006.

.../...



Il appartient donc à l'Etat de faire en sorte que ces aménagements qui sont attendus depuis de nombreuses années soient mis en œuvre rapidement.

Concernant le financement de ces aménagements, si je m'en tiens aux déclarations qu'a pu faire Monsieur ESTROSI devant le Sénat le 25 octobre 2006 alors qu'il était Ministre délégué à l'aménagement du territoire, ces grands itinéraires nationaux seront financés en intégralité par l'AFITF (Agence de Financement des Transports de France). Or le tarissement des sources de financement de l'AFITF, lié à la cession par l'Etat de ses participations dans les sociétés d'autoroutes, ne peut qu'inquiéter. L'absence de ressources pérennes suffisantes pour cette agence – qui risque fort de ressembler dès 2008 à une coquille vide – fait craindre des délais de réalisation incompatibles avec la nécessité de rattraper des années de retard d'aménagement du territoire dans notre région.

Deux des projets qui devraient figurer au PDMI représentent des coûts nettement plus importants que les autres, du fait de l'ampleur des aménagements à réaliser : il s'agit de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN 88 entre Toulouse et l'A 75 et des RN 126 et 112 entre Toulouse, Castres et Mazamet.

Selon votre proposition, il s'agit d'aménagements qui pourraient être réalisés en ayant recours à des partenaires privés, soit dans le cadre d'un partenariat public-privé soit dans le cadre d'une concession.

Il s'agit de liaisons fondamentales pour l'aménagement du territoire dans notre région, reconnues par la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, remplacée aujourd'hui par la délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Ces projets ont d'ailleurs fait l'objet, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, d'un certain nombre d'engagements et de certaines réalisations.

Dans ce contexte, le recours à ces partenariats ou concessions apparaissent clairement comme un renoncement de l'Etat à assumer sa mission régalienne d'aménagement du territoire et d'équité territoriale.

C'est pourquoi, il me paraît fondamental que si le recours à des partenaires privés pour leur réalisation était confirmé, celui-ci ne soit envisagé que s'il devait permettre de démarrer au plus vite et de faciliter d'autant le financement de l'ensemble des aménagements figurant au PDMI.

L'actualité récente concernant le projet de liaison autoroutière Verfeil-Castres me fait craindre le contraire. Sur ce point, j'ai écrit personnellement au nouveau Ministre d'Etat, de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, afin de faire part de ma surprise, face à ces nouveaux retards sur des engagements de planning pris par l'Etat il y a quelques semaines à peine. .../...



Pour finir, je me permettrais de rappeler, qu'en tout état de cause, il appartient à l'Etat de rendre effectif en 2015 le minimum d'équité territoriale garanti par l'article 17 de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire selon lequel « En 2015, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes d'automobile d'une autoroute ou d'une route express à 2 x 2 voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse ».

Restant à votre disposition,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma parfaite considération.

Jacqueline ALQUIER

**Monsieur André VIAU
Préfet de Région
PREFECTURE DE LA REGION MIDI PYRENEES
Préfecture de la Haute-Garonne
1 place Saint Etienne
31038 TOULOUSE Cedex 9**