

CONTRIBUTION DE Mme PATRICIA LEPLATOIS

La DREAL a élaboré le dossier de projet de liaison autoroutière Castres - Toulouse comme s'il s'agissait d'un ancien projet, s'appuyant sur une décision ministérielle de 94 relative à un projet encore plus ancien.

S'il s'agissait bien d'un ancien projet pourquoi le ministre de l'Environnement, M. Borloo, a-t-il saisi la CNDP ? C'est donc qu'il considère que le projet s'inscrit dans le cadre du code de l'environnement de 2002, postérieur à la Décision Ministérielle de 1994.

Or, si le ministre considère ce projet comme s'inscrivant dans le code de l'Environnement, le débat doit porter sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques et ses objectifs.

Et pourtant, l'Etat ne s'attache qu'à l'opportunité de financement du projet.

D'autre part, en ne considérant pas toutes les solutions possibles, la DREAL a élaboré le dossier de liaison autoroutière Castres-Toulouse comme si le Grenelle de l'Environnement n'avait pas existé.

Pourtant, je tiens à porter à votre connaissance un courrier de la Direction Générale des Routes qui m'a été adressé suite à une lettre personnelle adressée à M. Borloo en décembre 2007.

La réponse de la Direction Générale des Routes est claire : ***'La conduite de ce projet devra s'inscrire dans les suites du Grenelle de l'Environnement.'***

Si ce projet s'inscrit dans les suites du Grenelle, il s'inscrit donc dans la loi Grenelle 1 qui stipule, article 1, que ***'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.'***

D'autre part, ce courrier stipule que *la politique routière [...] doit aussi se conformer aux objectifs assignés à la politique environnementale – lutter contre le réchauffement climatique, préserver la biodiversité et réduire les pollutions.*

L'argument de la DREAL qui considère l'étude de l'aménagement raisonné de l'axe existant comme faisant partie d'un autre projet est irrecevable car, à aucun moment, la DREAL n'a apporté la preuve qu'on ne pouvait pas faire autrement que de proposer une simple voie rapide !

Il est plus que surprenant que des services d'Etat fassent si peu cas des demandes des citoyens et des lois qu'ils devraient eux-mêmes respecter.

Sommes-nous invités à participer au débat uniquement pour signer un blanc seing à l'Etat alors que le principe du débat public, défini par le code de l'environnement, est à juste titre un espace réservé à la démocratie de proximité ?

Voici, ci-dessous, le courrier de la Direction Générale des Routes :



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction générale
des routes*
*Sous-direction de la
politique routière et du
développement*
*Bureau de la politique
d'infrastructures*

Paris, le 21 AVR. 2008

Madame,

Vous avez attiré l'attention du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de liaison autoroutière entre Toulouse et Castres.

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. Elle a suscité une forte mobilisation du public, des élus locaux et des associations. 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 tracés.

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.

Les caractéristiques de la liaison justifient aujourd'hui une saine de la Commission nationale du débat public (CNDP), bien que le parti d'aménagement de cette voie soit déjà ancien. Cette Commission décidera des suites à donner à cette saisine dans le cadre des dispositions prévues par la loi relative à la démocratie de proximité.

La conduite de ce projet devra s'inscrire dans les suites du Grenelle de l'environnement.

Comme vous le savez, le Grenelle de l'environnement, souhaité par le Président de la République doit permettre d'inscrire les politiques publiques dans une perspective de développement durable et d'inventer collectivement les conditions d'une nouvelle croissance. Les conclusions de la première phase de cette large concertation sont maintenant connues.

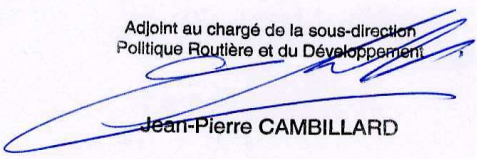
Il est apparu, que si la politique routière devait répondre aux besoins de l'économie et des personnes – résorption de certains cas de congestion, sécurité et intérêt local – elle devait aussi se conformer aux objectifs assignés à la politique environnementale – lutter contre le réchauffement climatique, préserver la biodiversité et réduire les pollutions.

Madame Patricia LEPLATOIS
En Saint-Pierre
81470 CAMBON LES LAVAUR

La réflexion nationale se poursuit au travers de comités *ad hoc* destinés à décliner de façon opérationnelle les orientations du Grenelle de l'environnement. L'un de ces comités est notamment chargé de proposer de nouveaux critères de sélection des grands projets routiers et ferroviaires. Sur ces bases 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.

Je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Adjoint au chargé de la sous-direction
Politique Routière et du Développement



Jean-Pierre CABBILLARD