



16ème législature

Question N° : 31	De Mme Karen Erodi (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Tarn)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transition écologique et cohésion des territoires
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Projet d'autoroute A 69	Analyse > Projet d'autoroute A 69.
Question publiée au JO le : 15/11/2022 Réponse publiée au JO le : 23/11/2022 page : 5863		

Texte de la question

Mme Karen Erodi interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur le projet d'autoroute A 69 consécutivement aux avis émis par le Conseil national de la protection de la nature et par l'Autorité environnementale sur le projet. En effet, dans son avis du 12 septembre 2022, le CNPN écrit : « Ce dossier s'inscrit en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, d'objectif de la zéro artificialisation nette et du zéro perte nette de biodiversité, ainsi qu'en matière de pouvoir d'achat ». Dans ses recommandations du 6 octobre 2022, l'Autorité environnementale note « de nombreuses lacunes en ce qui concerne les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre », mais aussi : « De façon générale, ce projet routier, initié il y a plusieurs décennies, apparaît anachronique au regard des enjeux et des ambitions actuels de sobriété, de réduction des gaz à effet de serre et de la pollution de l'air, d'arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire et d'évolution des pratiques de mobilités et leurs liens avec l'aménagement des territoires. La justification de raisons impératives d'intérêt public majeur du projet au regard de ses incidences sur les milieux naturels apparaît limitée ». Mme la députée s'étonne que les possibilités d'aménagement de la RN 126 comme liaison existante et d'amélioration des offres de transport alternatives soient systématiquement rejetées, comme l'indique le CNPN dans son avis. En effet, le comité de développement mis en place le 2 novembre 2022 occulte complètement ces différents avis. Par ailleurs, le modèle économique, reposant sur une étude de trafic contestable selon les avis susmentionnés, interroge la capacité du concessionnaire à assurer seul son équilibre économique. Compte tenu des avis très critiques des services de l'État, de l'aggravation des phénomènes liés au changement climatique et des engagements pris et réaffirmés par le Gouvernement, notamment en matière de zéro artificialisation nette, elle lui demande ce qui en l'état empêche de considérer les possibilités d'aménagement de la RN 126 existante envisagées dans la pré-étude financée par les collectivités locales et de décider d'un moratoire sur ce projet.

Texte de la réponse

PROJET D'AUTOROUTE A69

Mme la présidente. La parole est à Mme Karen Erodi, pour exposer sa question, n° 31, relative au projet d'autoroute A69.



Mme Karen Erodi. La construction de l'autoroute A69 reliant Castres à Verfeil serait un scandale écologique. Le Conseil national de la protection de la nature (CNPN), dans son avis du 12 septembre 2022, écrit ceci : « Ce dossier s'inscrit en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, d'objectif du zéro artificialisation nette et du zéro perte nette de biodiversité, ainsi qu'en matière de pouvoir d'achat. »

Dans ses recommandations du 6 octobre 2022, l'Autorité environnementale note également « de nombreuses lacunes en ce qui concerne les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre », et estime que de « façon générale, ce projet routier, lancé il y a plusieurs décennies, apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels de sobriété, de réduction des gaz à effet de serre et de la pollution de l'air, d'arrêt de l'érosion de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire et d'évolution des pratiques de mobilités et leurs liens avec l'aménagement des territoires ». Elle ajoute que la « justification de raisons impératives d'intérêt public majeur du projet au regard de ses incidences sur les milieux naturels apparaît limitée ».

À la lecture de ces avis, je m'étonne que les possibilités d'aménagement de la RN126, en tant que liaison existante, et d'amélioration des offres de transport alternatives soient systématiquement rejetées, comme l'indique le CNPN. En effet, le comité de développement créé le 2 novembre occulte complètement ces différents avis.

Par ailleurs, le modèle économique repose sur une étude de trafic qui, selon les avis que j'ai cités, est contestable, et qui suscite le doute quant à la capacité du concessionnaire à assurer seul son équilibre économique. L'enquête publique démarre la semaine prochaine mais des éléments importants restent cachés. Le contrat de concession signé entre l'État et la société Atosca demeure confidentiel alors que l'Autorité environnementale demande qu'il soit rendu disponible dans le cadre de cette enquête. Cette convention engage l'État pour cinquante ans : ce n'est pas acceptable ! Des équipements publics déjà réalisés vont être transférés sans que nous sachions dans quelles conditions financières.

Compte tenu des avis très critiques des services de l'État, de l'aggravation des phénomènes liés au changement climatique et des engagements pris et réaffirmés par le Gouvernement, notamment pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette, qu'est-ce qui empêche de rendre public l'accord d'exploitation conclu pour cinquante ans avec Atosca, d'examiner les possibilités d'aménagement de la RN126 existante envisagées dans la pré-étude qu'ont financée les collectivités locales, et de décider d'un moratoire sur le sujet ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville et du logement.

M. Olivier Klein, ministre délégué chargé de la ville et du logement. Le projet d'autoroute A69 a fait l'objet, avant sa déclaration d'utilité publique en 2018, d'une large consultation de l'ensemble des acteurs du territoire. Celle-ci a notamment permis de faire évoluer le projet afin de répondre au plus près des besoins et des attentes des populations.

S'agissant de l'aménagement sur place de la RN126, solution fréquemment mise en avant par certains opposants au projet, le Conseil d'État a jugé, dans le cadre des recours contre la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, que l'analyse fournie par l'étude d'impact réalisée par l'État était suffisante puisqu'elle précisait les avantages et les inconvénients de cette alternative, et exposait par là même les raisons pour lesquelles le projet déclaré d'utilité publique avait été retenu.

Comme vous le savez, ce projet de liaison autoroutière entre Castres et Verfeil, très attendu par une large majorité des élus du territoire et des Tarnais, est à présent entré dans une phase opérationnelle à la suite de la désignation du concessionnaire, la société Atosca. Cette dernière a déposé, conformément à la réglementation, une demande d'autorisation environnementale pour le projet d'autoroute. C'est dans le cadre de l'instruction de cette demande que le CNPN et l'Autorité environnementale ont rendu des avis consultatifs. Nous savons que ces avis, surtout



lorsqu'ils contiennent des critiques, servent à faire progresser la qualité des projets, et Atosca a indiqué qu'elle prendrait en compte l'ensemble des recommandations susceptibles d'améliorer les conditions d'insertion du projet. Les échanges que l'État a eus depuis avec cette société montrent sa détermination. Soyez assurée, madame la députée, que les services de l'État sont mobilisés dans leur ensemble pour s'assurer de son exemplarité.

À cet égard, je rappelle qu'un comité de suivi des engagements de l'État a été mis en place, sous l'autorité du préfet de la région Occitanie : composé de représentants des administrations, d'élus, de responsables socioéconomiques et d'associations, il veille au respect par le concessionnaire de ses engagements.

Mme la présidente. La parole est à Mme Karen Erodi.

Mme Karen Erodi. Vous soulignez, monsieur le ministre délégué, qu'une large concertation a eu lieu avec les acteurs du territoire ; or les associations locales de défense de la nature et de l'environnement n'ont pas été consultées. Les demandes qu'elles ont adressées à Mme la Première ministre en vue d'un moratoire sur le projet sont restées sans réponse. Répétons que l'Autorité environnementale s'est montrée très critique à l'égard du projet.

Pourquoi le contrat de concession n'a-t-il pas été publié ? Pourquoi vouloir cacher les éléments qu'il contient ? La transparence s'impose.

Le concessionnaire annonce un gain de vingt minutes au lieu des trente minutes avancées initialement. Le gain de temps par rapport au parcours sur la route existante ne dépassera donc pas les dix minutes ; à plus de 8 euros le trajet Castres-Toulouse, cela fait cher la minute !

Puisque cette autoroute sera parmi les plus chères de France pour les usagers, nous pouvons d'ores et déjà l'appeler l'« autoroute des riches ».

Mme la présidente. Merci...

Mme Karen Erodi. Avec l'inflation du coût de l'énergie et des carburants, quel salarié pourra se payer ce luxe ? En plus d'être un scandale environnemental, cette autoroute sera donc bientôt un scandale financier. Un moratoire serait...

Mme la présidente. Merci, ma chère collègue.