

Séance plénière du CESR Midi-Pyrénées du 15 décembre 2009

Déclaration de M. Jean-François AGRAIN, au nom des groupes CGT et FSU sur l'avis du CESR sur le Projet d'achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession

Monsieur le Président de Région,

Monsieur le Président du CESR,

Mesdames et Messieurs les conseillers,

Mesdames, Messieurs,

La CGT et la FSU n'ont pas apprécié la méthode utilisée pour construire cet avis dont l'élaboration a débuté fin octobre, avec l'audition de la commission en charge du débat public, celle des opposants et des tenants du projet et celle des représentants des collectivités territoriales. Mais, très vite, dès le 9 novembre, à la demande du président de commission, un vote a été organisé. Il a été sans appel. Il a orienté, définitivement, l'avis comme favorable à la concession privée autoroutière à péage. Nous étions alors à plus d'un mois de la plénière, quelle place restait-il dans le débat pour les conseillers opposés à cette option ?... Il n'est pas de tradition au CESR de clavier ainsi les débats ?

La décision de construire une autoroute privée ou une 2X2 voies publique aurait mérité un avis plus fourni que celui qui nous est proposé. Ce dernier est composé de vérités assénées et occulte un certain nombre de réflexions. Par exemple, l'autoroute serait l'élément indispensable au développement économique de la partie sud du Tarn. La CGT et la FSU n'en sont pas convaincues, l'exemple du Creusot est éloquent. Bien pourvu en infrastructures de transport routières et ferroviaires (une autoroute et une LGV), ce territoire n'en a pas moins connu la quasi-disparition de son tissu économique. Autre exemple de vérité tronquée : l'autoroute serait nécessaire même s'il y avait développement de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Quelle étude sérieuse permet une telle affirmation ? A-t-on réellement élaboré tous les scénarii possibles à partir d'une optimisation du transport ferré en lien avec une offre multimodale de rabattement ? A notre connaissance, rien de tel n'existe à ce jour.

Une question inquiète les tenants du bitume : comment rendre une autoroute écologiquement acceptable ? Alors que les citoyens, dans leur grande majorité, s'inquiètent des conséquences des gaz à effet de serre sur le changement climatique, et qu'il est maintenant établi que le transport routier est un des grands responsables de la production de ces gaz dangereux.

L'avis, dans ses pages 9, 10 et 11, s'évertue à nous vendre cette autoroute comme écologiquement acceptable. Nous avons les frappes chirurgicales pour nous faire avaler les horreurs de la guerre, nous aurons l'autoroute écologique pour nous faire oublier les dégâts sur l'environnement.

Autre sujet d'étonnement dans la construction de cet avis, l'analyse du coût global d'investissement. Estimé à 300 Millions d'Euros TTC valeur 2006, pour l'achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison Castres – Toulouse, l'avis admet qu'il serait légèrement supérieur en cas de concession. Dans ce cas, une source annonce même une somme de 456 Millions d'Euros. De plus, la concession engendrera des péages estimés à 7,05 Euros pour un parcours Castres – Toulouse. A ce coût payé par l'utilisateur, il faudrait rajouter, toujours dans le cadre de la concession, entre 100 et 240 Millions d'Euros de subvention d'équilibre payée par le contribuable. Sur ce sujet, un amendement de la CGT soutenu par la FSU suggérait, pour soulager les salariés qui utiliseraient ladite autoroute, que les entreprises prennent à leur charge 50% du coût des péages payés par leurs salariés. C'est là une sorte d'extension de la loi qui prévoit que l'employeur rembourse 50% du coût du transport collectif de ses salariés. Bien entendu, les représentants des patrons s'y sont opposés. Jusque là, rien de neuf sous le soleil. Nous avons été plus étonnés d'apprendre que les votes de représentants de certaines organisations syndicales se sont joints aux leurs pour repousser cet amendement.

Il n'en reste pas moins vrai que si cette concession autoroutière privée voyait le jour dans le Tarn, nous aurions des usagers d'une liaison 2X2 voies dans le nord du département qui profiteraient d'un accès quasi gratuit, alors que ceux du sud, pour un service identique paieraient particulièrement cher. Que resterait-il de l'égalité de traitement entre les habitants d'un même département ?

Cette question pertinente n'a échappé à aucun des conseillers de la commission 1, pas même à ceux qui ont refusé la sollicitation financière des entreprises. Ainsi, la proposition a donc été faite d'appeler à la rescousse les collectivités territoriales pour développer des formules de tarification économique atténuant le coût des péages. S'est alors posé la question du rôle de l'Etat, en tant qu'aménageur du territoire, d'autant que la construction de ce type d'infrastructure est de son entière compétence. Pour ça aussi, l'avis donne une réponse. Il constate *avec regret* que l'Etat n'est *malheureusement plus en mesure d'assumer ses obligations en la matière*. Vous noterez au passage la neutralité politique de cette affirmation.

Le malheureux Etat, qui ne peut plus assumer ses obligations, ne porterait aucune responsabilité. La CGT, pas dupe, a proposé en amendement la formule suivante : *les choix budgétaires actuels privent l'Etat des ressources nécessaires pour assumer ses obligations en la matière*. Cet amendement, soutenu par la FSU, a été refusé, catalogué de trop politique. On voudrait donc nous faire croire que les malheurs de l'Etat appartiennent à la providence, les choix effectués par les hommes qui nous gouvernent comptant peu a priori.

Les promoteurs de la concession autoroutière ont à ce point forcé le trait dans leurs arguments, qu'ils ont rendu cet avis caricatural. De fait, il a beaucoup perdu en crédibilité. Cela est regrettable car nous aurions pu construire cet avis dans un autre esprit. Il était possible, en partant du sujet, d'aborder les problèmes de déplacement des tarnais du sud en prenant en compte sérieusement la donne environnementale. Les besoins en infrastructures, y compris routières, n'échappent à personne. Peut-on raisonner en 2009 comme en 1983 ? Le tracé proposé est-il pertinent ? Voici quelques exemples de réflexions que cet avis n'a pas explorées.

En conclusion, pour la CGT et la FSU, un excès de zèle partisan a dénaturé le contenu de cet avis.

Nous ne le voterons pas.