Lacroisille, le 9 mai 2008

Lettre ouverte

De : Collectif **RN 126**

A : Monsieur le Président du du Conseil Général de la Haute-Garonne

Copie : Fédération nationale France Nature Environnement et sa fédération en région UMINATE

Objet : Aménagement de la liaison routière Castres – Toulouse

Monsieur le Président,

L'aménagement de la liaison routière Castres - Toulouse est actuellement étudié par les services d'État sous une **forme autoroutière concédée à péage** (LACT*).

** LACT : Liaison Autoroutière Castres - Toulouse.*

Le ***COLLECTIF RN126*** a noté dans le dossier d'étude sur la LACT, présenté en octobre 2007, que votre contribution financière serait nécessaire à la réalisation de ce projet, par le biais de votre participation à une **subvention d'équilibre**.

Nous considérons que l'autoroute à péage n'est pas l'unique solution, et que d'autres dispositions sont envisageables, **à un horizon équivalent** à celui du projet autoroutier concédé, et pour **un financement** par l'État et les collectivités territoriales **comparable** à la subvention d'équilibre.

Ces dispositions permettraient d'améliorer **durablement** les déplacements routiers entre Castres et Toulouse, et au bénéfice de **toutes les communes concernées :** Castres et les communes traversées, et sans les impacts d'une autoroute supplémentaire (effets coupure, nouvelle artificialisation de terre agricole, etc.).

C'est pourquoi, le ***COLLECTIF RN126*** vous sollicite pour que, **à votre demande, les services d'État étudient, au préalable à toute décision sur la LACT, un autre engagement possible du financement public** prévu en subvention d'équilibre pour la LACT.

Vous trouverez ci-après quelques uns de **nos constats** sur certains éléments du contexte de l'étude autoroutière, et **notre demande** pour un **aménagement sur place raisonné de l'axe Castres - Toulouse**, correspondant au financement public envisagé pour le projet autoroutier.

Collectif Lauragais Sans Autoroutes
☎ : 06-81-72-60-58
✉ : collectif.lauragais@yahoo.fr
Dispagne – 31570 LANTA

Collectif RN126
☎ : 06-88-52-83-57
✉ : collectif.rn126@yahoo.fr
La Croix – 81470 LACROISILLE

Nos constats

- ***Le dossier d'étude Soual - Verfeil***

  L'aménagement de la Liaison Autoroutière Castres - Toulouse (LACT) a fait l'objet d'un dossier d'études préalables, diffusé dans le cadre d'une concertation menée par la Direction Régionale de l'Équipement du 16/10/07 au 31/01/08 et portant selon le texte même de la DRE sur « des hypothèses de corridors ». Ce dossier d'étude précise que (cf Annexes) :

  « *Pour la section* ***Soual-Verfeil*** *les différents partis d'aménagement envisageables sont :*

  - ***l'aménagement sur place de l'infrastructure existante***
  - *la création d'un tracé neuf »*

  Or dans cette étude, seule l'option « **création d'un tracé neuf »** sous la forme **« autoroute concédée à péage »,** pourtant **contraire à la décision ministérielle de 1994**, est étudiée, et chiffrée. L'option **« aménagement sur place »**, **seule conforme** à la décision ministérielle n'est, quant à elle, absolument pas abordée.

- ***Le financement***

  L'étude de la liaison autoroutière concédée Castres - Toulouse présentée lors de la concertation publique en octobre 2007-janvier 2008, prévoit un **financement participatif de l'État et des collectivités territoriales concernées**, sous forme d'une **subvention au concessionnaire, d'un montant de 100 M€**.

  Il est d'ailleurs permis de penser que c'est une subvention plus importante qui pourrait être demandée, et ce pour deux raisons :

  - les travaux de chantiers routiers dans le cadre du CPER ont toujours coûté plus cher qu'annoncé,
  - les calculs de rentabilité de futures autoroutes sont faits sur des hypothèses d'augmentation de fréquentation dont l'un des paramètres est le prix du baril de pétrole. Les calculs présentés en 2007 pour d'autres projets prenaient une valeur autour de 60 dollars le baril comme valeur moyenne entre 30 et 100 dollars, or, dès aujourd'hui le chiffre des 120 dollars est dès à présent dépassé.

  Ce financement devrait ainsi être inscrit au successeur du CPER pour le domaine routier, à savoir le PDMI* 2009-2013, attendu d'ici quelques mois.

  ** PDMI : Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires.*

- ***Les aménagements Soual - Verfeil en service ou déjà programmés***

  L'État et les collectivités territoriales ont déjà co-financé progressivement depuis de nombreuses années les premiers aménagements de la RN 126, décidés en 1994.

  Le Conseil Général de la Haute-Garonne a par ailleurs financé et mis en service le contournement de Verfeil (DR 20).

  Ainsi, **dès 2011,** l'axe Castres - Toulouse entre Soual et Verfeil sera **nettement amélioré** sur la plupart de ses points noirs à l'origine de la décision de 1994 :

  - le contournement de Soual,
  - le contournement de Puylaurens,
  - le contournement de Verfeil.

Cette nette amélioration, parce qu'elle est financée par **l'État** et les **collectivités territoriales** en cohérence avec la **décision ministérielle de 1994**, est à maintenir intégralement dans le **réseau routier national**, non concédé et gratuit.

- ***Les aménagements complémentaires à prévoir***

  A partir de 2011, au regard du **faible trafic estimé (voire surestimé) au-delà de 2015** sur cet axe Castres - Toulouse par Verfeil (moins de 9000 véhicules/jour sur 1/3 du trajet, moins de 5000 sur plus d'1/3 du trajet), les aménagements nécessaires et suffisants qu'il faudrait **programmer** pour améliorer durablement la **sécurité** et le confort d'utilisation pour l'usager sont :

  - la sécurisation des carrefours
  - le contournement de Cadix - Cuq Toulza,
  - des voies de dépassement aux endroits utiles,
  - la section Castres - Soual rase campagne.

  Cas de la section Castres - Soual rase campagne

  Le tronçon **Castres - Soual section rase campagne** est présenté, dans le dossier de concertation sur les fuseaux de la LACT, comme réalisé dans le cadre du réseau routier national, pour 2011, avec un financement par l'État et les collectivités territoriales de **60 M€**.
  Or, ce tronçon, qui n'a fait l'objet à ce jour d'aucune décision par l'État sur son financement et sa réalisation, est considéré dans le dossier d'étude comme partie intégrante de la concession autoroutière.
  Son financement devrait donc être, à ce titre, assuré par le concessionnaire et non l'État et les collectivités territoriales, au même titre que les tronçons non financés à ce jour.
  On voit mal effectivement comment des fonds publics pourraient être engagés aujourd'hui pour financer en totalité ce qui est présenté comme un bout de concession autoroutière à péage.

  Nous notons également que la solution d'aménagement proposée sur ce tronçon ne correspond pas à l'aménagement **adapté et raisonné nécessaire**.
  Le point noir nous semble être principalement le feu rouge de Saïx, et il nous paraît alors judicieux d'étudier de manière approfondie **un premier aménagement complet et très optimisé de ce carrefour** pour un coût nettement moins important que la solution proposée, puis de vérifier ultérieurement si d'autres aménagements seraient encore nécessaires.

- ***Notre synthèse des constats***

  Nous considérons que l'étude de **l'aménagement sur place est la seule conforme à la décision de 1994**. A ce titre, elle nous paraît indispensable avant que vous n'envisagiez toute autre solution d'aménagement.

  Nous pensons que la **subvention de 100 M€** (hors la section Castres - Soual rase campagne) permettrait de couvrir **la totalité, ou presque, des aménagements restants précités.**

  Nous remarquons par ailleurs que la réalisation du projet autoroutier concédé à péage permettrait, pour un trajet de bout en bout Castres - Toulouse d'environ 1h, un **gain de temps au mieux de 6 minutes**, par rapport à la situation **acquise en 2011** précédemment décrite**.** Et compte tenu des péages entrée-sortie, il se pourrait bien que l'autoroute ne permette aucun gain.

Si la comparaison est effectuée à partir de la situation de **2011 améliorée** telle que nous la préconisons ici, **l'autoroute n'apporterait aucun gain de temps**.
Nos estimations sont à votre disposition.

Nous souhaitons que la recherche d'un **aménagement adapté et raisonné** des axes existants soit également appliqué à la **section Castres - Soual rase campagne**, non engagée à ce jour pour **60 M€**.

Nous ne rappelons pas ici, de manière détaillée, le contexte déjà largement évoqué sur les **impacts majeurs** d'une autoroute sur le **climat**, **l'environnement**, **l'agriculture**, ..., sur la nécessité de la justifier au regard du trafic attendu, sur l'inadéquation de cette infrastructure face aux évolutions du contexte pétrolier, sur l'application des décisions issues du **Grenelle de l'environnement**, ...

Vous trouverez, sur ces thèmes généraux, un article récent du journal Le Monde, en annexes. Cet article aborde de plus la notion d'équilibre économique d'une nouvelle autoroute, à réviser selon la décroissance des déplacements routiers dorénavant constatée et sensible.

Notre demande

Nous vous demandons alors :

- d'être exigeant sur la meilleure utilisation possible des deniers publics, (votre co-financement aujourd'hui prévu, mais non engagé, pour l'axe Castres - Toulouse), **en évitant de vous prononcer pour un co-financement du projet actuel, sans rechercher la comparaison** entre l'étude autoroutière et celle des aménagements des voies existantes.

- de considérer l'existence de l'étude sur l'aménagement des routes existantes comme **élément indispensable** avant toute décision d'un autre aménagement de cet axe.

- d'intervenir auprès des **services d'État pour qu'ils réalisent une étude complète et objective de l'aménagement nécessaire mais raisonné des routes existantes RN 126, DR 20 et DR 42, d'un montant de 160 M€** (100 M€ pour la subvention d'équilibre + 60 M€ pour Castres - Soual rase campagne)**, compte tenu de la situation déjà acquise et achevée au plus tard en 2011.**
  Cette étude devrait être d'un niveau comparable à celle du projet actuel, et concerner l'ensemble du trajet Castres - Verfeil.

Nous vous demandons également de bien vouloir nous recevoir pour que nous puissions vous exposer notre connaissance du dossier et certains éléments sur les aménagements envisageables.

Enfin, nous vous informons de notre démarche identique auprès des autres co-financeurs publics du projet actuellement étudié.

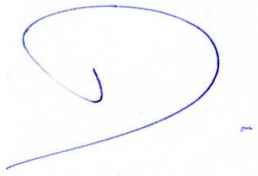
Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations respectueuses.

Pour le collectif RN126

le porte-parole : Frédéric Manon

Avec le soutien du collectif Lauragais Sans Autoroutes

le porte-parole : Didier Rod



Les associations signataires des collectifs **Lauragais Sans Autoroutes & RN126 :**

ASSOCIATION DE DEFENSE DE LA COMMUNE D'AURIN	31570 AURIN
ASSOCIATION DE DEFENSE DE LA VALLEE DE LA SAUNE	31460 SEGREVILLE
COLLECTIF VERTE SAUNE	31650 SAINT ORENS
ESCALAGIR	31750 ESCALQUENS
LA COULEE VERTE	81580 CAMBOUNET SUR LE SOR
LA FONTAINE	81470 LACROISILLE
LAURAGAIS NATURE	31570 LANTA
LAURAGAIS TERRE PROPRE	81500 VEILHES
LES MILLE COLLINES	81470 AGUTS
LES VALLONS	81700 ST GERMAIN DES PRES
TERRES ET COTEAUX DU LAURAGAIS	31460 LE FAGET

ANNEXES

Extrait P9 du préambule du dossier DRE sur la Liaison Autoroutière Castres - Toulouse

1.1.2 Le point sur les études entre Castres et Toulouse

Le dossier d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) 1ère phase de la liaison Toulouse - Castres - Mazamet a été approuvé par décision ministérielle le 8 mars 1994 (qui définit cette liaison comme une 2 X 2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire). Dans le périmètre de Castres - Mazamet, celui-ci a depuis été amendé par le dossier de voirie d'agglomération (DVA), approuvé par décision ministérielle du 16 mars 2000. Le dossier d'avant-projet sommaire de la liaison à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés entre Castres et Soual (section rase campagne) a été approuvé par décision ministérielle en date du 2 octobre 2006. L'enquête publique de cette section s'est tenue du 29 janvier au 2 mars 2007. La commission d'enquête a émis un avis favorable.

La liaison à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés entre Castres et Soual (section urbaine) a été déclarée d'utilité publique le 15 juin 2004.

Une consultation locale portant sur la section Castres - Verfeil a été engagée par le préfet de région en novembre 2006. A la lumière des conclusions de cette consultation, il est apparu opportun d'étudier de manière plus approfondie un parti d'aménagement autoroutier concédé de la section comprise entre la rocade de Castres et l'antenne autoroutière de Verfeil.

Pour la section Soual - Verfeil, les différents partis d'aménagements envisageables sont :

- l'aménagement sur place de l'infrastructure existante,
- la création d'un tracé neuf.

Le Monde - 12 avril 2008

Pau-Langon, chère liaison

Le terrain est dévasté. De la forêt, ne restent que des souches et des débris de branches. C'est une tranchée de plusieurs dizaines de mètres de large, sur plusieurs kilomètres. Elle longe une rivière et sa forêt humide, composée de carex, d'aulnes glutineux, de chênes pédonculés, un endroit idéal pour la loutre, le vison, la cistude. Sur un arbre, un pic épeiche semble observer l'espace vide et silencieux.

On n'est pas là dans un lointain pays tropical étranglé par les impératifs du développement, les maux de la mauvaise gouvernance et de la corruption. Mais à Escaudes, dans les Landes, en France, un pays qui s'est engagé à interrompre en 2010 l'érosion de la biodiversité sur son sol et à diminuer drastiquement les

émissions de gaz à effet de serre.

Plus de 30 hectares ont été défrichés ici, près de 600 autres le long du parcours de ce qui est le plus grand chantier actuel d'autoroute en France, le projet A65, 150 km de Pau à Langon, en Gironde. Une liaison essentielle pour la région aquitaine, disent les élus, majoritairement favorables. Un projet destructeur et inutile, affirment les opposants, de plus en plus entendus.

Le Conseil national de protection de la nature a rendu, le 19 mars, un avis défavorable à la demande d'autorisation de *"destruction d'espèces protégées"*. Il a notamment jugé que les mesures de protection du vison d'Europe, un mammifère en grand danger d'extinction en France, étaient très insuffisantes. La société concessionnaire, A'lienor, filiale d'Eiffage et de la Sanef, doit arrêter les travaux.

Alain Rousset n'a pas apprécié. Le président du conseil régional d'Aquitaine a adressé début avril au ministre de l'écologie, Jean-Louis Borloo, une lettre cosignée par Alain Juppé, François Bayrou, Henri Emmanuelli : les élus de la région demandent que le chantier ne prenne pas de retard. Cela influencera-t-il le Conseil d'Etat ? Celui-ci doit examiner, lundi 14 avril, le recours formé par dix associations régionales contre le décret d'utilité publique du projet, pris en décembre 2006.

L'A65 apparaît comme le symbole des luttes en cours contre les autoroutes, alors qu'après le Grenelle de l'environnement le ministre responsable de l'écologie et des équipements, Jean-Louis Borloo, avait affirmé : *"C'est fini, on n'augmentera plus les capacités routières."* La déclaration d'utilité publique de l'A65 a certes été signée avant le Grenelle. Mais le dossier n'en cristallise pas moins l'opposition aux nombreux projets disséminés aux quatre coins de la France.

Avec 10 950 km d'autoroutes, la France a déjà le réseau le plus important d'Europe. Les écologistes protestent contre les projets de contournement de Strasbourg, de Bordeaux, de Toulouse, de liaisons Gap-Sisteron, Lyon - Saint-Etienne, de doublement de l'autoroute Paris-Lille, pour ne citer que quelques exemples. *"Nous avons recensé tous les plans envisagés, il y a en près de 100, pour 2 300 km*, dit Anne Parlange, coordinatrice du collectif d'associations Stop Autoroutes, tout récemment créé. *Le Grenelle a pris une bonne décision, mais en pratique, rien n'a changé."*

A Bostens, un village de 150 habitants à 50 km au sud d'Escaudes, Jean-Yves Paronnaud, maire sans étiquette, ne décolère pas. L'autoroute doit éborgner un site magnifique, dit des Neuf-Fontaines, dont il a fait un point fort de sa commune : un immense étang paisible, entouré de bois et de mille plantes, où naturalistes, pêcheurs et familles en vacances viennent comme à une oasis. *"Je ne suis pas contre l'autoroute parce qu'elle passerait par ma commune*, dit le maire, *mais parce qu'à l'époque où l'on se préoccupe de changement climatique et de biodiversité, c'est totalement contradictoire."*

Le changement climatique ? Pour Jean-Jacques Lasserre, le président du conseil général (MoDem) des Pyrénées-Atlantiques, *"c'est une question très préoccupante. Mais on est obligé de construire de la communication, parce que c'est la loi de la vie"*. Cet ardent promoteur de l'A65 se dit *"sûr que les scientifiques vont trouver les solutions techniques au changement climatique"*. L'important est ailleurs : *"Pau n'est pas bien reliée à Bordeaux*, poursuit M. Lasserre. *L'autoroute A65 permettra de renforcer la cohésion de la région en rapprochant les deux villes."*

Conflit classique entre l'environnement et l'économie ? Pas seulement. Car la viabilité économique des projets n'est pas évidente. La logique financière des autoroutes a en effet été profondément modifiée depuis 2000. Jusqu'alors, les sociétés autoroutières pouvaient "adosser" les tronçons nouveaux, à faible rentabilité, sur les autoroutes construites longtemps auparavant et totalement amorties. Les bénéfices des uns payaient le déficit des autres.

En application d'une directive européenne, la loi interdit désormais cet adossement. Les nouveaux projets autoroutiers doivent trouver leur équilibre économique par eux-mêmes. Or les tracés envisagés sont moins rentables que les autoroutes existantes : les liaisons où le trafic est important ont été réalisées les premières.

Le cas de l'A65 illustre cette problématique. Les études préalables, engagées depuis une dizaine d'années, montraient qu'une subvention publique importante serait nécessaire à sa réalisation : 500 millions d'euros, que l'Etat comme les collectivités territoriales peinaient à mobiliser. En 2006, un appel d'offres a été lancé. Quatre groupes de travaux publics ont répondu. *"Et là, divine surprise !*, commente, sous couvert d'anonymat, un fonctionnaire local bon connaisseur du dossier, *sur quatre candidats, trois ont dit qu'ils*

n'avaient pas besoin de subvention." Le fonctionnaire ne reçoit qu'une explication à ce "miracle" : "Les mystères de l'ingénierie financière."

En fait, comme l'indique l'annexe XVIII du contrat de concession, que *Le Monde* a consulté, le montage financier repose sur la période de la construction et de début d'exploitation. La dette - qui représente 80 % de l'investissement de 1,1 milliard d'euros - est censée être remboursée en une fois au bout de treize ans. De nouveaux financements doivent couvrir le reste de la durée de la concession, qui est de cinquante-cinq ans.

La grande inconnue réside dans le niveau du trafic, donc des recettes. *"Le risque que le trafic ne soit pas au rendez-vous est assez conséquent*, note un haut fonctionnaire du ministère de l'équipement. *Le concessionnaire pourrait consommer complètement ses fonds propres."* C'est-à-dire se retrouver en grande difficulté financière.

Actuellement, environ 7 500 véhicules circulent tous les jours entre Pau et Langon, et l'itinéraire est loin d'être saturé. Une étude fouillée, réalisée par les services de l'Etat en 2005 pour préparer l'appel d'offres, concluait que la circulation atteindrait 10 150 véhicules par jour en 2020, soit une augmentation de 35 % par rapport à la circulation actuelle. A'lienor a quant à elle prévu une fréquentation de 14 500 véhicules par jour en 2020, soit une augmentation de... 90 %.

Une vision pour le moins optimiste : l'étude initiale de l'Etat se fondait sur un prix du baril de pétrole à 30 dollars et, depuis quelques années, le trafic autoroutier sur l'ensemble du réseau français décélère. Selon les données de l'AFSA, l'Association française des sociétés d'autoroutes, sa croissance, qui était de 5,2 % par an en moyenne entre 1997 et 2001, n'est plus que de 2,65 % annuellement depuis 2002.

La validité économique de l'A65 est donc sujette à caution. Au point que des fonctionnaires bons connaisseurs du système autoroutier s'interrogent sur la façon dont l'appel d'offres a pu être conduit et conclu. Du côté des associations, on va plus loin : *"Nous sommes étonnés que les services de l'Etat aient pu faire un pari dont on sait qu'il sera perdant*, dit Julien Milanesi, économiste et porte-parole de l'ARLP (Alternative régionale Langon-Pau). *Plus de transparence aurait permis de lever les doutes sur la régularité de la passation du contrat."*

Le risque existe qu'un trafic insuffisant fasse in fine retomber le coût de l'infrastructure sur le contribuable. Cela n'inquiète pas Alain Rousset, président (PS) du conseil régional d'Aquitaine : *"L'hypothèse d'une faillite ne me paraît pas réaliste : les sociétés autoroutières ne sont pas idiotes."*

Certes. L'A65 montre en tout cas que la question des nouvelles autoroutes n'est plus seulement écologique, mais aussi économique. Hormis les élus locaux favorables à "leur" autoroute, on trouve peu de partisans déclarés de l'extension du réseau français. A l'ASFA, on se défend de faire du *"lobbying"* pour la construction de nouvelles voies. Mais le délégué général, Jean Mesqui, observe que *"le trafic poids lourds continue à croître. Certes, il ne paye pas l'usure des réseaux*, dit-il, *mais ce n'est pas parce que l'on n'augmente pas les capacités que ce trafic va s'arrêter"*. A quoi le maire de Bostens, Jean-Yves Paronnaud, répond : *"A-t-on vraiment besoin d'autant de transports ? Il arrive que l'on déplace des yaourts sur 4 000 km. Ce n'est pas raisonnable."*

Hervé Kempf