

Scandale : réduire le surcoût de l'autoroute à n'importe quel prix ?! Les habitants de Maurens Scopont soudain sacrifiés par la DREAL

Pour limiter l'augmentation du coût annoncé du projet, la DREAL refuse sur la commune de Maurens Scopont un fuseau à faible impact social, pour un fuseau rendant le tracé moins cher mais aux impacts sociaux considérables.

Alors que nous sommes à la fin de la phase de concertation sur les fuseaux, le fuseau défendu jusque là par la DREAL serait soudain abandonné. Et pire encore : le nouveau fuseau proposé aujourd'hui était présenté par la DREAL en janvier aux élus* comme impossible à envisager, ses impacts sociaux étant trop nombreux et majeurs : disparition du hameau d'Esclauzolle, commune coupée en deux, dont une partie coincée entre la RN126 et l'autoroute.

Mais ce qui était impossible devient possible ! Il « suffit » pour la DREAL de sacrifier les habitants de la commune de Maurens Scopont ! Démarche ahurissante, inacceptable, d'autant plus que ce projet n'a jamais fait la preuve de son opportunité.

Le changement de fuseau s'explique par la nécessité pour la DREAL de limiter les surcoûts du projet pour que ce dernier reste faussement défendable (*voir encadré*). A Maurens Scopont, le passage du Girou est compliqué, on l'a vu avec les inondations de mars dernier. Il

faut aussi traiter le croisement avec la RN126 et la RD826, et le contournement du château de Maurens Scopont. Tout cela a un coût forcément élevé mais qui n'a pas été comptabilisé par la DREAL dans son projet.

C'est pourquoi elle sacrifie plutôt la commune, et retient le fuseau le moins cher, et ce, malgré les énormes impacts sociaux.

Et sacrifié pour sacrifié, tant qu'à faire, c'est aussi sur le même hameau de cette commune que la DREAL étudierait un échangeur de 15 à 18 hectares, pris aux habitants et à l'agriculture, qui seront rasés et bitumés afin d'accéder à l'autoroute et gérer tous les flux de circulation des routes existantes. Et sans contre-partie à attendre, avec pour seules perspectives de développement économique des entrepôts et des entreprises de transports à faible création d'emplois (voir le Débat Public), ou bien l'étalement urbain et ses contraintes aux frais de la commune (réseaux d'énergie, transports, équipements de vie, écoles, collèges, ...).

Voilà, tout est clair : ce projet se ferait au rabais, sans aucune autre considération, sous peine d'être condamné d'entrée par son vrai coût à l'achèvement. Les dégâts sociaux ne sont pas comptabilisés dans le coût du projet. Ni les autres dégâts, agricoles,

économiques, environnementaux, écologiques.

Cette autoroute n'est à l'évidence pas la bonne solution, même si la DREAL prétend le contraire quand elle plaide que ce projet sera exemplaire. Exemplaire en quoi ? En dégâts majeurs et irréversibles peut être !?

Ce surcoût qui semble nouveau aujourd'hui, dès le début, la DREAL et d'autres ne pouvaient pas l'ignorer, la zone inondable étant bien connue (*voir encadré*). Ce n'est pas en sacrifiant Maurens Scopont que ce projet deviendra la bonne solution « à un bon prix ». Quand un projet est vraiment opportun, on s'en donne les moyens, au bénéfice de tous.

Cette attitude, cette démarche de projet ne sont pas scandaleuses. Elles sont irresponsables, inconcevables, inacceptables !

Nous attendons des élus et des collectivités territoriales qu'ils s'opposent à cette démarche, à la prédominance du critère de choix purement financier. Et là où une solution technique permettrait de limiter les dommages humains, sociaux, écologiques, nous demandons à ces mêmes élus de défendre cette solution, et de s'opposer à l'autoroute de la DREAL.

* 18 janvier 2011 à Cuq Toulza, réunion DREAL – élus de Puylaurens à Vendine

Pourquoi la DREAL cherche à réduire les coûts à tout prix ?

Depuis le début, le coût du projet (300 M€ en 2006) est largement sous-évalué de 40-50 % comme nous l'avons expliqué lors du débat public⁽¹⁾, mais il est impossible maintenant pour la DREAL de revenir à son vrai coût sans le condamner, illico presto, aux yeux des décideurs (Etat, collectivités territoriales), qui sont supposés financer à hauteur « seulement » de 100 M€ (subvention d'équilibre valeur 2006 annoncée par la DREAL).

De plus, l'équilibre financier⁽²⁾ pour la concession impose que le coût de réalisation de l'autoroute soit très faible : parce que d'une part la rentabilité est improbable (du fait du trafic trop faible, elle est à 60-70% de la rentabilité nécessaire), que d'autre part le financement par les collectivités pour compenser cette faible rentabilité ne peut pas être outrageusement plus élevé qu'annoncé, et qu'enfin, au-delà d'un certain niveau d'investissement, aucun concessionnaire ne se proposerait pour réaliser une autoroute avec une si faible rentabilité.

Pour la DREAL, il faut donc absolument réduire les surcoûts, bien que ces derniers soient parfaitement connus et attendus depuis toujours, mais ... inavouables.

(1) voir note RN126 : *Synthèse sur l'analyse des coûts* : [lien](#)

(2) voir note RN126 : *"Non" équilibre financier du projet autoroutier : ou comment demain les collectivités devront déboursier 200 M€* [lien](#)

Le surcoût est-il une mauvaise surprise ?

Le coût prévisionnel de la DREAL en septembre 2009, (dossier du débat public) était fortement sous-estimé, en ne prévoyant pas en particulier les coûts supplémentaires élevés qu'occasionne un emplacement du projet en zone inondable, ni les éléments toujours rencontrés en affinant les études. Ainsi, là où le ratio utilisé habituellement en 2009 était de 9 M€ par kilomètre d'autoroute réalisé et sans difficulté de réalisation particulière, la DREAL avait pris un ratio de 6 M€, soit 33 % de moins et avec, en plus, des difficultés techniques fortes (zones inondables) à traiter pour réaliser ce projet !

L'eau-toroute et le Girou

Dessin de Manji – avril 2011

Depuis début 2007, la DREAL parle d'une autoroute en zone inondable (**la vallée du Girou**), qui serait la plus économique de France et de tous les temps : c'est **l'eau-toroute du Girou**

La DREAL l'a présentée comme ultime solution pour relier Castres à Toulouse, en refusant d'envisager une solution alternative, comme l'aménagement des routes existantes par exemple, hors zone inondable et à moindre coût, adapté à un trafic en 2007 de 2 600 véhicules par jour allant de Castres à Toulouse (ou le contraire). Vous lisez bien : un trafic de seulement 5 200 véhicules par jour faisant le trajet complet Castres - Toulouse par Verfeil (chiffres DREAL).

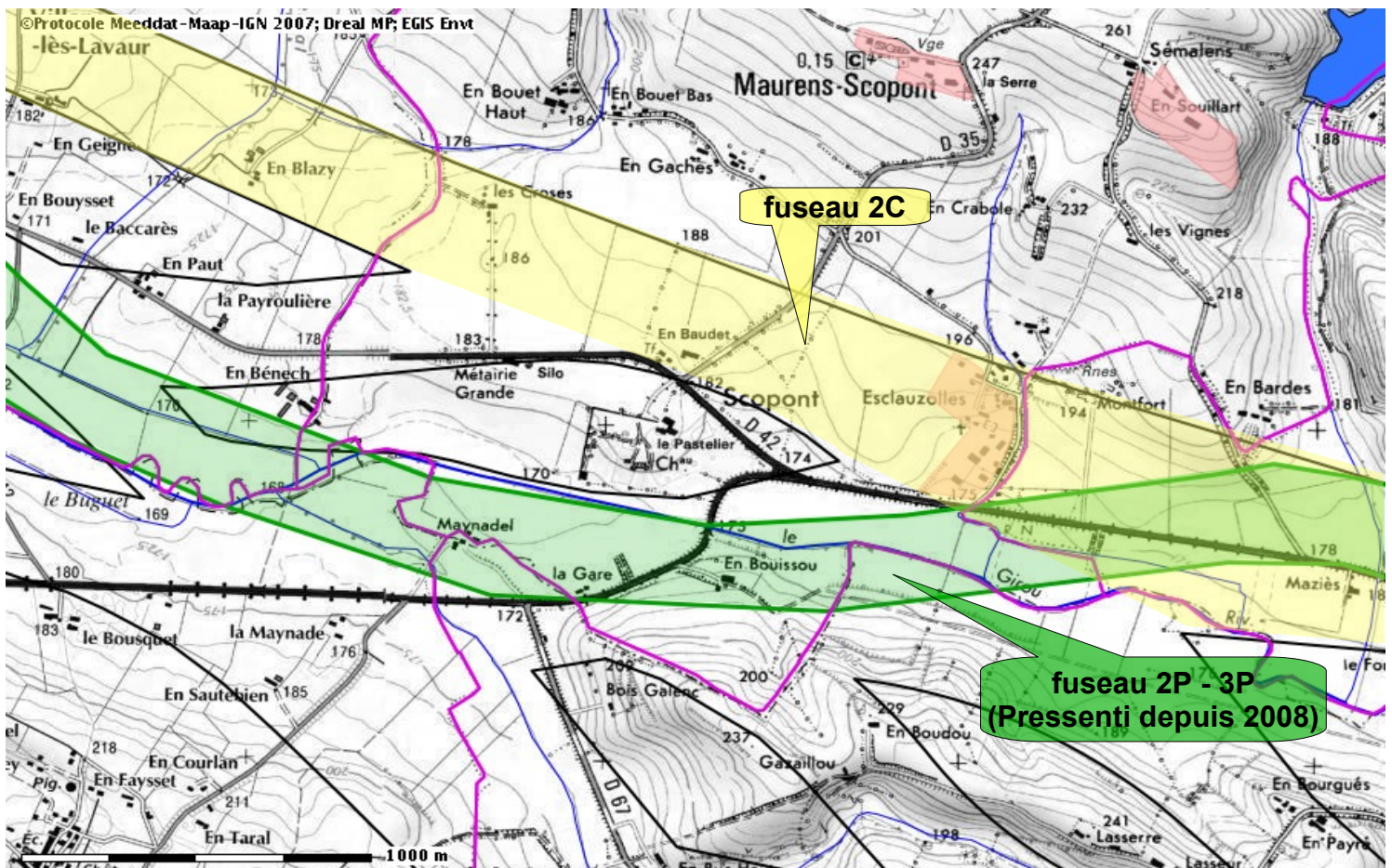
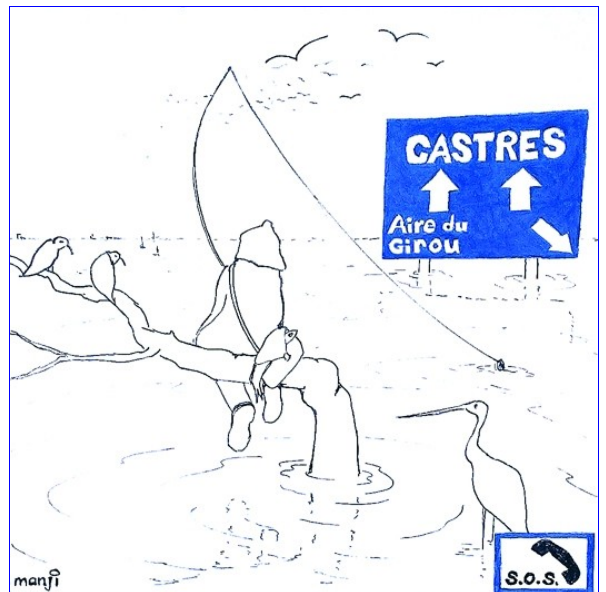
Donc la DREAL étudie actuellement l'eau-toroute pas chère annoncée depuis 2007, et, en se rendant compte soudain que passer en zone inondable a un coût élevé, voudrait faire passer l'autoroute dans les hameaux mitoyens du Girou, en les sacrifiant pour limiter l'ardoise.

Pas chère, l'eau-toroute ? Allons donc ! Projet dispendieux pour un faible trafic ! Tout ceci est connu depuis 2007, que ce soit dans les couloirs du ministère, comme celui des collectivités, des chambres consulaires ou de la préfecture.

Cessons ce jeu de dupes : il n'y a pas de trafic pour justifier cette autoroute, il n'y a pas non plus de sous pour la payer, alors si on ne peut pas passer en zone inondable pour une simple question d'argent, et ne pas sacrifier toute une commune, pourquoi n'étudie-t-on pas les aménagements de la route existante ?

Les choix à retenir pour un moindre dégât sur les territoires traversés sont INCONTOURNABLES.

S'ils ne sont pas possibles avec l'eau-toroute, étudions alors l'aménagement des routes existantes !



Témoignage de Maurens Scopont

Extraits de la réunion d'information, organisée par la commune

« Bonsoir à tous

N'étant pas un grand orateur, je vais vous lire mon papier.

Pour ceux qui ne me connaissent pas, j'habite [*lieu-dit à Maurens Scopont masqué pour la Gazette*] depuis 15 ans, et le Lauragais depuis bientôt 30 ans.

Je suis ici ce soir car il est urgent de s'opposer au fuseau 2C qui va couper en deux le hameau d'Esclauzolles, mais qui va aussi impacter les habitations d'en Baudet qui seront coincées entre la RN 126 et l'autoroute, et aussi les secteurs d'en Gâches et en Bouet au niveau visuel et sonore, mais aussi tout le reste de la commune car le bruit peut se propager très loin et même sur le versant opposé des coteaux au gré des courants d'air chaud et froid ascendants et descendants.

Il faut savoir aussi, que la DREAL envisage de placer l'échangeur au niveau d'Esclauzolles, coté est. Cet échangeur, c'est environ 18 hectares de surfaces agricoles qui disparaîtront sous le bitume et le béton, des routes d'accès multiples pour gérer la diffusion des différents flux de voitures provenant ou partant vers la RN 126, la RD 35, la RD 826 et l'autoroute vers Castres ou Toulouse. C'est aussi à terme l'arrivée d'entreprises de transport ou d'entrepôts très consommateurs d'espace mais peu générateurs d'emplois. C'est un bouleversement considérable. Tout notre secteur rural va se voir transformé en zone bétonnée à l'image de ce que l'on trouve à St Sulpice, à Portet Sur Garonne ou Blagnac.

Il faut savoir aussi, que lors de la réunion DREAL et élus du 18 janvier 2011 à Cuq, le bureau d'études EGIS ROUTE avec la DREAL avait affirmé que techniquement le 2C n'était pas envisageable du fait du trop grand nombre d'habitations à détruire, qu'en revanche, le 3P était peut-être compliqué (zone inondable) mais tout à fait réalisable. Or, depuis peu, avec les inondations du Girou, et certainement même avant, ils se sont rendu compte que le 3P coûtait très cher, et c'est donc le coût du 3P qui le rend aujourd'hui moins intéressant pour la DREAL, et fait que le 2C devient magiquement réalisable. La DREAL préfère sacrifier les habitants pour limiter les surcoûts de son projet qu'elle sait sous-estimé. Mais si cette autoroute est si indispensable, ils doivent y mettre le prix. Le département doit tout faire pour que les communes traversées soient le moins impactées possible (dans le marais poitevin la région va devoir, si elle veut son autoroute, accepter un surcoût de 25% pour traverser les zones humides sur des pilotis ; exigeons la même chose pour la zone inondable du Girou, [...]).

La commune a été trop confiante en proposant le fuseau 3P qui a l'avantage de passer en bordure des communes de Maurens, Le Faget et Loubens dans la bande la moins habitée, et qui nous a été présenté par les services de l'Etat comme pressenti, consensuel et pratiquement acquis, ce qui a permis à la DREAL de ne rencontrer aucune opposition à Maurens durant la concertation de janvier et février.

[.....]

Je pense que nous allons subir la double peine de la scission de la commune et de l'échangeur, et que nous allons être abandonnés par le Tarn, et sacrifiés lors de tractations du style : la Haute Garonne consent à rétrocéder la déviation de Verfeil, à condition que le fuseau 2P soit abandonné. [...]

[.....] Sachez que les tractations avec la DREAL ne sont qu'un jeu de dupes ou un jeu de rôles, où l'on nous propose l'inacceptable pour nous amener finalement là où ils veulent nous amener ; i[.....]

Je propose donc quelques actions pour bien marquer les esprits, et cibler les décideurs :

1. [...]
2. On pourrait remplacer ou compléter les panneaux anti 2C raturés en 2P très peu explicites, par deux grands cercueils noirs placés aux Esclauzolles et au carrefour RN 126- RD 35 en reprenant l'idée de monsieur Badinter : condamner un homme à mort c'est le couper en deux ; on pourrait adapter en disant : couper Maurens en deux = condamnation à mort.
3. On pourrait organiser les funérailles du village d'ici une quinzaine de jours [...]

Je suis aussi ici ce soir avec ma casquette de membre actif du collectif RN126 qui se bat depuis 2007 contre ce projet autoroutier destructurant pour les territoires traversés, et au bilan très négatif quand on fait la balance entre les bienfaits et les nuisances. Nous proposons plutôt un bouquet de solutions alternatives : aménagement et sécurisation de l'existant, développement des transports collectifs régionaux et d'aires de covoiturage, etc etc. ... voir le site RN126.free.fr

En effet, toute la commune va être concernée d'une manière ou d'une autre. Le nouveau PLU suffira-t-il à maintenir la pression immobilière, rien n'est moins sûr, et l'agriculture risque d'en pâtir très rapidement. Toute la Vallée du Girou va se trouver bouleversée par cette infrastructure. Tout notre environnement va en être modifié. [...]

Merci beaucoup de m'avoir écouté. »

Funérailles de Maurens Scopont

La mort de la commune étant programmée par la DREAL, les funérailles de la commune auront lieu

samedi 30 avril à 16 h 00

Si vous pensez que les élus et les collectivités territoriales ne doivent pas accepter la démarche DREAL de réduire le coût du projet au détriment des habitants et territoires concernés, venez aux funérailles de Maurens Scopont



Ci-gît MAURENS sans SCOPONT,

*Qu'une vile décision
Sans loi et sans scrupule,
Trancha en 2 tronçons,
Pour faire, c'est ridicule,
Une autoroute sans pognon.*

