

Lacroisille le 02 octobre 2009

De : Collectif RN126

A : **Mme BARRES Danielle, Présidente de la CPDP sur la Liaison Castres - Toulouse**
Mme et Mrs les membres de la CPDP
8 Esplanade Compans Caffarelli
31000 TOULOUSE CEDEX 4

Cc. :

- **Conseil Régional Midi-Pyrénées**, et conseiller régional M. Espigat
- **Conseil Général de la Haute Garonne**, et conseillers généraux M. Hébrard et M. Ruffat
- **Conseil Général du Tarn**, et conseillers généraux M. Testas et M. Cazals
- **Madame la Sénatrice Alquier**
- **Monsieur le Sénateur Pastor**
- **Monsieur le Préfet de la région Midi-Pyrénées**
- **Madame la Préfète du Tarn**
- **FNE-Midi-Pyrénées** Mme José Cambou

Objet : Incohérence du dossier

Madame la présidente,

Madame et Messieurs les membres de la Commission,

Nous avons pris connaissance du dossier du débat public « Projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession » disponible depuis peu sur votre site, et nous souhaitons vous faire part d'un constat qu'il nous semble indispensable de voir considéré avant la première réunion du débat.

Notre démarche n'a pas pour but de formuler une contribution au débat, ni de poser des questions pour éclaircir certains points. Il s'agit de signifier une incohérence du dossier, que nous estimons nécessaire de voir rectifiée pour que le débat puisse porter sur des éléments exacts, réalistes et utiles.

Nous sollicitons dès lors qu'un document, établi et diffusé publiquement sous votre autorité, vienne compléter le dossier du maître d'ouvrage, soit pour le corriger, soit pour le justifier.

Notre constat :

Une première lecture approfondie du dossier du débat public montre que certaines décisions et dispositions prises par l'Etat et des collectivités territoriales ont été tout simplement omises, alors qu'elles sont d'actualité et antérieures à la publication du dossier. Or ces éléments concernent le financement des deux projets routiers mis en comparaison dans ce dossier, et donc touchent à leur niveau de faisabilité, point central de ladite comparaison.

Collectif RN126

Ces éléments, dont nous donnons le détail en annexe, concernent :

1. Par projet, **le niveau de confiance justifié dans les hypothèses** envisagées pour financer les fonds publics à engager par l'Etat, éventuellement aidé par des collectivités territoriales intéressées.
2. **La décision du Conseil Général de la Haute-Garonne de juin 2008** demandant l'abandon du projet autoroutier.
3. **L'absence de financement dans le PDMI 2009-2014** (engagements financiers routiers de l'Etat) pour l'autoroute ou pour l'aménagement de la RN126.
4. **La décision du Conseil Régional du 25 juin dernier** sur le refus de l'autoroute, et sur le PDMI à compléter par le Grand Emprunt pour l'aménagement de la RN126.

Ces informations publiques amènent alors à être réservés sur le montage financier de l'autoroute, et plus confiants dans celui de l'aménagement de la RN126. Les échéances de réalisation s'en trouvent alors fortement influencées, voire inversées par rapport aux hypothèses du maître d'ouvrage. A ce stade, il est plus vraisemblable d'avoir un aménagement de la RN126 vers 2015, qu'une autoroute imposée par l'Etat, contre l'avis de collectivités.

Le dossier du débat ne correspond pas à ces informations publiques : la comparaison entre ces deux projets est basée sur un financement rapide pour l'autoroute, et parcimonieux pour la RN126. Les éléments de ces hypothèses sont vagues ou contraires aux 4 points ci-dessus.

Il se peut cependant que des éléments plus récents viennent modifier ces informations publiques. Dans ce cas, ces éléments nouveaux méritent d'être précisés dans le dossier.

Mais sans éléments nouveaux, il nous semble incontournable que soient assurées la transparence et la cohérence complète entre le dossier et ces informations publiques, afin que les hypothèses de comparaison soient alors vraisemblables, avec un co-financement public réaliste et cohérent.

Notre demande :

Le financement du projet autoroutier est un point central du débat, aussi l'absence de cohérence entre le dossier du débat et la réalité locale (cf les 4 points mentionnés précédemment et développés en annexe) ne permettra pas au débat d'atteindre ses objectifs. Le débat mérite de porter sur des réalités locales, sur des vraisemblances. Débattre en comparaison de deux projets non actualisés ne servirait ni le maître d'ouvrage, ni le débat.

C'est pourquoi, nous vous sollicitons pour que le maître d'ouvrage, sous votre autorité, mette en cohérence le dossier du débat avec toute information actuelle, dont les informations publiques que nous avons mentionnées et qui portent sur le financement du projet autoroutier.

Cette cohérence peut se faire par l'ajout au dossier soit d'un document correctif, soit d'un document contenant les éléments nouveaux encore inconnus du public justifiant le dossier actuel du débat. Dans le cas du document correctif, toutes incidences dont celles sur les scénarii étudiés devraient être précisées, et également leurs échéances de réalisation.

Le dossier en l'état ne correspond à aucune réalité locale connue.

Le débat ne devrait porter que sur le dossier corrigé le cas échéant, que vous aurez fait établir.

Dans l'attente d'une réponse positive à notre demande, nous vous prions, Madame la Présidente, Madame et Messieurs les membres de la Commission, de bien vouloir agréer nos plus sincères et respectueuses salutations.

Pour le collectif RN126,

Frédéric Manon - Christine Reilhac

Les associations signataires :

LA COULEE VERTE - LA FONTAINE - LAURAGAIS TERRE PROPRE - LES VALLONS

ANNEXE

Par ordre chronologique, les éléments essentiels qui nous paraissent incohérents ou ignorés par ce dossier, et qui le rendent non objectif sur la faisabilité et donc inexploitable dans la comparaison entre le scénario « autoroute concédée pour 2015 », et le scénario « aménagement progressif 2x2 voies pour 2025 », sont :

1. Le niveau de confiance dans les hypothèses de financement :

L'Etat est maintenant seul en charge des investissements sur le réseau routier national, concédé et non concédé. Ainsi, il peut rechercher des partenariats de co-financement avec les collectivités territoriales, mais ces dernières ne peuvent y souscrire que si le projet correspond à l'intérêt collectif de leur territoire.

La subvention d'équilibre citée dans le dossier, ainsi que d'autres fonds publics nécessaires (les opérations déjà initiées, initialement prévues dans le CPER 2000-2006, mais non financées par manque de ressources), sont à la charge de l'Etat, sauf accords de principe d'autres financiers de ce projet.

Qu'en est-il des accords de principe de co-financement des collectivités territoriales concernées par ce dossier ? S'il y en a, ils doivent être explicitement dans ce dossier. S'il n'y en a pas, cela doit être dit aussi très explicitement, l'Etat étant alors seul à ce stade à s'engager à financer les fonds publics nécessaires. Dans ce cas, où cet engagement est-il formalisé ? (voir le point 3)

2. La décision du Conseil Général de la Haute-Garonne de juin 2008

En juin 2008, le Conseil Général de la Haute-Garonne a voté l'abandon de ce projet.

Ceci doit apparaître dans le dossier, en explicitant que son co-financement ne peut pas être envisagé.

Ceci implique également que la route départementale contournant aujourd'hui Verfeil ne peut pas être intégrée au projet autoroutier.

A moins que d'autres éléments probants plus récents ne soient à rendre publics, et à préciser alors dans le dossier.

3. L'absence de financement dans le PDMI 2009-2014

L'Etat s'engage sur son financement (auto)routier au travers du PDMI (Plan de Modernisation et de Développement des Itinéraires).

Le PDMI en cours concerne la période 2009-2014, et il a été diffusé en Mai 2009 : aucun financement Etat pour la liaison Castres – Toulouse n'est inscrit. Ceci est dans l'ordre des choses exposées dans le dossier, expliquant que l'aménagement routier prendrait des dizaines d'années, et que seule une partie serait réalisée d'ici 2025.

Mais les fonds publics pour la subvention d'équilibre, et pour les opérations déjà engagées (section Castres – Soual urbaine) dont il manque plus de la moitié du financement (16M€ / 39M€), n'y sont pas inscrits non plus.

Qu'en est-il de ces fonds publics qui sont présentés comme « assurés » dans le dossier et qui permettraient de lancer très vite le projet autoroutier pour un achèvement en 2015 ? Si des engagements de l'Etat existent, ils doivent être fournis, tout en expliquant pourquoi ils n'apparaissent pas dans le PDMI. S'ils n'existent pas, le projet autoroutier ne peut pas être présenté sans cet engagement de l'Etat. Quand sera-t-il donné ? L'échéance de 2015 est-elle alors toujours valable ?

4. La décision du Conseil Régional du 25 juin dernier

En juin 2009, le Conseil Régional a voté pour demander à l'Etat de compléter le PDMI (ne traitant pas de la liaison Castres – Toulouse) pour aménager la ROUTE, via le Grand Emprunt, en refusant le projet autoroutier.

Ainsi on peut comprendre que pour le Conseil Régional :

- aucune inscription de financement dans le PDMI condamne la liaison sous sa forme routière, mais aussi autoroutière (les fonds publics de subvention et des reports du CPER précédent, devraient bien aussi y être inscrits) ;
- le co-financement du Conseil Régional ne saura s'envisager que pour l'aménagement routier.

Sauf à justifier d'éléments plus récents contraires.