



Parti Socialiste Lavaur (81)

Proposition de contribution au débat de la CPDP Autoroute Castres-Mazamet

Présentée par Pierre Bangi, conseiller municipal de Lavaur,
pour la section du Parti Socialiste de Lavaur

*Tout d'abord,
nous réaffirmons la nécessité d'un désenclavement routier
du bassin Castres/Mazamet.
Nous pensons également que les termes du débat sont mal posés.
Face à la solution de l'autoroute concédée, il est nécessaire en effet
d'étudier un aménagement de la RN126.*

Il est intéressant de se poser une question de contexte local avant de parler des éléments qui doivent entrer en compte dans ce débat.

- Engagement de l'état :

Nous nous étonnons en effet que les élus du secteur concerné, dont certains disent posséder les clés des ministères ou, du moins, de leurs coffres-forts, ne soient pas arrivés à mobiliser l'argent de l'Etat autour de ce projet. Alors que d'autres élus ont réussi, par leur travail, à obtenir le doublement de la RN88 et, qu'auparavant, d'autres élus encore avaient obtenu des engagements forts de l'Etat pour la RN126 (lors des contrats de plan précédents) : ces crédits sont aujourd'hui gelés...

Voilà l'Etat qui se désengage et l'on vient, maintenant, faire les poches des collectivités territoriales que l'on pourra accuser ensuite de trop augmenter les impôts.

Comment se fait-il que l'Etat ne consacre pas plus d'argent au désenclavement du Sud du Tarn, les parlementaires du secteur n'ont-ils pas assez pesé en faveur du projet ou le projet est-il jugé moins pertinent du point de vue de l'Etat ?

- Désenclavement :

Quand il s'est agi de désenclaver des territoires, je pense à la Bretagne, je pense au Limousin ou à la région Centre, l'Etat en cohésion avec les collectivités s'est investi pleinement pour proposer aux territoires des solutions gratuites pour l'usager.

C'est ainsi que la Bretagne est irriguée de nombreuses routes nationales gratuites en 2x2 voies et que le Centre est traversé par l'A20 gratuite entre Brive et Vierzon avec une sortie tous les 5 à 20 kilomètres. C'est ainsi que l'on a drainé les territoires.

Ces méthodes d'aménagement sont-elles dépassées au point que pour mieux désenclaver il nous faudrait une autoroute concédée (privatisée et payante) ? On nous parle de délai, mais le délai ne tient qu'à la volonté de l'Etat, qui doit mettre le nécessaire.

Une autoroute payante et concédée c'est un couloir sans portes pour le territoire. C'est d'ailleurs tout l'intérêt du concessionnaire.

- Rentabilité pour le concessionnaire :

En effet, pour que l'autoroute soit rentable pour le concessionnaire, il faut qu'elle soit contraignante c'est à dire qu'il n'y ait pas d'alternative à son utilisation :

- Soit elle offre un gain de temps substantiel pour justifier le coût du péage. C'est l'acceptabilité du péage. Les avis sont ici plus que partagés : on parle de 15 mn par rapport à la nationale actuelle, donc beaucoup moins par rapport à un aménagement de la nationale actuelle en 2 fois 2 voies. Et le point noir en termes de temps reste la rocade de Toulouse...

- Soit le réseau existant est saturé ou inconfortable au point « d'obliger » les usagers à utiliser l'autoroute. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

- D'autre part le développement du TER enlève de la clientèle potentielle à l'autoroute payante. Cette clientèle se déplaçant très souvent entre Toulouse et Castres serait pourtant la plus rentable pour le concessionnaire.

- Intérêts des usagers :

Il semblerait donc que l'intérêt du concessionnaire ne soit pas l'intérêt de l'utilisateur et la question de la rentabilité d'un tel ouvrage pour un concessionnaire reste entière.

Pour terminer, un simple calcul : sur la base du coût actuel estimé du péage, une personne de Castres qui se rendrait tous les jours pour travailler à Toulouse paierait :
environ 7€ x 2 pour un aller-retour = 14 € par jour
14 €/j x 220 jours par an = 3 080 € de péage/an

Et même, sur la base d'un AR par semaine, pour un étudiant ou un jeune qui rentre chez ses parents par exemple, il faudrait 658 € par an.

- Coût total à mettre en œuvre :

A-t-on comparé les différences de coûts, notamment pour la collectivité départementale, entre les deux situations suivantes :

- d'un côté, une nationale à aménager en 2 fois 2 voies puis à entretenir.
- de l'autre, la solution proposée d'une autoroute à investir entièrement (emprise, construction, perte de terres agricoles...) et à entretenir + une nationale 126 à continuer à entretenir, voire à aménager

Le seul gagnant pourrait bien être l'Etat qui transférerait le coût de l'autoroute aux usagers et le coût de la nationale au Département !...

- Soyons raisonnables :

Allons soyons raisonnables, qui peut se payer ça ?
C'est un luxe auquel la majorité des Tarnais n'aura pas accès !
C'est un luxe que la majorité de ceux qui défendent, de bonne foi, cette autoroute ne pourra pas se payer.

Cette autoroute serait donc une autoroute discriminatoire économiquement.

A cela s'ajoute le fait que la concession privera les usagers de la route nationale gratuite des déviations de Puylaurens et de Castres payées avec nos impôts. A noter aussi que ces deux villes retourneraient ainsi en arrière.

Gare à ceux qui ont créé de l'espoir dans la population et qui la décevront. Qu'ils ne cherchent pas d'autres responsables qu'eux mêmes ...

Nous serons là pour le rappeler.

Pierre BANGI