

Lacroisille, le 27 mai 2008

Lettre ouverte

De : Collectif RN 126

A : Direction générale des Routes

A l'attention de : **Mr Jean-Pierre Cambillard**, adjoint au chargé de la sous-direction Politique Routière et du Développement

Copie :

- **M. BORLOO**, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire
- **M. FALCO**, Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du territoire
- **Mme KOSCIUSKO-MORIZET**, Secrétaire d'Etat à l'Ecologie
- **M. BUSSEREAU**, Secrétaire d'Etat aux Transports
- **M. BUR**, Préfet de la région Midi Pyrénées
- Fédération nationale **France Nature Environnement**
- Coordination **STOP autoroutes**
- **UMINATE**, fédération régionale de France Nature Environnement

Objet : Liaison Autoroutière Castres – Toulouse

Annexes et Pièces jointes :

- An 1 : Processus d'élaboration des projets autoroutiers (extrait site : <http://www.route.equipement.gouv.fr>)
- PJ 1 : Courrier contre-projet au préfet de la Région Midi-Pyrénées
- PJ 2 : Dossier de synthèse du collectif RN126 fourni à la Direction Régionale de l'Equipement Midi-Pyrénées suite à la concertation "Hypothèse des corridors"

Monsieur,

Il y a peu, Mme Leplatois a fait parvenir au **collectif RN126** le courrier qu'elle vous a adressé en date du 10 décembre 2007 sur le projet de Liaison Autoroutière Castres - Toulouse (LACT), et la réponse écrite que vous lui avez faite le 21 avril 2008.

Le **collectif RN126**, rassemblant plusieurs associations opposées à ce projet, tient par la présente à réagir à votre courrier réponse. Vos engagements méritent en effet d'être soulignés, mais certaines de vos affirmations nécessitent un correctif.

Collectif RN126

VOS ENGAGEMENTS DETERMINANTS :

Nous nous réjouissons de lire dans votre courrier réponse que :

- « *Les caractéristiques de la liaison justifient aujourd'hui une saisine de la Commission Nationale du Débat Public ...* »
- « *La conduite de ce projet devra s'inscrire dans les suites du Grenelle de l'environnement.* »
- « *... elle (la politique routière) devait aussi ... lutter contre le réchauffement climatique, préserver la biodiversité et réduire les pollutions.* »
- « *... les projets routiers les plus importants seront réévalués dans les prochains mois afin de vérifier leur adéquation aux nouveaux objectifs que s'est fixé le gouvernement.* »

Puisque les orientations tracées par le **Grenelle de l'environnement** doivent être respectées, alors nous pouvons être très optimistes, car **la solution alternative**, consistant à **parachever les aménagements juste nécessaires des routes existantes**, sera identifiée sans problème comme **la moins polluante et la plus adaptée**.

Nous avons également noté avec satisfaction sur votre site internet :



- **les orientations de la Direction Générale des Routes :**

« *Dans l'exercice de cette mission, une attention forte est portée par la direction [générale des Routes] aux effets du trafic routier sur la santé, à la lutte contre le changement climatique, à la participation du public à la définition des aménagements routiers, et aux actions en faveur du développement durable.* »

- **l'application des décisions du CIIACT (ex CIADT) :**

vous publiez les cartes du schéma routier du CIIACT, sur lesquelles la liaison Castres - Toulouse apparaît en route nationale non concédée, et vous précisez :

« *Désormais, ce sont les décisions du CIIACT (ex CIADT) qui constituent le cadre de référence de la planification des transports.* »

PRECISIONS ET CORRECTIONS A APPORTER A VOTRE COURRIER :

Malgré vos engagements déterminants, nous tenons à **préciser et corriger les points majeurs** suivants de votre courrier du 21 avril 2008. Nous vous invitons également à vous reporter à notre dossier de synthèse en pièce jointe (PJ 2) , dossier fourni à la DRE le 22 janvier à sa demande.

• **La question de l'opportunité du projet :**

Vous résumez la « **concertation** » sur la **LACT** (réduite à trois réunions marathon début janvier), comme un lieu où des avis ont pu s'exprimer sur :

« *..[**l'opportunité d'accélérer la réalisation** de la liaison par voie de concession ainsi que sur les variantes de tracé* ».

Lors des 3 réunions publiques de la concertation, les avis n'ont jamais porté sur **l'opportunité ni sur les variantes de corridor**. D'ailleurs il a bien été précisé en début de chaque réunion, à la fois par l'animateur de ces réunions Mr WATRIN de la société FRANCOM responsable de l'organisation des réunions, et par Mr CROCHERIE, directeur régional de l'Equipement Midi-Pyrénées, que **ces réunions n'étaient pas un débat public** au sens du code de l'Environnement et que par conséquent **la question de l'opportunité n'était pas à l'ordre du jour**. Un enregistrement vidéo réalisé par nos soins est à votre disposition.

Collectif RN126

- **Le processus d'élaboration du projet :**

Vous indiquez dans votre courrier que :

« La concertation réalisée en janvier 2008 sur ce projet fait partie intégrante du processus d'élaboration des études préalables à l'enquête d'utilité publique qui ont débuté voici déjà quelques années. »

Or, nous vous rappelons que la concertation a porté sur la LACT, **un projet de Liaison Autoroutière en site propre** réalisée par **voie de concession**, et non sur le projet d'**aménagement sur place** des voies existantes, **financé sur fonds publics**, et correspondant à la **décision ministérielle de 1994**.

Vous précisez par ailleurs que :

« Les caractéristiques de la liaison justifient aujourd'hui une saisine de la CNDP ».

Aussi, comment pouvez vous justifier que ce nouveau projet en soit déjà aux hypothèses des tracés (études d'avant projet sommaire), puisque, comme l'indique votre site internet sur les principales étapes des projets autoroutiers (voir annexe An1), **la saisine de la CNDP** doit avoir lieu **avant les études d'APS**, de façon à traiter la question de l'opportunité et garantir une participation du public en toute objectivité.

Il y a là pour le moins, **une incohérence majeure** dans le déroulement de ce projet que vous ne pouvez ignorer.

- **Les insuffisances sur l'organisation des réunions de concertation**

Les 3 réunions de concertation à Puylaurens, Verfeil et Castres n'ont donné lieu à aucun Verbatim, ni compte-rendu des questions et arguments échangés lors des débats. Aussi **l'absence d'enregistrement officiel rend cette concertation caduque**.

Votre courrier mentionne que : **« Les avis ont pu s'exprimer sur l'opportunité d'accélérer la réalisation de la liaison par voie de concession ainsi que sur les variantes de tracé »**. Les avis ne se sont exprimés, **ni sur l'opportunité ni sur les variantes de corridors**. En effet l'objet de cette concertation visait une présentation des hypothèses de corridors et la prise en compte des remarques du public. Si la présentation des corridors a bien été faite par la DRE lors des réunions, en revanche les échanges avec le public et les élus ne se sont absolument pas portés sur ces hypothèses de corridors. L'objet et l'organisation des réunions ainsi que le contenu du dossier ne permettait en aucun cas de traiter de l'opportunité du projet, encore moins de l'opportunité d'accélérer sa réalisation par voie de concession.

En revanche les interventions lors des 3 réunions de concertation ont mis en évidence les points suivants :

- **l'anomalie et l'irrégularité de cette concertation sur le "Choix d'un corridor"** pour ce nouveau projet autoroutier alors que la saisine de la CNDP n'a pas été réalisée, **l'absence** d'un dossier adapté présentant les enjeux du projet, les autres solutions possibles, en particulier l'aménagement sur place, et la justification du choix présenté,
- **les nombreuses et surprenantes incohérences, erreurs, informations partiales**, dans le contenu technique du dossier LACT, ne permettant à aucune bonne volonté de voir ce dossier comme une **étude neutre et objective**, à laquelle un service d'Etat se doit de souscrire.

Collectif RN126

- **Grand Contournement Autoroutier de Toulouse et LACT**

« Ce projet ne présentant pas la même temporalité que le projet de Grand Contournement Autoroutier de Toulouse, il a été jugé préférable de dissocier les étapes de concertation de ces projets. »

Il avait en effet été jugé préférable, à la demande de la CNDP, de **dissocier les étapes de concertation entre le contournement de Toulouse et la liaison Castres - Toulouse**. Cela n'a pas été le cas. En effet, comment qualifier :

- l'annonce de 2 réunions publiques sur le contournement de Toulouse, organisées par la commission particulière du débat public en charge de ce débat, comme réunions de concertation sur la liaison Castres - Toulouse ? Cette annonce a été faite dans le dossier de la DRE de présentation sur la LACT (cf .question n°1171 http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org/actualite/questions_reponses-chrono.html) ?
- la diffusion publique du dossier de concertation de la liaison Castres - Toulouse le 16 octobre au matin, alors que le débat du contournement de Toulouse est en cours du 4 septembre au 22 décembre, et que le soir même a lieu une réunion publique du contournement de Toulouse sur le lien avec l'axe Castres - Toulouse ?

- **La LACT et la décision ministérielle de 1994**

Le parti d'aménagement en site propre de la Liaison Autoroutière Castres - Toulouse financée par voie de concession a été envisagé en janvier 2007. Il ne correspond pas aux décisions du CIADT en vigueur, que vous reconnaissez pourtant applicables et incontournablees, et qui confirme l'aménagement retenu en 1994 en route nationale non concédée l'axe Castres-Toulouse par Verfeil.

Nous sommes convaincus que si des aménagements étaient engagés à moyen terme sur certaines sections de l'axe Castres-Toulouse, en répondant de façon adaptée et raisonnée aux besoins en déplacement pour la région, en traitant les problèmes de sécurité routière, en intégrant les orientations du Grenelle de l'environnement, ils permettraient au plus grand nombre (industriels, transporteurs, locaux, étudiants, etc...) de se déplacer efficacement, en toute sécurité et sans occasionner des dommages irréversibles sur l'environnement et l'équilibre social de la région. Ces aménagements publics permettraient de plus d'y associer des transports en commun souples et modulables, bien davantage qu'une autoroute.

Nous pensons qu'il est temps de repartir sur un vrai projet d'aménagement du territoire, au bénéfice de tous, dans un esprit d'équité sociale et de développement durable. Vous trouverez pour cela en pièce jointe (PJ 1) le courrier que nous avons adressé dans ce sens au préfet de région, ainsi qu'aux collectivités territoriales sollicitées dans le financement de la LACT au travers d'une subvention d'équilibre.

Dans l'attente de votre décision d'engager des études objectives et sérieuses sur ce projet d'aménagement raisonné de l'axe Castres-Toulouse, nous vous prions, Monsieur, de croire en nos sentiments citoyens les plus respectueux.

Pour le collectif RN126

le porte-parole : Frédéric Manon

Avec le soutien du collectif Lauragais Sans Autoroutes

le porte-parole : Didier Rod

Collectif RN126

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



ANNEXE An1 : Processus d'élaboration des autoroutes

Extrait sans modification du site <http://www.route.equipement.gouv.fr>

Les principales étapes

Au cours de l'élaboration d'un projet routier, plusieurs étapes importantes se succèdent depuis l'engagement des premières réflexions jusqu'à la mise en service de l'opération.

Les études de faisabilité

Ces études, comportant notamment une analyse des trafics et une évaluation socio-économique et environnementale, permettent de recenser les besoins de déplacement et d'identifier les objectifs auxquels une nouvelle infrastructure de transport devrait répondre. Elle permet de définir le type d'infrastructure de transport le mieux adapté (route, voie ferrée, voie navigable, etc.).

Le débat public

La Commission nationale du débat public (CNDP) est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage est obligatoire pour les projets entrant dans les catégories suivantes :

Catégories	Seuils
Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées ou élargissement d'une route existante à 2 ou 3 voies pour en faire une route à 2x2 voies ou plus à chaussées séparées	Coût du projet supérieur à 300 millions d'euros ou longueur supérieure à 40 km

La publication des caractéristiques du projet dans la presse nationale et locale est requise pour les projets entrant dans les catégories suivantes :

Catégories	Seuils
Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées ou élargissement d'une route existante à 2 ou 3 voies pour en faire une route à 2x2 voies ou plus à chaussées séparées	Coût du projet compris entre 150 et 300 millions d'euros ou longueur comprise entre 20 et 40 km

Dans ce cas, des tiers habilités peuvent saisir la CNDP.

La CNDP décide dans un délai de deux mois après la saisine des suites à donner :

- soit, elle organise elle-même un débat public et met en place une commission particulière du débat public (CPDP),
- soit, elle décide l'organisation d'un débat public qu'elle confie au maître d'ouvrage,
- soit, elle recommande au maître d'ouvrage une concertation ou les modalités de concertation à mettre en oeuvre,
- soit, elle rejette la saisine.

Dans les deux premiers cas, le maître d'ouvrage dispose d'un délai de 6 mois pour établir le dossier du débat et pour proposer les modalités d'organisation.

Le débat se déroule pendant 4 mois. Cette durée peut être allongée de 2 mois en cas de contre-expertise demandée au cours du débat.

Il porte sur l'opportunité, les objectifs et/ou les caractéristiques principales du projet.

A l'issue du débat, les organisateurs du débat rédigent un bilan et un compte rendu.

Le maître d'ouvrage prend une décision motivée, publiée au Journal officiel, indiquant le principe et les conditions de la poursuite du projet.

Les études préliminaires

Ces études, menées sur une zone étendue (bande de territoire de 10 à 20km de largeur), permettent notamment de :

- recueillir des données techniques, économiques et environnementales,
- identifier les zones sensibles ou d'intérêt communautaire,
- réaliser, en partenariat avec les collectivités territoriales, une synthèse des perspectives d'aménagement local.

A l'intérieur de cette bande de territoire, les possibilités de passage de fuseaux de 1 km de largeur sont examinées.

Le choix d'un fuseau de passage de 1 km de largeur est arrêté par décision ministérielle à l'issue de ces études.

Les études d'avant-projet sommaire

Les études sont poursuivies et affinées au sein du fuseau de passage de 1 km de largeur. De nouvelles données techniques, économiques et environnementales sont recueillies.

Les variantes de tracé (bandes de 300 m de largeur) et les systèmes d'échange sont recherchés et comparés. Les impacts directs et indirects sont évalués.

Le ministre approuve les études d'avant-projet sommaire et la bande des 300 m de largeur dans laquelle le projet se déploiera.

L'enquête publique

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur le projet et la bande de 300 m de largeur arrêtés à l'issue des études d'avant-projet sommaire.

Elle est menée en application de la loi "Bouchardeau" du 12 juillet 1983 et l'article R.11-14.1 et suivants du code de l'expropriation.

Le dossier soumis au public comprend notamment :

- l'étude d'impact du projet sur l'environnement, son évaluation économique et sociale,
- une étude d'incidence si le projet se situe dans ou aux abords d'un site Natura 2000.

Un arrêté préfectoral fixe les modalités d'organisation de l'enquête.

Nommés par le président du tribunal administratif, des commissaires enquêteurs veillent à son bon déroulement. A l'issue de cette phase, il dressent un rapport et font part de leur avis sur le projet.

La déclaration d'utilité publique

Pour les projets d'autoroutes et de routes express, la déclaration d'utilité publique est prononcée par décret du Premier ministre après avis du Conseil d'Etat.

Le décret est publié au Journal officiel.

En application de la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets d'infrastructures, un dossier des engagements de l'Etat est établi.

Il vise à permettre une bonne information du public et à porter à la connaissance des partenaires locaux de l'Etat les engagements pris à l'issue de la procédure d'enquête publique. Ce document reprend et synthétise les différentes mesures envisagées dans l'étude d'impact pour favoriser l'insertion du projet dans l'environnement.

Il sert de référence au comité de suivi des engagements de l'Etat constitué par le Préfet et qui réunit les élus, des responsables socio-économiques et des associations.

Les études de projet

Les études de projet permettent de définir précisément les caractéristiques géométriques du projet, son emprise exacte, le positionnement des échangeurs, des rétablissements de voiries, des ouvrages d'art.

Ces études fines sont menées en concertation avec les élus, riverains, associations et administrations locales pour favoriser l'intégration du projet dans son environnement.

Les procédures d'autorisation sont engagées : enquêtes parcellaires, application de la loi sur l'eau, établissements classés...

La construction de la route

L'Etat acquiert les terrains nécessaires à la construction de la route.

Les entreprises chargées de mener les travaux sont désignées conformément aux règles de la commande publique.

Les travaux sont ensuite réalisés.

La mise en service de la route

Après un audit de sécurité, la nouvelle route est mise en service.

Pour les projets d'autoroutes concédées, la procédure suivie est identique à l'exception des études de projet et des travaux de construction qui sont pilotés par la société concessionnaire une fois qu'elle est désignée.

L'évaluation socio-économique et environnementale à posteriori : les "bilans LOTI"

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport.

L'objectif d'un tel bilan est d'analyser et d'expliquer les écarts entre l'évaluation économique et sociale du projet établie à l'issue de l'enquête publique et les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure. Il s'agit également de vérifier le respect des engagements de l'Etat à l'issue de l'enquête publique.

[Pour en savoir plus sur les bilans LOTI](#)