



Hôtel de ville
81800 Rabastens
Tél. 05 63 33 59 90
sepra-81@orange.fr

Rabastens, le 23 janvier 2017

Messieurs les commissaires enquêteurs

Par la présente, nous vous faisons part de l'avis de notre association, portant sur le projet d'autoroute Castres –Toulouse, soumis à enquête publique.

Cette autoroute s'inscrit dans la problématique des transports, que nous avons déjà traitée dans notre contribution aux « états généraux du rail et de l'intermodalité ». Dans celle-ci, jointe, (pièce n°1) nous avons surligné en jaune les passages les plus en rapport avec le projet d'autoroute.

Notre association appuie l'alternative à l'autoroute (pièce n°2) présentée lors du débat public de 2010 par l'UPNET (Union pour la Protection de la Nature et de l'Environnement du Tarn). L'UPNET est la fédération des associations environnementales du Tarn, qui comprenait alors plus de trente associations, dont la SEPR, pas quelques personnes. C'est dire sa légitimité, et son intérêt à agir notamment au point de vue juridique, pour s'exprimer, d'autant que le projet d'autoroute se situe quasiment totalement dans le Tarn (seulement à ses confins en Haute- Garonne). L'alternative de l'UPNET est une œuvre collective, résultant de son fonctionnement démocratique, refusant (statuts) l'entrisme de groupes politiques cherchant à utiliser les problèmes pour faire de la propagande pour leurs partis respectifs.

LES ARGUMENTS DE LA SEPR

1^{er} point : La méthodologie utilisée par la DREAL pour justifier le projet d'autoroute est inadéquate.

-elle ne prend pas en compte valablement l'alternative du rail au point de vue transport : voir dans la pièce n°1, la contribution spécifique de la SEPR lors du débat public de 2010. Celle-ci est encore plus pertinente en 2017, après la COP 21, qui fait de la lutte contre les GES un impératif majeur. La réduction du trafic automobile est une nécessité ; on le vérifie actuellement avec les mesures prises dans de nombreuses grandes villes, et leur large périphérie. Celles- s'attaquent aux conséquences de la pollution, mais bien entendu c'est en premier lieu sur les causes qu'il convient d'agir.

- les prévisions de trafic sont irréalistes, avec en tout cas une très importante marge d'erreur qui n'est pas prise en compte. Qui peut sérieusement connaître celles-ci d'ici 2047 ? L'extrapolation sans correctif des tendances observées, de toute façon, ne se justifie pas, compte tenu de la nécessaire diminution du trafic, liée non seulement à la COP 21, mais aussi notamment pour des raisons sanitaires, et pour la relocalisation des activités économiques.

- du coup la rentabilité de l'autoroute n'est absolument pas assurée.

- Il s'ensuit une conséquence pratique : ce sera aux collectivités d'assurer le déficit, le Tarn essentiellement, département pauvre de surcroit, étant le plus concerné. Alors que d'ores et déjà pour un coût de ~1 /2 milliard d'euros (hors dépassement ...), les collectivités auront à en supporter ~25 % (voir pièce n°3 , courrier de Mr Carcenac, président du Département et Sénateur du Tarn).

La méthodologie utilisée est analogue à celle qui a été utilisée pour l'autoroute Langon-Pau , comme cela a été confirmé, en réponse à la question d'un membre de notre association, par un représentant éminent de la DREAL (Mr Godillon ?) devant une assistance d'une trentaine de personnes, témoins, à la réunion d'information organisée par le sous-préfet du Tarn, tenue à Castres le 16 juin dernier. Or chacun sait que cette autoroute est un *fiasco* complet. Il convient évidemment de se baser *sur l'expérience*, et non sur des prévisions en grande partie infondées.

Logiquement, après ce premier point, on est amené à examiner celui des alternatives à l'autoroute.

2^{ème} point : les alternatives à l'autoroute n'ont pas, ou insuffisamment, été étudiées

-il s'agit de celle présentée par le rail, comme mentionnée plus haut. En particulier la relance du fret, se traduira par une diminution de trafic des « poids lourds », particulièrement impactant pour l'état des routes, la fluidité du trafic, le bruit ..., les critères environnementaux en général.

-l'alternative présentée par FNE Midi Pyrénées, localisée à Toulouse, refusant de soutenir celle de l'UPNET, pour des raisons obscures de préséance, et peut-être d'interaction politique (appui de la coalition majoritaire de partis au niveau de la région Occitanie) a fait l'objet d'une étude sommaire, précipitée, *in extremis*.

- l'alternative de l'UPNET n'a pas été l'objet du même type d'étude, ce qui est particulièrement choquant, compte tenu de sa légitimité, comme indiqué ci-dessus.

Logiquement, après ce deuxième point, on est amené à examiner l'alternative de l'UPNET.

3^{ème} point : L'alternative de l'UPNET est la plus pertinente

- au point de vue financier, faute d'étude précise, on en est réduit à des estimations, qui montrent que celle-ci est la moins coûteuse. Il s'agira *essentiellement* en effet de réaliser les contournements/déviations des bourgs de Guitalens-L'albarède, St Paul-cap- de Joux et de la ville de Lavaur. La comparaison avec les coûts déjà connus dans des cas analogues, par exemple : ~47 millions d'euros pour la déviation de Puylaurens, à caractère autoroutier et longue de plus de 10 km ; ~25 millions d'euros pour celle d'Espalion, avec un pont de 170 m (coût ~5,5 millions d'euros) au dessus du Lot pour une distance de ~10 km, en descendant des coteaux de façon délicate, et plus coûteuse qu'en terrain plat ; ~20 millions d'euros pour celle de Revel à venir en 2020-2021 ; *etc.*, permet d'avancer : ~7, 5 millions d'euros pour les deux premières et ~55 millions pour la troisième. Le total ~70 millions est à comparer avec les ~100 millions mentionnés dans la pièce n°3. Non seulement cela coûterait près de huit fois moins cher que l'autoroute, mais cela ferait économiser ~30 millions d'euros aux collectivités locales, le département du Tarn en l'occurrence.

Comme indiqué dans la pièce n°1 ces fonds routiers pourraient être utilisés pour le contournement/déviations de Rabastens , qui toujours par comparaison peut être estimé à ~30 millions : 25 millions comme à Espalion, et avec en plus ~5 millions pour un pont au dessus de la voie ferrée comme pour le contournement de St Sulpice .Celui-ci d'ailleurs va être ouvert à la circulation dans les prochains mois.

- l'alternative de l'UPNET permettra dès lors un désenclavement de la région Castraise, bien plus efficace que l'autoroute ou l'alternative basée sur l'amélioration de la RN 126, car étant aussi en relation directe avec le nord, vers Montauban et au-delà, sans passer par Toulouse, et les « embouteillages » récurrents, et croissants, de sa rocade. Il faut noter que le contournement/déviations de Bessières a été décidé par le département de la Haute -Garonne, et les travaux vont débuter très prochainement. D'ores et déjà cela correspond à ~15% du trafic venant de la région Castraise, et cette proportion est amenée à croître avec la création (nous la demandons réduite) de la zone d'activité des « portes du Tarn ».

- L'alternative permettra une meilleure desserte des zones d'activité en chapelet le long de la vallée de l'Agout, et au delà de celle du Tarn . Elle renforcera leur synergie (ce qui est particulièrement profitable pour la ville de Grauhlet quelque peu excentrée), et leur attractivité, en connexion en plus avec par voie ferrée, incitant à l'installation d'industries locales, donc favorisant l'emploi.

- « Last but not least », l'alternative apportera une considérable amélioration de la qualité de vie des bourgs et villes traversées actuellement, le trafic de transit étant reporté *extra muros* .Ceci est appuyé par les études très récentes qui établissent qu'il y a ~48 000 morts prématurés en ville, chaque année en France, en raison de la pollution atmosphérique, elle-même en grande partie liée à la circulation automobile .Mais il y a aussi la pollution sonore et visuelle qui n'est pas quantifiée. Très souvent des espaces verts, qui ont un fort pouvoir d'absorption des particules fines, sont sacrifiés pour la circulation et le stationnement des automobiles (effet indirect) ; ils pourront être augmentés et participer encore plus à l'amélioration du cadre de vie (indépendamment de l'attrait paysager et de mixité sociale).

Au point de vue financier un rapport du Sénat a estimé que la pollution en ville coûtait ~100 milliards (milliards, pas millions !) d'euros chaque année. C'est dire l'importance de ce facteur.

La prise en compte de l'effet bénéfique des contournements/déviations, établit que l'alternative de l'UPNET est bien préférable à celle de FNE MP, pour laquelle l'incidence bénéfique de la diminution de la pollution est nettement plus faible, les agglomérations concernées ayant une population bien moins nombreuse (par comparaison celle de Lavour est de ~12 000 habitants). *En plus les autres critères précités jouent dans le même sens.*

Logiquement , nous en arrivons ainsi à notre avis.

AVIS DE LA SEPRA

Messieurs les commissaires enquêteurs, nous vous demandons :

- de donner un avis défavorable au projet d'autoroute
- de recommander une étude rapide et précise de l'alternative de l'UPNET, en vue de l'affinement de l'argumentation développée par l'UPNET, afin de « décider en connaissance de cause ».
- avec un comité de pilotage comprenant au moins un représentant de l'UPNET, garant d'un « contrôle citoyen » ;
- de recommander la poursuite, amplifiée, de l'amélioration de la desserte par le rail

A noter que si l'alternative est retenue, le calendrier de mise ne œuvre sera *a priori* nettement plus rapide que celui qui a été suivi pour le projet d'autoroute, et qu'il pourra se réaliser graduellement, l'idéal étant de commencer par la réalisation du contournement/déviations de Lavour.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions, Messieurs les commissaires enquêteurs, d'agréer nos salutations, pour « le bien commun », actuel *et à venir*.

Au nom du CA de la SEPRA, le secrétaire

