



15ème législature

Question N° : 21	De M. Jean-René Cazeneuve (La République en Marche - Gers)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > Travaux d'aménagement de la route nationale 124	Analyse > Travaux d'aménagement de la route nationale 124.
Question publiée au JO le : 05/12/2017 Réponse publiée au JO le : 13/12/2017 page : 6394		

Texte de la question

M. Jean-René Cazeneuve attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les travaux d'aménagement de la route nationale 124 visant à relier intégralement Auch à Toulouse par une route nationale deux fois deux voies. En effet, une partie du tronçon entre Toulouse et Auch, soit vingt kilomètres sur soixante-quinze, comporte une route deux fois une voie, faisant de Auch une des seules préfecture de France à ne pas être reliée intégralement à une métropole par une route nationale à deux fois deux voies. Aussi, il lui demande comment accélérer la réalisation de ces travaux d'aménagement qui constituent une priorité pour le développement économique du Gers et qui s'inscrivent pleinement dans la volonté présidentielle de réorienter les budgets dédiés à la mobilité vers les transports de la vie quotidienne.

Texte de la réponse

DÉSENCLAVEMENT DU DÉPARTEMENT DU GERS

M. le président. La parole est à M. Jean-René Cazeneuve, pour exposer sa question, n° 21, relative au désenclavement du département du Gers.

M. Jean-René Cazeneuve. Madame la ministre chargée des transports, la France compte un département qui n'a aucun kilomètre d'autoroute, qui ne dispose d'aucune ligne aérienne et dont la préfecture est l'une des rares, si ce n'est la seule, à ne pas être reliée à une métropole par un axe routier majeur. Certes, un train effectue la liaison d'Auch à Toulouse, mais il met une heure trente pour parcourir 75 kilomètres. Ce département, c'est le Gers. Département rural, il n'en demeure pas moins un territoire dynamique, innovant, à la croisée de pôles économiques majeurs, dont le désenclavement renforcerait considérablement l'attractivité tout en désengorgeant la métropole de Toulouse.

Sur les 75 kilomètres de la RN 124 reliant Toulouse à Auch, il reste 20 kilomètres en deux fois une voie. L'aménagement intégral de ce tronçon en deux fois deux voies, maintes fois annoncé par le passé et maintes fois repoussé, avance au mieux de deux kilomètres par an. Les premières études et travaux ayant été lancés il y a plus de vingt-cinq ans, il s'agit maintenant de terminer ce qui a été commencé.



La commune d'Auch comporte également une autre particularité : elle est un des derniers chefs-lieux à être traversé par une route nationale. Cette situation pose des problèmes non seulement en matière de sécurité – près de 20 000 véhicules traversent la commune chaque jour – mais également en matière d'écologie. De nouvelles études de son contournement doivent être lancées.

Aussi, madame la ministre, pouvez-vous nous confirmer que ces deux projets d'aménagement figureront bien dans la prochaine loi de programmation relative à la mobilité que vous présenterez l'an prochain et à quelle date vous viendrez inaugurer la liaison intégrale Auch Toulouse en deux fois deux voies ?

Enfin, je tiens à vous remercier d'avoir accepté récemment de faire réexaminer par les services de l'État les solutions permettant le contournement de la ville et des communes voisines de Nogaro, confrontées à une affluence inquiétante de poids lourds traversant leurs centres-villes.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, *ministre chargée des transports*. Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler mon attention sur le désenclavement du département du Gers, que nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer ensemble. Le Gouvernement est très attentif à l'aménagement de la route nationale RN 124 entre Toulouse et Auch, qui constitue un axe est ouest structurant pour le département.

Deux opérations restent à réaliser pour le finaliser : la déviation de Gimont et l'aménagement de la section entre Gimont et L'Isle-Jourdain.

S'agissant de la déviation de Gimont, les premiers travaux ont démarré en 2016. Cet investissement de près de 100 millions d'euros est financé à la fois dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers sur la période 2009 à 2014 et de l'actuel contrat de plan État-région – CPER.

Les crédits inscrits pour permettre l'achèvement de cette opération s'élèvent à près de 85 millions d'euros dont 38 millions d'euros en crédits État. Les travaux de terrassement pourraient être engagés à partir de 2018. Dans cette hypothèse, la mise en service de cette déviation est prévue en 2021.

S'agissant de la section entre Gimont et L'Isle-Jourdain, qui aura le statut de route express, une enveloppe de près de 80 millions d'euros est inscrite dans le CPER 2015-2020 entre la région Occitanie et l'État, dont 35 millions d'euros sont financés par l'État. Elle doit permettre de financer intégralement la réalisation à deux fois deux voies de cette opération.

Les études de conception détaillée de cet aménagement se poursuivent, ainsi que les diverses procédures préalables à l'engagement des travaux. Il est prévu d'engager les travaux de cette section à la suite de ceux en cours sur la déviation de Gimont, à l'horizon 2021.

Au total, plus de 180 millions d'euros auront été investis par l'État sur l'aménagement de la RN 124, qui permettront d'achever la mise à deux fois deux voies en continu de la route nationale entre Toulouse et Auch.

Cet investissement important, dans le contexte budgétaire que vous connaissez, monsieur le député, témoigne de l'attachement de l'État au développement de ce territoire et à l'achèvement du désenclavement de notre pays.

M. le président. La parole est à M. Jean-René Cazeneuve.

M. Jean-René Cazeneuve. Je vous remercie, madame la ministre. Lorsque les travaux seront achevés, il sera



intéressant de calculer le coût global de cette opération réalisée sur trente ans. Celle-ci aurait probablement moins coûté aux collectivités territoriales et à l'État si elle avait été pensée et élaborée sur une période courte : c'est un enseignement pour les projets futurs.