

Modèles de lettres pour des particuliers

1) Lettre au Premier Ministre

Monsieur le Premier Ministre,

Je suis informé-e du plaidoyer que l'exécutif de la région Occitanie exerce auprès de vous pour obtenir que 3 500 ha de projets prévus sur le territoire reçoivent la qualification de « projets d'envergure nationale ou européenne ».

Je souhaite tout d'abord rappeler le caractère éminemment légitime et nécessaire de la trajectoire ZAN : celle-ci est issue des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat, instance conçue pour être représentative des Français et dont les travaux ont été éclairés par des spécialistes du climat et de l'énergie.

A contrario, plusieurs des projets que la région Occitanie souhaite voir qualifiés de « PENE » ne présentent pas cette légitimité et/ou cette nécessité.

Il en est ainsi :

- de la LGV Toulouse-Bordeaux, qui a reçu un avis défavorable de la commission d'enquête qui s'est prononcée à l'issue de l'enquête publique. Je rappelle qu'une alternative à la création d'une LGV entre Toulouse et Paris, à savoir l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, bien moins coûteuse, avait été proposée de longue date par la société civile ;
- de la mise à 2x2 voies de la RN 124, qui semble difficilement pouvoir être qualifiée d'« intérêt national » ;
- de projets industriels tels que l'extension d'Airbus, s'inscrivant à contre-sens des défis actuels ;
- et bien évidemment de la liaison autoroutière Toulouse-Castres (LACT).

S'agissant de la LACT, non seulement il semble incongru de lui attribuer un intérêt national, mais son caractère d'intérêt général tout court reste à démontrer. La commission d'enquête qui s'est prononcée en amont de la délivrance de l'autorisation environnementale a déclaré elle-même « comprendre les interrogations des opposants sur le choix du projet autoroutier dont elle partage nombre d'arguments ». Parmi les nombreuses critiques qu'elle reprend à son compte, elle note que les bienfaits économiques potentiels sur le bassin de vie Castres-Mazamet ne sont nullement démontrés, relevant que les diverses études menées *a posteriori* sur les effets des autoroutes concluent à des résultats mitigés. L'effet de désenclavement en lui-même est d'ailleurs très incertain : comme vous le savez, le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) avait relevé dès 2016 que les gains de temps escomptés paraissaient surestimés. En 2022, l'Autorité Environnementale a souligné que les données de l'analyse socio-économique étaient obsolètes et a qualifié ce projet d'anachronique étant donné son décalage avec les mutations sociétales, économiques et réglementaires en cours. J'ajoute qu'il serait fort bienvenu de donner suite à la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat de limiter les autoroutes à 110 km/h et que cette revendication est en phase avec l'évolution actuelle des usages, notamment du fait du prix des carburants. Or, avec une vitesse de 110 km/h, le gain de temps associé à l'autoroute - déjà faible - est dérisoire. Je tiens également à rappeler que l'argumentaire mis en avant pour défendre le projet n'est pas en phase avec la loi d'orientation des mobilités de 2019 qui prévoit que les investissements pour le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales doit se faire prioritairement par des aménagements des itinéraires existants. La CGI avait d'ailleurs pointé qu'une autoroute était surdimensionnée pour des prévisions de trafic de l'ordre de seulement 15 000 véhicules par jour entre Toulouse et Castres.

Outre une nécessité plus que sujette à caution et a fortiori une nécessité « nationale », j'insiste sur le manque d'assise démocratique de ce projet au regard de l'écart entre les résultats de l'enquête

publique et la décision qui a été prise sur l'autorisation environnementale. On devine en effet entre les lignes du rapport de la commission d'enquête que les avis défavorables sont majoritaires.

Vous le savez, plus de 1 500 scientifiques ont signé une lettre ouverte au Président de la République pour lui demander de renoncer à la liaison autoroutière Toulouse-Castres. Cette démarche inédite traduit l'urgence qu'il y a à changer de cap et à reconsidérer les priorités nationales. Il n'y a pas d'emploi sur une planète morte. Les signes d'essoufflement de notre système socio-économique face au dérèglement climatique, à l'effondrement de la biodiversité et à la raréfaction des ressources de tout type sont déjà patents. Réduire nos émissions de gaz à effet de serre, préserver la biodiversité et les puits de carbone ainsi que s'adapter – autant que faire ce peut - au réchauffement climatique doivent être les piliers majeurs des politiques publiques. Les terres agricoles et les infrastructures naturelles telles que les zones humides (pour reprendre la terminologie des Agences de l'Eau) sont nos meilleures « assurances-vies ». C'est pourquoi, à l'instar de mes concitoyens de la Convention Citoyenne pour le Climat, je défends la pleine et entière application de la trajectoire « zéro artificialisation nette ».

Cette demande est également portée auprès du Ministre de la transition écologique ainsi que du Préfet de région.

Veillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, mes respectueuses salutations.

*

2) Lettre au Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires

Monsieur le Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

Je suis informé-e du plaidoyer que l'exécutif de la région Occitanie exerce auprès du Gouvernement pour obtenir que 3 500 ha de projets prévus sur le territoire reçoivent la qualification de « projets d'envergure nationale ou européenne ».

Je souhaite tout d'abord rappeler le caractère éminemment légitime et nécessaire de la trajectoire ZAN : celle-ci est issue des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat, instance conçue pour être représentative des Français et dont les travaux ont été éclairés par des spécialistes du climat et de l'énergie.

A contrario, plusieurs des projets que la région Occitanie souhaite voir qualifiés de « PENE » ne présentent pas cette légitimité et/ou cette nécessité.

Il en est ainsi :

- de la LGV Toulouse-Bordeaux, qui a reçu un avis défavorable de la commission d'enquête qui s'est prononcée à l'issue de l'enquête publique. Je rappelle qu'une alternative à la création d'une LGV entre Toulouse et Paris, à savoir l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, bien moins coûteuse, avait été proposée de longue date par la société civile ;
- de la mise à 2x2 voies de la RN 124, qui semble difficilement pouvoir être qualifiée d'« intérêt national » ;
- de projets industriels tels que l'extension d'Airbus, s'inscrivant à contre-sens des défis actuels ;
- et bien évidemment de la liaison autoroutière Toulouse-Castres (LACT).

S'agissant de la LACT, non seulement il semble incongru de lui attribuer un intérêt national, mais son caractère d'intérêt général tout court reste à démontrer. La commission d'enquête qui s'est prononcée en amont de la délivrance de l'autorisation environnementale a déclaré elle-même « comprendre les interrogations des opposants sur le choix du projet autoroutier dont elle partage nombre d'arguments ». Parmi les nombreuses critiques qu'elle reprend à son compte, elle note que

les bienfaits économiques potentiels sur le bassin de vie Castres-Mazamet ne sont nullement démontrés, relevant que les diverses études menées *a posteriori* sur les effets des autoroutes concluent à des résultats mitigés. L'effet de désenclavement en lui-même est d'ailleurs très incertain : comme vous le savez, le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) avait relevé dès 2016 que les gains de temps escomptés paraissaient surestimés. En 2022, l'Autorité Environnementale a souligné que les données de l'analyse socio-économique étaient obsolètes et a qualifié ce projet d'anachronique étant donné son décalage avec les mutations sociétales, économiques et réglementaires en cours. J'ajoute qu'il serait fort bienvenu de donner suite à la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat de limiter les autoroutes à 110 km/h et que cette revendication est en phase avec l'évolution actuelle des usages, notamment du fait du prix des carburants. Or, avec une vitesse de 110 km/h, le gain de temps associé à l'autoroute - déjà faible - est dérisoire. Je tiens également à rappeler que l'argumentaire mis en avant pour défendre le projet n'est pas en phase avec la loi d'orientation des mobilités de 2019 qui prévoit que les investissements pour le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales doit se faire prioritairement par des aménagements des itinéraires existants. La CGI avait d'ailleurs pointé qu'une autoroute était surdimensionnée pour des prévisions de trafic de l'ordre de seulement 15 000 véhicules par jour entre Toulouse et Castres.

Outre une nécessité plus que sujette à caution et a fortiori une nécessité « nationale », j'insiste sur le manque d'assise démocratique de ce projet au regard de l'écart entre les résultats de l'enquête publique et la décision qui a été prise sur l'autorisation environnementale. On devine en effet entre les lignes du rapport de la commission d'enquête que les avis défavorables sont majoritaires.

Vous le savez, plus de 1 500 scientifiques ont signé une lettre ouverte au Président de la République pour lui demander de renoncer à la liaison autoroutière Toulouse-Castres. Cette démarche inédite traduit l'urgence qu'il y a à changer de cap et à reconsidérer les priorités nationales. Il n'y a pas d'emploi sur une planète morte. Les signes d'essoufflement de notre système socio-économique face au dérèglement climatique, à l'effondrement de la biodiversité et à la raréfaction des ressources de tout type sont déjà patents. Réduire nos émissions de gaz à effet de serre, préserver la biodiversité et les puits de carbone ainsi que s'adapter – autant que faire ce peut - au réchauffement climatique doivent être les piliers majeurs des politiques publiques. Les terres agricoles et les infrastructures naturelles telles que les zones humides (pour reprendre la terminologie des Agences de l'Eau) sont nos meilleures « assurances-vies ». C'est pourquoi, à l'instar de mes concitoyens de la Convention Citoyenne pour le Climat, je défends la pleine et entière application de la trajectoire « zéro artificialisation nette ».

Cette demande est également portée auprès du Premier Ministre ainsi que du Préfet de région.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, mes respectueuses salutations.

*

3) Lettre au Préfet de la région Occitanie

Monsieur le Préfet de la région Occitanie,

Je suis informé-e du plaidoyer que l'exécutif de la région Occitanie exerce auprès du Gouvernement pour obtenir que 3 500 ha de projets prévus sur le territoire reçoivent la qualification de « projets d'envergure nationale ou européenne ».

Je souhaite tout d'abord rappeler le caractère éminemment légitime et nécessaire de la trajectoire ZAN : celle-ci est issue des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat, instance

conçue pour être représentative des Français et dont les travaux ont été éclairés par des spécialistes du climat et de l'énergie.

A contrario, plusieurs des projets que la région Occitanie souhaite voir qualifiés de « PENE » ne présentent pas cette légitimité et/ou cette nécessité.

Il en est ainsi :

- de la LGV Toulouse-Bordeaux, qui a reçu un avis défavorable de la commission d'enquête qui s'est prononcée à l'issue de l'enquête publique. Je rappelle qu'une alternative à la création d'une LGV entre Toulouse et Paris, à savoir l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, bien moins coûteuse, avait été proposée de longue date par la société civile ;
- de la mise à 2x2 voies de la RN 124, qui semble difficilement pouvoir être qualifiée d'« intérêt national » ;
- de projets industriels tels que l'extension d'Airbus, s'inscrivant à contre-sens des défis actuels ;
- et bien évidemment de la liaison autoroutière Toulouse-Castres (LACT).

S'agissant de la LACT, non seulement il semble incongru de lui attribuer un intérêt national, mais son caractère d'intérêt général tout court reste à démontrer. La commission d'enquête qui s'est prononcée en amont de la délivrance de l'autorisation environnementale a déclaré elle-même « comprendre les interrogations des opposants sur le choix du projet autoroutier dont elle partage nombre d'arguments ». Parmi les nombreuses critiques qu'elle reprend à son compte, elle note que les bienfaits économiques potentiels sur le bassin de vie Castres-Mazamet ne sont nullement démontrés, relevant que les diverses études menées *a posteriori* sur les effets des autoroutes concluent à des résultats mitigés. L'effet de désenclavement en lui-même est d'ailleurs très incertain : comme vous le savez, le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) avait relevé dès 2016 que les gains de temps escomptés paraissaient surestimés. En 2022, l'Autorité Environnementale a souligné que les données de l'analyse socio-économique étaient obsolètes et a qualifié ce projet d'anachronique étant donné son décalage avec les mutations sociétales, économiques et réglementaires en cours. J'ajoute qu'il serait fort bienvenu de donner suite à la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat de limiter les autoroutes à 110 km/h et que cette revendication est en phase avec l'évolution actuelle des usages, notamment du fait du prix des carburants. Or, avec une vitesse de 110 km/h, le gain de temps associé à l'autoroute - déjà faible - est dérisoire. Je tiens également à rappeler que l'argumentaire mis en avant pour défendre le projet n'est pas en phase avec la loi d'orientation des mobilités de 2019 qui prévoit que les investissements pour le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales doit se faire prioritairement par des aménagements des itinéraires existants. La CGI avait d'ailleurs pointé qu'une autoroute était surdimensionnée pour des prévisions de trafic de l'ordre de seulement 15 000 véhicules par jour entre Toulouse et Castres.

Outre une nécessité plus que sujette à caution et a fortiori une nécessité « nationale », j'insiste sur le manque d'assise démocratique de ce projet au regard de l'écart entre les résultats de l'enquête publique et la décision qui a été prise sur l'autorisation environnementale. On devine en effet entre les lignes du rapport de la commission d'enquête que les avis défavorables sont majoritaires.

Vous le savez, plus de 1 500 scientifiques ont signé une lettre ouverte au Président de la République pour lui demander de renoncer à la liaison autoroutière Toulouse-Castres. Cette démarche inédite traduit l'urgence qu'il y a à changer de cap et à reconsidérer les priorités nationales. Il n'y a pas d'emploi sur une planète morte. Les signes d'essoufflement de notre système socio-économique face au dérèglement climatique, à l'effondrement de la biodiversité et à la raréfaction des ressources de tout type sont déjà patents. Réduire nos émissions de gaz à effet de serre, préserver la biodiversité et les puits de carbone ainsi que s'adapter – autant que faire ce peut - au réchauffement climatique doivent être les piliers majeurs des politiques publiques. Les terres agricoles et les infrastructures naturelles telles que les zones humides (pour reprendre la terminologie des Agences

de l'Eau) sont nos meilleures « assurances-vies ». C'est pourquoi, à l'instar de mes concitoyens de la Convention Citoyenne pour le Climat, je défends la pleine et entière application de la trajectoire « zéro artificialisation nette ».

Cette demande est également portée auprès du Premier Ministre ainsi que du Ministre de la transition écologique.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, mes respectueuses salutations.