

15ème législature

Question N° : 14919	De M. Éric Coquerel (La France insoumise - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Construction de l'autoroute Castres- Toulouse	Analyse > Construction de l'autoroute Castres- Toulouse.
Question publiée au JO le : 04/12/2018 Réponse publiée au JO le : 19/02/2019 page : 1732		

Texte de la question

M. Éric Coquerel interpelle Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le projet de construction de l'autoroute Castres-Toulouse. Le Gouvernement a réaffiché ce projet par la publication de la déclaration d'utilité publique au *Journal officiel*, le 20 juillet 2018. Cette nouvelle autoroute A69, estimée à un coût de près de 470 millions d'euros, est censée permettre une réduction du temps de trajet de 1h15 à 45 minutes entre Castres et Toulouse. La construction de cette autoroute conditionne un passage par la vallée du Girou, qui compte une quinzaine de communes concernées par le tracé de ce chantier, et moyennant un péage total de 15 euros pour leurs habitants sur ce nouveau trajet. Sachant que le trajet actuel, d'une durée presque équivalente d'1h15, se réalise gratuitement par la nationale 126, trois recours en annulation ont été déposés, courant septembre 2018, auprès du Conseil d'État, par le collectif des maires de la vallée du Girou, par la section Midi-Pyrénées de France nature environnement (FNE), ainsi que par l'association la Coulée verte de Saint-Germain-des-Prés. Si la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) reste très évasive sur la mise en œuvre de ce chantier, il n'est plus à cacher qu'il profite essentiellement au laboratoire Pierre Fabre, dont l'entreprise est implantée à la fois à Castres mais également à Toulouse. Le *lobbying* mené par le groupe pharmaceutique et dermocosmétique mondial a préféré la voie de la concession au détriment de l'intérêt des territoires concernés. Sur ce point, le commissariat général de l'investissement, dans son avis du 5 octobre 2016, appuyé par les travaux de l'Autorité environnementale, considère que sur le plan de la dépense publique, l'aménagement dans un délai raisonnable de la RN126 est préférable à la construction de l'A69 dont le péage est trop onéreux pour une réduction pour le moins discutable du temps de trajet. Le désenclavement des zones rurales est, effectivement, un enjeu majeur. Mais la solution ne se résume pas à une décision unilatérale, de construction d'autoroute, sans concertation avec les populations directement concernées. M. le député déplore le manque de concertation et l'absence de prise en considération de la parole des élus locaux. Il s'oppose donc fermement à ce projet qui ne prend pas en compte l'intérêt des habitants et des communes du territoire. Il lui demande donc de lever le voile sur le manque de sincérité que présente ce chantier envers les populations locales concernées et de réétudier la piste de l'aménagement de la RN126.

Texte de la réponse

Dans son rapport remis au Gouvernement le 1er février dernier, le conseil d'orientation des infrastructures (COI) a rappelé l'importance de voir le projet d'autoroute Castres-Toulouse se concrétiser et a considéré que le mode de financement, par recours à une concession, n'était plus à discuter. Le Gouvernement a fait siennes les



recommandations du COI et prévoit dans le projet de loi d'orientation des mobilités une réalisation de ce projet à court terme. Ce projet a fait le fruit d'un long processus de concertation. Dès 1994, la création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Toulouse et Castres est actée par décision ministérielle et les deux premiers tronçons sont réalisés au cours des années suivantes, financés dans le cadre des contractualisations entre l'État et la région Midi-Pyrénées : il s'agit des déviations de Soual et de Puylaurens, respectivement mises en service en 2000 et 2008. Cependant, plus de la moitié de l'itinéraire restait à aménager. Ainsi, après consultation des élus locaux, l'État proposait une accélération de l'aménagement par mise en concession de l'itinéraire. Une concertation publique a été organisée pendant plus de trois mois en 2007 afin de recueillir l'avis des acteurs locaux et des citoyens. Une large mobilisation a été observée et les avis exprimés étaient nombreux et variés, allant d'une approbation mêlée d'impatience pour certains à la remise en question d'un aménagement à 2 × 2 voies pour d'autres. À la suite de la concertation, et comme il s'y était engagé afin de garantir le maximum de transparence et d'objectivité, le ministre en charge des transports a saisi la commission nationale du débat public le 23 décembre 2008. Le débat concernant les modalités de poursuite de la mise à 2 × 2 voies de la liaison Toulouse-Castres s'est tenu durant 3 mois en fin d'année 2009. L'ensemble des acteurs s'est mobilisé fortement dans le cadre du débat public avec plus de 4 500 participants aux 11 réunions publiques, la production de 48 cahiers d'acteurs, 116 contributions, 114 avis et 310 questions via le site internet ayant été consulté plus de 18 000 fois. Le bilan a confirmé la nécessité de renforcer le niveau de desserte du bassin d'emploi de Castres-Mazamet et le ministre chargé des transports a décidé de la poursuite du projet sous forme de concession autoroutière le 25 juin 2010 en prenant en considération les insatisfactions et les positions divergentes au principe de concession. Les études et procédures préalables à la déclaration d'utilité publique sont poursuivies jusqu'en 2016. En parallèle des études, le public a été largement consulté lors de concertations plus spécifiques (sur les variantes du fuseau d'étude, sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution ou encore sur le choix du tracé). Durant l'enquête publique, plus de 8 500 observations ont été recueillies sur les registres physique et numérique et par courrier. À l'occasion de cette enquête, un collectif a transmis à la commission d'enquête une étude sur l'aménagement sur place de la RN126. Ce projet a été analysé par les services de l'État. Il ne permettait pas de répondre aux objectifs, notamment d'aménagement du territoire, que poursuit le projet d'autoroute : les gains de temps de parcours et la sécurité routière étaient grandement réduits du fait de la présence de nombreux carrefours plans et accès riverains et l'élargissement à 2 × 2 voies de la route existante avait un impact important sur les riverains (phénomène de coupure, difficulté de rétablissement des accès riverains, nombreuses expropriations, trafic au plus près des habitations). Enfin, le coût du contre-projet semblait sous-estimé et le calendrier très optimiste. En ayant pleine connaissance des éléments présentés ci-dessus, la commission d'enquête a émis un avis favorable concernant l'utilité publique du projet assorti de trois réserves qui seront prises en compte par le maître d'ouvrage. Les travaux ont finalement été déclarés d'utilité publique le 19 juillet 2018 après que le Conseil d'État a été entendu. Il est donc certain que ce projet a fait le fruit d'une concertation large et continue tout au long de son élaboration, et l'ampleur de la mobilisation des citoyens et acteurs locaux aux différentes concertations publiques organisées montre que l'ensemble des avis sur le projet a pu être exprimé et entendu. Le tarif du péage dépendra de l'offre qui sera faite par le concessionnaire qui emportera l'appel d'offres à concession mais a été estimé à 15 € aller-retour pour un véhicule léger. Si ce tarif peut en effet paraître élevé, il est dans la norme des concessions récentes. Il faut cependant souligner qu'un itinéraire alternatif sera maintenu sur la base de l'actuelle RN 126 pour les usagers désirant faire le trajet entre Toulouse et Castres gratuitement. Ainsi, le Gouvernement est attentif aux besoins des citoyens et est convaincu que cette future autoroute est le meilleur moyen de développer le bassin économique de Castres-Mazamet dans des délais raisonnables.