

Lagarrigue, le 27 avril 2023

Attac Tarn  
Alfred Leclercq  
7, chemin du Carla  
81090 Lagarrigue

Monsieur le préfet de Région Occitanie

Monsieur le préfet du Tarn

Objet : Projet Autoroute A69 , Recours gracieux auprès des préfets du Tarn et de Haute Garonne.

Par le présent recours gracieux formé dans le délai de recours contentieux de deux mois à compter du 1 mars 2023 relatif à vos signatures de l'arrêté interdépartemental portant autorisation au titre de l'article L.181-1 et suivants du code de l'environnement concernant la liaison autoroutière de Verfeil à Castres A 69,

Attac Tarn a l'honneur de vous demander de bien vouloir annuler votre décision favorable concernant l'autorisation d'accorder à Atosca la réalisation de l'A69 aux motifs ci dessous :

**Vices de procédure, insuffisances et incohérences dans l'application des dispositions réglementaires d'une enquête publique qui combinés ont été préjudiciables à l'obligation d'information des habitants du Tarn sud sur les causes et conséquences du projet A69.**

### **1) Incohérence du projet de l'autoroute A69 en l'absence d'un projet de territoire pour le Tarn.**

Un projet vieux de 30 ans qui va désenclaver le Tarn sud, tel est l'argument des élus locaux pro autoroutes. Quand la question leur est posée de savoir comment ils vont réussir à convaincre des entreprises à venir à Castres par une autoroute au péage en augmentation constante plutôt qu'Albi ou le trajet est gratuit...Silence.

Face au défi climatique et la possibilité d'une réduction de vitesse sur autoroute pour économiser une énergie de plus en plus rare, l'argument des 15 minutes gagnées ne tient plus...Silence.

L'affirmation simpliste et sans démonstration d'un miracle économique grâce au « désenclavement du Tarn sud » avec la réalisation de l'autoroute A69 n'est justifiée par aucun projet d'aménagement du territoire soumis à consultation du public.

L'élaboration du Scot du Pays d'Autan et de Cocagne déjà hors délai, est suspendue depuis plus d'1 an par le préfet du Tarn en raison de sa caducité . Le Straddet d'Occitanie validé en 2022 affichant comme objectif prioritaire le développement de la mobilité douce, ne fait apparaître aucune démonstration d'un développement économique du Tarn et d'ailleurs porté par l'A69. Ce document de planification prospective n'indique même pas le tracé de l' A69 sur la cartographie des projets d'infrastructures de la Région Occitanie

Dans le rapport de l'enquête publique environnementale, la commission d'enquête rappelle page 13 que dans son avis, l'Autorité Environnementale recommandait à Atosca de vérifier la compatibilité du projet d'A69 avec le Straddet. La commission a confirmé que dans le Straddet « *les objectifs en*

*terme de mobilité ne reprennent pas la liaison Toulouse Castres contrairement à celles de Castres Lavaur et Castres Albi ».*

Les promesses incantatoires d'un désenclavement du Tarn sud grâce à l'autoroute A69 ne sont justifiées par aucun projet d'aménagement du territoire, concerté, validé dans les documents d'urbanisme après consultation des habitants via une enquête publique.

Au regard des obligations de la loi Bouchardeau et de la convention d'Arrhus, l'État s'est affranchi des obligations du code de l'urbanisme en autorisant la réalisation de l'A69 sans qu'elle soit justifiée auprès des habitants par un projet d'aménagement et de développement du territoire.

**Ce projet d'autoroute concédée qui va sacrifier durablement et injustement le bien commun paysager et culturel porte préjudice aux habitants du Tarn sud maintenus illégalement dans l'ignorance mais aussi aux entreprises locales et élus locaux « devant croire sur parole » à une revitalisation miraculeuse de leur territoire et des centres villes.**

## **2) Non respect de la procédure relative à la publicité dans une enquête publique (convention d'Aarhus)**

*« Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête informe le public, l'information du public est assurée par tout moyen approprié, par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête ».*

*Article L.123-10 du code de l'environnement*

*« Les affiches doivent être visibles et lisibles des voies publiques »*

*Article R123-11 code de l'environnement*

Comme précisé dans le rapport de la commission d'enquête publique environnementale, le jour d'ouverture de l'enquête en sous préfecture de Castres, des représentants d'Attac/Tarn ont constaté avec les membres de la commission d'enquête l'absence d'affichage annonçant l'enquête publique unique et l'ont signalée dans le registre d'enquête.

Ce vice de procédure dû au non respect des dispositions réglementaires relatives à l'affichage obligatoire est condamnable pour un État qui se doit d'être exemplaire pour être respecté.

Ce vice de procédure en Sous préfecture de Castres est d'autant plus indécent que l'affiche apposée sur la porte vitrée disparaissait sous un volet métallique en dehors des heures d'ouvertures...horaires d'ouvertures qui par ailleurs n'apparaissaient pas sur la façade de la sous préfecture.

L'argument surprenant avancé par la sous préfecture de Castres qui assume ce fait, est qu'il n'y a aucune information affichée en dehors de ses murs depuis les dégradations des gilets jaunes.

La commission d'enquête publique environnementale précise page 32 de son rapport *« Les affiches ont été mises en place 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique et maintenue pendant toute la durée de l'enquête... la présence de ces affichages en mairie et le long du site a fait l'objet de constats d'huissiers établis par l'étude René PEDAILLE les 16/11/2022 et 28/11/2022. Ces constats ne révélant aucun manquement... ».*

Cette vérification de l'affichage par un huissier est mensongère puisque le jour de l'ouverture, des membres d'Attac/Tarn ont également constaté, photos à l'appui que la mairie de Castre et celle de Saint Germain des Prés n'avaient pas d'affichage le jour de l'ouverture de l'enquête publique.

Ce vice de procédure concernant l'obligation d'affichage est en contradiction avec le récit de la page 31 au 2.1.10 du rapport d'enquête publique « *l'information concernant l'enquête a respecté les dispositions réglementaires et a comporté diverses mesures complémentaires convenues avec la commission d'enquête* ».

Le rapport ne précise pas les mesures complémentaires qui ont concerné l'information du public. Outre le non respect par l'État des dispositions réglementaires l'obligeant à assurer un affichage 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique, la commission a refusé la demande de Fne Midi Pyrénées de réaliser des débats publics et d'augmenter la durée du déroulement de l'enquête publique justifiés notamment par la faible participation du public sur les registres papier.

Le rapport de l'enquête publique précise page 34 : « *6 311 observations compte tenu de contributions déposées plusieurs fois identiques assimilables à une pétition 2 203 contributions intitulées « Cyber acteurs A69 à contre sens* ». « *On peut estimer le nombre de contributions distinctes à environ 3 800, ce qui constitue une participation élevée* ».

Cette affirmation d'une participation élevée du public est incohérente au regard des 171 observations formulées sur les registres papiers dont 34 observations sur registre papier en sous préfecture de Castres, 14 observations en mairie de Castres et aucune observation dans 8 mairies dont St Germain des Prés qui n'a pas respecté les règles d'affichage alors que cette commune sera fortement fragmentée par le tracé autoroutier. Cette allégation est d'autant plus incohérente que le rapport de la première enquête publique 2016/2017 affiche page 5 une mobilisation de 8 751 observations dont 975 sur le registre papier .

Le non respect des dispositions réglementaires sur l'information du public par voie d'affichage, le refus d'accepter la proposition de Fne Midi Pyrénées d'organiser des débats publics ou d'augmenter les délais de consultation des habitants, les écarts de participation entre les deux enquêtes publiques sont des faits préjudiciables qui ont pénalisé l'expression de nombreux habitants.

A signaler que les habitants de la commune de Laguarrigue ont découvert glissé dans leur bulletin municipal un plaidoyer consternant et anonyme sur les bienfaits du projet autoroutier.

**Le non respect de la puissance publique de la loi Bouchardeau et de la convention d'Arrhus par l'absence préjudiciable d'affichage ou par la manipulation préjudiciable du public a été de nature à entacher d'irrégularités la procédure d'enquête publique environnementale.**

**3) Dans le dossier d'autorisation environnementale, absence d'une évaluation quantitative et qualitatives sur l'impact des effets « sanitaires » indirects.**

**Comme le souligne le rapport d'enquête publique environnementale, les autorisations environnementales préalables sont nécessaires en application des articles L122-1 à L123-3 du code de l'environnement imposées par les directives européennes.**

Article L122-1 : « *Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire* ».

« *L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants:*

**1° La population et la santé humaine;**

2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009;

3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat;° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage;

5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4° . »

Selon la Directive 2014/52/UE relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, le champ environnemental **DOIT** être interprété de manière large : « *L'évaluation des incidences sur l'environnement identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet.*

**Les incidences sanitaires directes ou indirectes de l'A69 sont essentiellement liées aux transferts de trafic induits par le projet d'une autoroute PAYANTE.**

**La première enquête publique de 2017 prévoyait une augmentation de l'ordre de 25 % du trafic dans les communes de Soual et Puylaurens.**

**En ignorant l'évaluation des incidences indirectes sur la santé humaine du projet A69, le concessionnaire Atosca s'est affranchi dans le dossier de l'enquête publique environnementale du droit européen et de l'article L.122-1 du code de l'environnement.**

**En conséquence, le dossier de l'enquête publique environnementale de l'A69 n'a pas respecté l'obligation de l'article 1 de la charte de l'environnement : « *Droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* » reconnu comme « *liberté fondamentale* » par le Conseil d'État.**

#### **4) Non prise en compte de la RÉSERVE émise dans l'enquête publique de 2017.**

L'enquête publique de 2017 relative à l'A69, après un réquisitoire à charge, avait conclu à un avis favorable conditionné par une réserve IMPOSANT des itinéraires de substitutions à la hauteur du préjudice subi tant au niveau de la santé MENTALE et PHYSIQUE des usagers de la route que la SANTÉ MENTALE et PHYSIQUE des habitants de Soual et Puylaurens.

**Conclusion et avis de la commission d'enquête publique datés du 2 mars 2017 concernant la privatisation des 2 déviations Soual et Puylaurens pour l'autoroute A69: « *Au-delà des arguments techniques avancés par le porteur de projet, la commission souligne que ce point particulier est ressenti par nombre de requérants, partisans comme détracteurs du projet, comme la dépossession d'un bien qu'ils ont participé à payer, qu'ils utilisaient depuis de nombreuses années et dont l'usage gratuit leur sera désormais interdit.***

*La commission estime que « l'itinéraire de substitution proposé n'offre pas un confort au moins équivalent à celui de l'itinéraire actuel et constitue au contraire une régression inacceptable tant pour les automobilistes ne pouvant emprunter l'autoroute, notamment en raison du montant élevé du péage, que pour les habitants des bourgs encombrés de Soual et de Puylaurens, qui devront supporter des nuisances nouvelles .*

*L'impossibilité technique, avancée par le porteur du projet, de réaliser un barreau de remplacement à Soual mériterait des études complémentaires car elle ne convainc pas la*

*commission qui a visité les lieux, pas plus que les arguments, notamment financiers, mis en avant pour refuser l'aménagement de la déviation de Puylaurens ».*

**Réserve de la commission d'enquête publique datée du 2 mars 2017:**

**« Révision de l'aménagement de l'itinéraire de substitution afin de lui rendre des conditions de confort et de sécurité au moins égales à celles actuellement offertes par la RN 126, en particulier à hauteur des communes de Soual et de Puylaurens ».**

La réponse Dans le Dossier des Engagements de l'État page 8 (novembre 2020)

*« Dans le traitement de la réserve, un diagnostic des itinéraires de substitution en traversée des communes de Puylaurens et Soual a été réalisé, des aménagements ponctuels visant à améliorer les conditions de sécurité pour les usagers et pour les riverains (aménagements de carrefours, traitements routiers des accotements, rétrécissement de chaussées, passages piétons...) seront financés dans le cadre du projet d'autoroute et mises en œuvres par les gestionnaires des voies concernées ».*

*« Il convient de noter que la création d'un barreau de contournement prévu au projet permet d'éviter le trafic nord sud en traversée de Puylaurens, ce barreau permet de répondre « **partiellement** » à la commission d'enquête » .*

Outre le fait que ce barreau de contournement sera une artificialisation supplémentaire rajoutée à celle de l'autoroute qui aura un impact mortifère supplémentaire sur la biodiversité (Autorité Environnementale), le rapport de l'enquête publique environnementale précise aussi page 147 :

**« le trajet de substitution par la RN126 sera MOINS SÛRE et fera perdre environ 12 minutes à ceux qui la prendront (traversée de Soual et Puylaurens) : environ 7 minutes auxquelles s'ajoutent les temps de franchissement de 11 giratoires supplémentaires créés sur la RN126, soit au moins 5 minutes de plus. Cette perte de temps sera sans doute supérieures aux heures de pointes ».**

**Le dossier présenté par Atosca dans l'enquête environnementale a occulté la réserve émise dans le rapport de la commission d'enquête publique de 2017.**

Atosca communique sur une autoroute payante du développement durable qui sera sécurisée avec un gain de temps qui bénéficiera de 2 aires de repos, de points de recharges pour véhicules électriques d'un centre d'intervention et d'entretien et d'un poste de gendarmerie.

En revanche, le concessionnaire s'est affranchi de son obligation réglementaire de présenter à l'enquête publique une évaluation quantitative et qualitative des effets délétères indirects sur la santé et la sécurité des automobilistes et poids lourds affectés par la confiscation de leurs déviations et l'implantation de 11 giratoires qui augmenteront leur trajet de 12 minutes voire bien plus en heure de pointe sur une RN126 déclassée, inconfortable, dangereuse provoquant stress et fatigue sources « de maladies et d'accidents ».

**La réserve émise dans l'enquête publique de 2017 n'a pas été levée dans l'enquête publique environnementale, rendant l'avis de l'enquête publique de 2017 sur l'A69 DÉFAVORABLE**

## **5) Une autoroute A69 aux effets délétères et discriminatoires, climaticide incompatible avec une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur.**

**Le concessionnaire Atosca s'est affranchi de l'évaluation quantitative et qualitative des effets délétères du report du trafic véhicules et poids lourds sur la santé et la sécurité des habitants des villes et villages traversés exposant ces derniers aux nuisances pollutions et accidents.**

Atosca s'est affranchi d'une évaluation quantitative et qualitative sur les effets délétères indirects du report de trafic des véhicules et poids lourds concernant les communes de Viviers-les-Montagnes, Saint-Afrique-les-Montagnes, Dourgne, Saint Amancet, Sorèze, Blan sans oublier Lavour (enquête publique environnementale page 147).

Excepté Lavour, les maires de ces communes ont été invités par le Préfet de Région à la première réunion du comité de suivi du DEE pour exprimer leur légitime inquiétude sur les reports de trafic.

Cette inquiétude est particulièrement justifiée par le choix des poids lourds qui limités à 90 km/h, n'utiliseront pas l'autoroute pour gagner à peine 10 minutes pour 38 euros un aller retour Castres Toulouse selon les prix pratiqués sur le réseau autoroutier. (l'estimation du péage d'un poids lourd est 2,8 fois supérieure à celle d'un véhicule léger à 13,54 euros).

Dans un article publié dans la Dépêche le 13 mai 2023, le directeur d'Atosca précise que l'aller retour pour un véhicule léger est estimé à 13,54 euros... un montant qui sera indexé sur l'inflation entre aujourd'hui et la mise en service.

Le directeur d'Atosca indique « *pour les poids lourds, le tarif sera dégressif en fonction de la motorisation. Le barème sera révélé au moment de la mise en service de l'autoroute* ».

Il est surprenant que le concessionnaire indique un montant de péage au centime près pour un aller retour d'un véhicule léger (13,54 euros) et occulte le péage aller retour pour un poids lourd alors que cette information est possible et indispensable pour évaluer qualitativement et quantitativement les impacts délétères du report des poids lourds dans les villes et les villages traversés.

Cette préoccupation est par ailleurs confirmée dans la réponse en date du 10 février 2022 du président du conseil départemental Christophe Ramond à des interrogations de représentants de la commune de Blan: « *la mise en service à l'horizon 2025 de l'autoroute A69 va aggraver la situation de trafic de la commune de Blan* ».

**L'État en n'associant pas à l'enquête publique environnementale ces communes qui vont subir des effets indirects délétères du report du trafic de véhicules et de poids lourds en raison d'un péage élevé notamment pour les poids lourds s'est affranchi des obligations de la loi Bouchardeau, de la convention Arrhus et de l'article L122-1 du code de l'environnement.**

**Au regard d'un traitement DISCRIMINATOIRE entre des usagers aisés qui pourront emprunter une autoroute rapide et sécurisé et les économiquement faibles pénalisés par l'obligation d'utiliser un trajet plus long et dangereux, le projet de l'A69 va à l'encontre d'une « Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur »**

**Au regard de l'impact délétère sur les habitants et riverains exposés à une possible explosion de véhicules et poids lourds traversant leur ville ou villages, le projet de l'A69 va à l'encontre d'une « Raison impérative d'Intérêt Public Majeur ».**

**Un projet autoroutier « d'intérêt général » DOIT justifier les impacts irréversibles sur la biodiversité et les paysages par une amélioration de la santé et de la sécurité pour TOUS les usagers et démontrer que sa réalisation va améliorer la qualité de vie pour les habitants des villes et villages qui bénéficieront d'un report de trafic sur le projet autoroutier.**

Pour l'A69, l'effet est inverse, les déviations gratuites réalisées en 2000 et 2008 pour améliorer la santé et la sécurité des habitants de Soual et Puylaurens seront confisquées pour devenir payantes avec pour conséquence le retour d'un trafic délétère dans les villes et les villages actuellement épargnés des nuisances sonores, pollutions et risque d'accidents de la route.

**L'enquête publique environnementale n'a pas évalué les effets sanitaires liés à une augmentation du trafic dans Soual et Puylaurens estimé à 25 % dans l'enquête publique 2017 mais a également occulté l'impact délétère dans les villages aujourd'hui préservés.**

La commission d'enquête publique environnementale fait observer « *trouve que l'étude de trafic est embrouillée et peu convaincante* » et « *le fait que ceux qui ne voudront pas emprunter l'autoroute notamment pour des raisons financières, se voient privés des actuels contournements gratuits de Soual et Puylaurens et contraints d'emprunter une RN126 qui sera dégradée par rapport à la situation actuelle (12 minutes de trajet supplémentaires selon une étude réalisée par Atosca à la demande de la commission d'enquête publique). Beaucoup de contributions dénoncent, à juste titre, qu'il s'agit d'un vol, d'une spoliation ou encore d'une confiscation* ».

**Les sacrifices de l'artificialisation des sols sur la biodiversité, les paysages, les terres agricoles, les périmètres des sites inscrits et classés induits par l'A69 pour un gain de temps de 30 minutes aller retour ne sont pas justifiés par l'utilité sociale visant à améliorer la santé mentale et physique et la sécurité de tous les tarnais du sud.**

**Le prix exorbitant et discriminatoire du péage provoquera de fait une injustice sociale pour les usagers et les habitants des villes et villages actuellement épargnés.**

L'avis favorable non daté de l'ARS limite ses observations à la réalisation de l'autoroute comme l'espèce invasive l'ambrosie ou le bruit du chantier avec une vigilance sur l'eau et un suivi de la pollution de l'air post autoroute. Cet avis évoque également un avis daté du 9 mars 2022 qui sauf erreur, n'apparaît pas dans le dossier d'enquête publique unique.

**Le projet A69 ayant fait l'objet en 2018 d'une Déclaration d'Utilité Publique vise finalement un gain de temps pour les uns au détriment d'une perte de temps pour les autres.**

**Non seulement ce projet d'autoroute n'apporte aucune réponse pour valider son « Utilité Publique » mais au contraire, sa réalisation provoquera des impacts délétères sur la santé et la sécurité de ceux qui renonceront à l'autoroute, obligés d'utiliser une RN126 déclassée ralentie dangereuse et sur ceux qui subiront une dégradation de leur qualité de vie due à l'augmentation du trafic traversant leurs villes et villages.**

Cette autoroute PAYANTE motivée « d'intérêt général » UNIQUEMENT pour un gain de temps de 30 minutes aller retour pour des automobilistes aisés est l'unique argument pour **justifier un nécessaire sacrifice sociale ignoré par la puissance publique mais également un nécessaire sacrifice environnemental** de plus de 400 hectares de terres agricoles, de biodiversité, d'arbres plus que centenaires, d'habitats naturels pour des espèces protégées en voie d'extinction comme la loutre d'Europe, la fragmentation des paysages et des rayons de 500 mètres de protection de monuments historiques.

Atosca promet des mesures compensatoires bien plus importantes que celles demandées. Ces mesures compensatoire qui donnent « bonne conscience » à la puissance publique sont balayées par un rapport sur l'application des mesures compensatoires pour la biodiversité daté du 4 septembre 2019 du Muséum national d'Histoire Naturelle qui précise que **dans 80 % des cas les mesures ne compensent pas les destructions des milieux naturels.**

## **6) Procédure Éviter Réduire Compenser : l'alternative en faveur RN126 baclée.**

L'alternative n'est pas l'élargissement à 2 X 2 voies de la RN 126 comme se plaît à le dire Atosca. En s'inspirant des travaux réalisés pour 34 millions d'euros sur la nationale Castres Albi pour environ 12 000 véhicules/jour, l'aménagement de la nationale 126 qui épouse le tracé A69 est la solution pour éviter une fragmentation inutile injuste écocide et climaticide.

Cette alternative sécurisée sera accessible DURABLEMENT à tous les usagers quelque soit les ressources financières pour accéder rapidement et confortablement à la capitale régionale.

L'alternative maintiendra DURABLEMENT la qualité de vie dans les villes et les villages menacés par les reports de trafic avec l'A69.

L'aménagement durable de cette alternative préservera les paysages, les terres agricoles, les habitats naturels et améliorera la sécurité et la santé mentale et physique de tous les habitants du Tarn sud.

La gratuité la sécurité et la rapidité de l'aménagement de l'alternative offrira aux artisans du Tarn sud une juste coopération ou concurrence avec les tarnais du nord qui accèdent gratuitement à la capitale régionale.

**L'aménagement de la RN 126** qui est une réponse aux exigences de l'État d'intervenir sur l'existant pour réduire l'artificialisation des sols, une réponse à la condamnation par l'Europe de la France pour inaction climatique et une réponse au Conseil d'État exigeant une accélération des mesures **a pourtant fait l'objet de maltraitance administrative.**

La puissance publique après avoir réalisé les travaux des déviations Soual et Puylaurens a négligé **les travaux d'aménagement de la RN 126** qui en 20 ans **aurait pu devenir plus sûre, plus confortable, plus rapide et accessible à tous les tarnais du Sud** quelque soit leurs ressources.

Depuis 30 ans, les tarnais du sud ont fait preuve de patience et de générosité en finançant avec leurs impôts la voie rapide gratuite Albi Toulouse et son entretien ainsi que l'aménagement de la liaison Castres Albi. Il est injuste et discriminatoire de leur proposer une autoroute payante à laquelle certains renonceront pour raison financière notamment les artisans qui seront victimes de la concurrence déloyale avec les artisans du Tarn nord.

## **7) Vice de procédure et incohérence de La Valeur Actualisée Nette socio-économique présentée par Atosca dans l'enquête publique environnementale :**

### **Extrait de l'arrêté de l'autorisation environnementale (page 7)**

*« Considérant que le bilan socio-économique du projet, présenté dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, est positif et qu'il est substantiellement amélioré à l'aune du dossier déposé par le concessionnaire ; que le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en Conseil d'État par décret n°2018-638 du 19 juillet 2018 figure dans l'exposé des motifs de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 en tant qu'opération prioritaire d'aménagement du territoire ; et que la décision n° 424323 du Conseil d'État du 5 mars 2021 confirme que l'opération présente un intérêt général puisqu'elle vise notamment à améliorer la desserte du bassin d'emploi Castres-Mazamet, renforcer sa liaison avec la métropole toulousaine, conforter son développement et faciliter son accès aux grands équipements régionaux.*

L'État a présenté une VAN établie en monétisant le temps gagné sur la base de 35 minutes pour un aller. Le résultat ainsi obtenu donnait un bilan positif de 508 millions d'euros.

Elle a fait l'objet d'une contre expertise du Commissariat Général à l'Investissement ( obligation réglementaire). Considérant que l'hypothèse des 35 minutes pour un aller était largement surestimée, le CGI a réduit le bilan de la VAN de plus de 80% pour l'établir à une valeur positive de 91 millions d'€ .

Cette valeur positive de la VAN s'appuyait à l'époque sur une contribution de la puissance publique de 200 millions d'€.

Atosca a gagné l'appel d'offre en proposant un projet de concession affichant une subvention d'équilibre de 23 millions d'€.

**Cette nouvelle contribution financière de la puissance publique réduite à 23 millions d'euros a modifié notablement les calculs de la contre expertise du CGI au point que la VAN est devenue NÉGATIVE à hauteur de 95 millions d'euros et ne justifiait plus de fait la rentabilité sociale de la DUP.**

**Cet équilibre financier défaillant est détaillé page 92 par la commission de l'enquête publique environnementale qui rappelle que l'utilisateur supporte injustement la quasi totalité du financement du projet avec un péage trop élevé qui ne sera pas accessible à tous les usagers qui se reporteront sur la traversée dans les villes et les villages avec les conséquences délétères sur la santé et la sécurité étayées ci dessus.**

**Face à ce constat préjudiciable pour la rentabilité du projet, la santé et la sécurité des tarnais la commission d'enquête publique environnementale a décidé d'imposer UNE RÉSERVE conditionnant l'avis favorable émis :**

*« Le coût du péage sera réduit de 33 % et comportera une modulation faisant que les 10 km des déviations de Soual et Puylaurens bénéficieront d'une réduction supplémentaire de 20 %. Cela signifie que l'État et les collectivités devront contribuer davantage au financement du projet de telle sorte que l'équilibre financier d'Atosca soit préservé. La commission ne se prononce pas sur les modalités à convenir qui se traduiront par un avenant au contrat de concession accordé ».*

Non seulement la nouvelle VAN d'Atosca aurait du OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'une contre expertise du CGI qui aurait confirmé que le projet est non rentable et injuste mais avec cette réserve la commission impose à la puissance publique une contribution financière plus importante visant à préserver l'équilibre financier d'Atosca pour maintenir son avis favorable.

Pour rendre la VAN positive, Atosca a projeté ses calculs sur une durée de ...115 ans découpée en deux temps (55 ans de concession et le reste du temps l'infrastructure est reprise par l'État). La VAN d'Atosca s'appuie sur deux entités différentes sans que le tableau présenté permette d'identifier distinctement ces deux périodes, rendant de fait incohérent et illégal sa nouvelle VAN avec la VAN initiée par l'État et le regard éclairé de la contre expertise réglementaire du CGI.

Cet extrait dans le dossier F5 page 42 de l'enquête publique, Atosca propose une nouvelle étude de la VAN plus proche d'un gag que d'une étude sérieusement réfléchie : *« Le modèle de trafic donne les gains de temps suivants : les VL gagnent pour l'ensemble des usagers du projet en moyenne 8.5 minutes en 2025, 12.2 minutes en 2035 et 14.8 minutes en 2045. Les usagers PL gagnent en moyenne 5.5 minutes en 2025, 6.8 minutes en 2035 et 9.7 minutes en 2045. »...*

L'État a choisi un concessionnaire qui a proposé une contribution financière la « moins disant » de la puissance publique pour la subvention d'équilibre faisant reposer l'effort du financement de l'A69 sur l'utilisateur de l'autoroute écartant les économiquement faibles.

En acceptant une VAN calculée sur 115 ans pour la rendre positive, l'État s'est affranchi des obligations réglementaires du code des marchés publics écartant l'obligation d'une VAN positive sur 55 ans de concession pour justifier la DUP.

**Les préfets ont signé l'autorisation environnementale ignorant la réserve de la commission d'enquête publique environnementale rendant défavorable l'avis de la commission d'enquête.**

**L'absence de réponse à la réserve émise dans la première enquête publique puis celle émise dans la deuxième enquêtes publique font que  
LES DEUX ENQUÊTES PUBLIQUES se soldent par un AVIS DÉFAVORABLE.**

**Ces deux avis défavorables des enquêtes publiques sur le projet A69 rejoignent la longue liste d'observations défavorables des organismes consultés rendant de fait caduque la déclaration d'intérêt général ou la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur.**

En raison de ces constats illégaux faisant tomber les avis favorables des enquêtes publiques sur le projet d'autoroute nous vous demandons de bien vouloir revenir sur votre décision favorable à La réalisation de l'A69.

Nous espérons une suspension rapide des travaux engagés par Atosca par une annulation immédiate de l'autorisation environnementale. Cette décision responsable permettra d'éviter l'expression de colères et de violences comme celle qui a provoqué le drame de Sivens et la mort de Rémy Fraisse avant la condamnation tardive de l'État pour la signature par la préfète du Tarn de 3 arrêtés illégaux.

Nous tenant à votre disposition pour tout complément d'informations avant la saisie de la justice,

Nous vous prions de croire messieurs les préfets en l'expression de nos sentiments distingués.

Pour Attac Tarn

Alfred Leclercq  
membre du collectif la voie est libre

Copie Le Ministre des Transports  
Le président du Tribunal administratif de Toulouse

