Collectif Cagire sans usine

Adresse mail : cagiresansusine@proton.me

Site : https://www.cagiresansusine.fr/

M. Sébastien Vincini
Conseil départemental de la Haute-Garonne
1 boulevard de la Marquette
31090 TOULOUSE CEDEX 9

Copies à :

M. Pierrick Charbonnel
Secteur routier de Bagnères-de-Luchon

M. Gregori Mayeur, directeur des routes
Conseil départemental de la Haute-Garonne

M^{me} Roselyne Artigues, conseillère départementale

M. Patrice Rival, conseiller départemental

M. Joël Aviragnet, député

Objet : réponse au courrier du 16 avril 2025.

Estadens, le 22 mai 2025

Monsieur le président,

Notre collectif vous remercie pour la réponse, même tardive, de vos services à notre courrier du 7 décembre 2024. Nous nous permettons de vous exprimer notre effarement face à la réponse évasive et non objective que nous avons reçue, qui ne nous rassure en rien.

Vous faites le choix de ne vous en référer qu'au comptage de la circulation effectué sur la route proche du site, la RD5B, en février 2024, « 102 poids lourds par jour, soit 7,1 % » du trafic, et d'argumenter qu' « actuellement ce phénomène ne gêne aucune personne ».

En consultant votre site de données de comptage, nous y avons trouvé celui qu'a repris l'entreprise Cimaj (qui est daté de 2022 dans leur mémoire d'enregistrement ICPE, mais les chiffres cités concernent le comptage de 2020). Et sans surprise de notre part, il a bien été effectué à Figarol en amont du croisement avec la RD21 allant vers Les Artigues, liaison particulièrement fréquentée entre Saint-Gaudens et Saint-Girons, et empruntée par de nombreux poids lourds. Le passage quotidien moyen était donc de 78 PL (2,1 % de 3 718 véhicules sur la RD26). Le comptage plus récent de 2022 confirme un trafic moyen quotidien équivalent de 3 661 véhicules, dont 77 PL.

Permettez-nous déjà de vous exprimer là notre surprise de constater une augmentation du nombre de poids lourds de 77 PL/jour en 2022 à Figarol à 102 PL/jour comptés en 2024 à hauteur d'Estadens sur la petite route d'Aspet. Ce flux de poids lourds bien plus important sur la petite RD5B que sur l'axe RD26-RD21, avec une augmentation de 25 PL (30 %), va dans un sens qui n'a rien de logique, et qui est difficilement concevable pour tous ceux qui connaissent le secteur.

D'autre part, les données qui nous sont accessibles concernent d'une façon générale tous les véhicules de la catégorie poids lourds, donc tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes PTAC. Pour rappel, la société CIMAJ nous a déclaré le passage quotidien de 20 PL 38 tonnes entre Estadens et la sortie Saint-Martory de l'autoroute A64. Mais dans votre comptage de 2024, ce ne sont certainement pas 102 poids lourds de 38 tonnes qui empruntent cette route quotidiennement ! Donc deux questions se posent pour nous : Comment pouvez-vous trouver comparables les effets d'un 38 tonnes avec ceux d'un petit 3,5 tonnes ? Et en suivant quels critères pouvez-vous nous affirmer que « cet itinéraire démontre déjà qu'il est largement capable de supporter ce trafic de poids lourds » ?

Nous aimerions savoir si ces comptages que vous menez permettent de comptabiliser à part les camions de 3 essieux et plus. En effet, en matière de fatigue de chaussée, le passage d'un 38 tonnes ne vaut pas 1, mais 3 (3 essieux). Le passage quotidien des vingt 38 tonnes de Cimaj-Bricafeu équivaut ainsi à 60 PL supplémentaires.

Vous n'êtes pas sans savoir que les dégradations causées par la circulation des poids lourds ne sont pas linéaires, mais exponentielles, ce qui nécessitera des interventions plus rapprochées et plus onéreuses qui impacteront les budgets d'entretien des réseaux routiers, alors que toutes les collectivités s'efforcent à l'heure actuelle de réduire ces budgets : votre propre conseil départemental **ne renouvelle pas 500 postes de contractuels en 2025**.

Or vous nous affirmez dans votre courrier : « Le Conseil départemental est bien en mesure de l'entretenir. » Nous vous répondrons que **l'argent des contribuables n'est pas destiné à financer de nouveaux intérêts particuliers** que rien ne justifie économiquement et qui, en outre, mettent en péril la sécurité des usagers de ces départementales.

Si vous pensez sincèrement que vingt 38 tonnes ne vont pas dégrader sévèrement ces routes, nous invitons vos services à se pencher sérieusement sur la problématique en intégrant d'autres données objectives que la seule dont vous faites état dans votre courrier du 16 avril.

Ainsi, un seul passage de camion de 38 t, disons dans le cas présent potentiellement chargé à 10 tonnes par essieu, équivaudrait à environ 10 000 passages de voitures en termes d'impact sur la chaussée (selon la méthode inventée par l'American Association of State Highway Officials (AASHO), l'usure de la chaussée variant comme « la puissance quatrième du rapport des masses appliquées sur

les essieux »). Donc 20 passages par jour représenteraient l'équivalent de 200 000 voitures ! Or, selon la réponse de vos services, il n'y aurait pas de dégradation accélérée prévisible des chaussées... Nous vous serions reconnaissants d'être plus explicites. En plus de l'AASHO, nous nous appuyons sur le site : https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Charge-a-l-essieu.html

Les conséquences du passage de ces poids lourds sont des fissures prématurées, des ornières profondes, un affaissement des accotements, d'où une durée de vie du revêtement divisée par 2 à 3, des réfections plus fréquentes (chaussée, marquage, bordures). Au bas mot, vu la largeur de ces départementales, on peut estimer le coût moyen d'une réhabilitation à 150 000 € par km. Quelques sites en référence :

Routes de France :

https://www.routesdefrance.com/wp-content/uploads/2015/06/dossier-de-presse-ag-2015-usirf.pdf

Kraaft :

https://www.kraaft.co/post/travaux-de-voirie

40 millions d'automobilistes :

https://www.40millionsdautomobilistes.com/articles/alerte-rouge-sur-la-qualite-du-reseau-routier-francais

À propos de sécurité, l'implantation de deux feux tricolores en l'absence de carrefours, en pleine section courante (Figarol et Ganties), et de deux STOP sur la route principale à Léoudary dénote clairement un déficit de sécurité sur cet itinéraire.

Il y a eu fin octobre 2024 une cycliste accidentée par une camionnette sur la RD26 à la sortie de Figarol (par manque de visibilité du conducteur). Sachant que la distance de freinage pour un poids lourd de 38 tonnes est autrement plus longue que celle d'une camionnette, que sa masse même confère à tout accident une gravité sans commune mesure, vous pouvez comprendre nos préoccupations.

Votre réponse ne nous rassure pas, il nous semble que vous n'évaluez pas à leur juste valeur les problèmes de circulation qui vont être générés par ce projet industriel. Sans même évoquer le bilan carbone désastreux de cette circulation ajoutée sur notre petite route de campagne – contraire à la bifurcation écologique proclamée par le Conseil départemental –, sans même évoquer le haricot sur la RD26 devant l'église de Figarol – qui devra être immanquablement remanié pour permettre à de tels PL de tourner –, il est navrant que votre courrier n'émette pas un mot au sujet de la sécurité des usagers de ces départementales (cyclistes, piétons, écoliers, promeneurs). Or leur sécurité sera fortement impactée par une visibilité et des longueurs de freinage réduites, surtout en zones habitées. Les croisements de certains véhicules vont devenir très difficiles (bus scolaires, tracteurs, bétaillères, moissonneuses batteuses...). Le croisement de 2 semi-remorques sur plusieurs secteurs de la route entre Montsaunès et Estadens ne sera pas possible entre autres en raison de nombreux platanes penchés au-dessus de la chaussée. Nous serons vigilants à ce que ces platanes, qui font le charme de cette route et qui sont protégés à double titre (arbres d'alignement – valeur patrimoniale – et habitat d'espèces protégées), ne soient pas les victimes d'un projet privé.

Nous ne vous demandions pas de légitimer l'implantation de cette usine en minimisant l'impact du trafic routier qu'elle engendrera. Cette légitimité semble d'ailleurs être la principale

préoccupation de toutes nos institutions locales, cela pose question. Nous attendions une réponse sur les véritables préoccupations de notre collectif, à savoir la sécurité des usagers de la RD26 et la RD5B, et les conséquences financières communes des vingt passages de 38 tonnes qui nous sont imposés pour servir des intérêts privés.

Dans l'attente d'une réponse plus adéquate, nous vous adressons, monsieur le président, nos sincères salutations.

Collectif citoyen Cagire sans usine