

## Contribution de Monsieur Michel COSTADAU

### Compatibilité du projet de l'Etat avec la loi n°20 09-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement

Regardons d'abord l'Article 10, qui concerne directement les grands projets d'infrastructure. Il stipule que :

**Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement**

Le dossier de la DREAL qui prévoit, explicitement, la réalisation d'une nouvelle chaussée en site propre est donc pleinement concerné par l'article 10 de la loi.

Notons d'abord que les projets doivent s'inscrire **dans une logique de développement multimodale et intégrée**. Sur ce point le dossier de la DREAL est en opposition avec la loi puisque le mode routier et le mode ferré ne sont pas sur le même trajet, rendant impossible la multimodalité de ces moyens. De plus pour le mode routier seul le transport en voiture particulière est pris en compte et aucune solution routière de transport collectif des personnes n'est proposée.

Poursuivons néanmoins et regardons les cas où la loi envisage une possibilité d'augmentation des capacités routières.

D'une part **le traitement des points de congestion**. Ca veut dire qu'il est possible d'augmenter les capacités routières pour contourner ou éviter une zone d'embouteillage chronique. Clairement il n'est pas possible de retenir cette exception car, à part l'entrée sortie de Castres sur quelques km, tout le reste du parcours proposé ne correspond à aucun traitement de point de congestion.

D'autre part traiter **des problèmes de sécurité**. Ca veut dire qu'il est possible d'augmenter la capacité routière quand la route existante pose un problème de sécurité. Une étude d'accidentologie récente donne les résultats suivants : itinéraire RN126 - RD 42 est un itinéraire au taux de risques comparable à celui des autres routes du sud Tarn, en particulier, les routes RD 622 et RN112-RD612, reliant respectivement Lacaune à Revel via Castres et Mazamet à Albi via Castres. La route la plus sûre est la RD 621 reliant Labruguière à Soual dont le trafic TMJA est de 5600 véhicules en 2007 pour 16 km. Celle-ci a fait l'objet ces dernières années, d'aménagements efficaces qui ont concouru à améliorer la sécurité. La route la moins sûre, avec un taux de risques 3 fois supérieur à celui de la RN126-RD42 est la RD112 reliant Castres à Lavaur.

Enfin pour **des besoins d'intérêt local**. Ca veut dire qu'il est possible d'augmenter les capacités routières pour satisfaire un besoin local. Sans conteste la création d'une autoroute de 60km qui traverse deux départements ne peut en aucune manière être identifiée à la satisfaction d'un intérêt local, car c'est clairement une nouvelle infrastructure régionale à inscrire dans les schémas d'aménagements existants. Par contre, à nouveau, l'entrée sortie de Castres et la déviation de Cuq Toulza pourraient être considérées comme la satisfaction d'intérêts locaux.

**Ensuite**, toujours dans l'Article 10 la loi précise aussi que :

**Les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect de normes environnementales conformes au développement durable.**

La encore en aucune manière le projet DREAL ne concerne l'achèvement d'un grand itinéraire autoroutier largement engagé puisque l'itinéraire autoroutier présenté dans le dossier DREAL n'est même pas commencé.

**Enfin**, ayant établi que au regard de l'Article 10 la loi vient s'opposer au projet d'autoroute présenté par la DREAL, il reste à regarder la directive plus générale énonçant les principes de la loi Grenelle et qui est explicitée dans l'Article 1 de cette loi.

Cet article demande :

**Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.**

En conséquence la seule voie pour établir l'opportunité de ce projet autoroutier aurait donc été d'étudier des solutions alternatives permettant d'établir que l'autoroute est la solution la plus favorable à l'environnement. Or non seulement, le dossier DREAL ne comporte aucune étude alternative mais en plus il ne contient que très peu de mesures d'atténuation des impacts et en aucune manière d'aspects favorables à l'environnement.

**On peut donc conclure de cette courte analyse que le projet de la DREAL n'est pas compatible avec la loi Grenelle environnement.**

---