



cndp

Commission particulière

du débat public

Liaison Castres-Toulouse

21 octobre 2009 - 28 janvier 2010

Compte rendu

établi par la Présidente
de la Commission particulière
du débat public

mars 2010

cndp
Commission particulière
du débat public
Liaison Castres-Toulouse

21 octobre 2009 - 28 janvier 2010

Compte rendu

établi par la Présidente
de la Commission particulière
du débat public

mars 2010

SOMMAIRE

INTRODUCTION 6

1^{ère} partie : L'ORGANISATION DU DEBAT 7

LE CONTEXTE 8

L'histoire 8

Un débat qui a déjà eu lieu ? 8

La saisine de la CNDP 9

LA PREPARATION DU DEBAT 10

L'installation de la CPDP et le choix des prestataires 10

Le dossier du débat 10

Les réunions préparatoires 11

L'ORGANISATION DU DEBAT 12

L'architecture et le calendrier du débat 12

Le déroulement des réunions publiques 13

LES OUTILS D'INFORMATION 14

Les documents du débat 14

Tracts et affichage 15

Le site Internet 15

Les relations avec la presse 16

LA PARTICIPATION DU PUBLIC 17

Les réunions publiques 17

Les cahiers d'acteurs 17

Les questions 18

Les avis et contributions 18

LE BUDGET 19

DES DEMANDES D'ETUDES COMPLEMENTAIRES ET D'EXPERTISES REFUSEES 19

2^{ème} partie : LE DEBAT 21

L'EQUITE, LE LEITMOTIV 22

Egalité territoriale, une volonté enracinée 22

Rééquilibrage économique, désenclavement vital 23

A armes économiques égales 23

L'emploi : un besoin essentiel 24

L'agriculture : préserver l'outil de travail 25

Les economico-sceptiques 26

Equité sociale 27

Un meilleur accès aux services et une vie quotidienne améliorée 27

Coûts iniques ? 28

Sécurité, droit suprême 28

LE GRENELLE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE, UNE LOI QUI S'ADAPTE ET S'INTERPRETE AU GRE DE CHACUN 30

Aménagement, colonne vertébrale du territoire 30

Des territoires entre stabilité et dynamique 30

Aménagement et gestion des territoires : la compétence des élus 31

Rail-route, sur le mode complémentaire 32

Environnement, un point fort tout en diversité 34

Biodiversité et patrimoine en demi-teinte 34

L'eau, un élément que l'autoroute n'est pas la seule à menacer... 35

Bilan carbone, réchauffement climatique, à l'heure de Copenhague 36

Des propositions en matière de gouvernance 36

ALTERNATIVES 37

Aménagement de la RN126 37

Autres itinéraires, autres intérêts ? 39

Alternatives hors sujet 39

UN ECLAIRAGE COMPLEMENTAIRE SUR LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS 40

CONCLUSION 43

ANNEXES 44

INTRODUCTION

Le débat sur « l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière » a bien eu lieu entre le 21 octobre 2009 et le 28 janvier 2010. Et ce fut un débat de qualité.

On aurait pu croire qu'après déjà cinq réunions consacrées à ce projet fin 2007 et début 2008 (deux dans le cadre du débat public sur le Grand contournement de Toulouse, et trois dans celui d'une concertation organisée par le maître d'ouvrage) tout avait été dit, le sujet épuisé et le public aussi. Et pourtant ce public est venu, nombreux, il a développé ses arguments avec sérieux, tant oralement que par écrit, et ce, malgré la demande tout au long du débat, par nombre de personnes, de ramener celui-ci à un pur et simple comptage des « pour » et des « contre ». Enfin, l'on peut noter que, malgré les réunions de concertations organisées par le maître d'ouvrage qui portaient sur des corridors, il n'y a pas eu de questions sur ce sujet, et quasiment pas d'arguments « nimby ». Ce qui prouve que tous ceux qui ont participé à ce débat en ont bien compris les objectifs et les ont acceptés.

Comme dans d'autres débats, des points de consensus sont apparus, notamment sur l'importance et l'urgence du désenclavement de Castres-Mazamet. En revanche, les moyens d'y parvenir n'ont pas fait, et c'est peu dire, l'unanimité.

Ce compte rendu traite des arguments, nombreux et variés, qui ont été échangés pendant les réunions publiques mais aussi de ceux qui ont été développés dans les cahiers d'acteurs, les avis et les contributions. Sa première partie relate les différentes phases de la préparation et de l'organisation du débat. Sa deuxième partie traite plus précisément du contenu même du débat autour de deux thèmes principaux : celui de l'équité (aussi bien territoriale, qu'économique ou sociale) et celui de la loi « Grenelle 1 » (sous les aspects aménagement du territoire, intermodalité, environnement et gouvernance). Enfin, ce compte rendu ne pouvait oublier les propositions alternatives au projet du maître d'ouvrage apparues en cours de débat et qui ont donné lieu à une véritable « expertise citoyenne ».



1^{ère} partie

L'ORGANISATION DU DÉBAT

L'objet du débat est « l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ». Il s'agit donc de relier la métropole régionale, Toulouse qui se caractérise par un grand dynamisme économique et démographique, avec Castres, longtemps 2^{ème} pôle industriel de la région, aujourd'hui en voie de reconversion rapide. La Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet regroupe entre 100 et 150 000 habitants. L'itinéraire concerné, long de quelques 70 kilomètres se caractérise donc par une forte densité démographique et économique à ses deux extrémités et traverse un territoire rural et agricole riche. A noter encore que, mise à part Toulouse, la partie de cet itinéraire située en Haute-Garonne est constituée du nord de la riche plaine du Lauragais, à vocation uniquement agricole.

Il faut dès à présent souligner que l'intitulé du débat « l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession » a posé quelques problèmes avant et pendant le débat.



LE CONTEXTE

> L'histoire

D'occasions perdues en non-respect des engagements de l'Etat, l'histoire de la liaison entre Castres et Toulouse est longue et chaotique.

Cette histoire débute dans les années 70-80, lorsque se décidèrent le tracé de l'A61 (Toulouse-Narbonne) - et que les Tarnais refusèrent l'option par Revel (au profit de Villefranche de Lauragais) -, puis celui de l'A68 (Toulouse-Albi) - où ils abandonnèrent l'alternative d'un itinéraire médian entre Albi et Castres, avec 2 branches se séparant à Réalmont. Pour s'en tenir aux épisodes les plus récents, c'est du 8 mars 1994 que date la décision ministérielle de relier ces deux villes par une route à deux fois deux voies (décision publiée au JO le 17 août 1996). En 2003, cette liaison est inscrite parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire, lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT du 18 décembre 2003, confirmée en octobre 2005 par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, CIACT).

Quinze ans plus tard, trois déviations seulement (Soual, Puylaurens et Verfeil) étaient réalisées, et encore l'une d'entre elles (celle de Verfeil) l'avait-elle été sans le concours financier de l'Etat. Et cela, alors que toutes les autres villes d'importance comparable entourant Toulouse lui étaient reliées par des autoroutes (Montauban, depuis les années 80, Albi par l'A68 mise en service en 1993, Pamiers, terminée en 2002) ou par une deux fois deux voies en cours d'achèvement (Auch).


L'itinéraire Castres-Toulouse et sa mise à deux fois deux voies présentent donc tous les attributs symboliques d'une injustice faite à cette région du sud du Tarn, d'une part, par rapport au nord du département et à la Préfecture d'Albi, d'autre part, par rapport aux autres villes moyennes de la région.

> Un débat qui a déjà eu lieu ?

Comme si cela ne suffisait pas, nombreux étaient ceux qui estimaient qu'un débat public n'était pas nécessaire dans la mesure où, disaient-ils, il avait déjà eu lieu.

Les esprits avaient en effet eu l'occasion de s'échauffer quelque peu à deux reprises : une première fois, lors du débat public sur le Grand contournement autoroutier de Toulouse et une deuxième fois lors d'une concertation sur « l'hypothèse d'une réalisation accélérée de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse dans le cadre d'une concession autoroutière » réalisée par le maître d'ouvrage et à son initiative.

Lors de sa séance du 7 mars 2007, la CNDP, saisie par le ministre en charge des transports, décidait d'organiser un débat public sur le Grand contournement autoroutier de Toulouse, débat qui eut lieu du 4 septembre au 22 décembre 2007. A cette occasion, une réunion publique se déroula à Puylaurens, le 16 octobre, spécifiquement consacrée aux liens existants entre Grand contournement et liaison Toulouse-Castres. Quant à la réunion du 13 novembre à Castres, si elle fut bien



consacrée, comme prévu, au thème « aménagement du territoire », elle n'échappât, bien sûr, pas à la prégnance des préoccupations de la population sud-tarnaise. Quasi concomitamment, le maître d'ouvrage organisa une concertation sur l'hypothèse d'une concession autoroutière, concertation qui se tint d'abord avec les élus, en avril et décembre 2007, et fut étendue au public en janvier 2008, avec notamment l'organisation de trois réunions publiques à Puylaurens (le 7 janvier), à Verfeil (le 9 janvier) et à Castres (le 11 janvier).

Toutes ces réunions, qu'elles aient été organisées dans le cadre du débat public sur le Grand contournement ou dans celui de la concertation réalisée par le maître d'ouvrage, connurent une assistance nombreuse (1 500 personnes à Puylaurens et 1 000 à Castres pour le Grand Contournement ; 900 à Puylaurens, 600 à Verfeil et 1 000 à Castres pour la concertation) et des débats passionnés et houleux.

On peut alors mieux comprendre pourquoi certains de nos premiers interlocuteurs nous dirent, avec véhémence parfois, leur lassitude des discussions autour de ce projet et nous prédirent la même lassitude de la part du public.

> La saisine de la CNDP

C'est dans ce contexte qu'intervient la saisine de la CNDP par l'Etat, après que le Conseil général de Haute-Garonne, 14 communes et France Nature Environnement aient demandé l'organisation d'un débat public par la Commission nationale.

C'est le 23 décembre 2008 que le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat chargé des transports saisissent la CNDP et c'est dans sa séance du 4 février 2009 que celle-ci décidait d'organiser elle-même un débat dont elle confia l'animation à une commission particulière présidée par Danielle Barrès, et composée de Mme Nerte Dautier, MM Nicolas Benvegny, Jean Crespon et Jean-Yves Ollivier (décision du 4 mars 2009). Ces trois textes se trouvent en annexes I et II du présent compte-rendu.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE

Danielle BARRES, Présidente de la CPDP

Ingénieur à la Mission d'Anticipation Recherche/Société et Développement durable (MaR/S) de l'Institut National de la Recherche Agronomique, Paris

Nicolas BENVENU, Membre de la CPDP

Doctorant à l'Ecole des Mines de Paris, Chargé d'enseignement à l'IEP de Paris

Jean CRESPON, Membre de la CPDP

Ancien Président de la Région France Afrique du Groupe OMYA

Nerte DAUTIER, Membre de la CPDP

Ancienne Inspectrice des Sites Direction Régionale de l'Environnement de PACA, ancienne Adjointe au Maire d'Aix en Provence, Chargée de la Culture

Jean-Yves OLLIVIER, Membre de la CPDP

Membre du Conseil général de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Espaces Ruraux (CGAAER) du ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Expert à la DIACT



LA PREPARATION DU DEBAT

Dès sa nomination, la présidente de la CPDP a contacté et rencontré le Préfet de Région, le Préfet du Tarn (accompagné du Sous-Préfet de Castres et du directeur départemental de l'équipement et de l'agriculture, DDEA, du Tarn) et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), maître d'ouvrage délégué avec l'équipe dédiée au projet. Ces rencontres furent l'occasion d'aborder l'histoire du projet, le contexte dans lequel allait se dérouler le débat et de faire un premier tour d'horizon de ses différents acteurs potentiels.

> L'installation de la CPDP et le choix des prestataires (voir liste des prestataires en annexe IX)

Les premiers entretiens avec la DREAL permirent également d'aborder les problèmes matériels d'installation de la CPDP et de commencer à définir les cahiers de charges des appels d'offres pour les différents prestataires (secrétariat général, location de bureaux pour la CPDP, logistique des réunions publiques, réalisation, impression et diffusion des documents, relations presse, site Internet). La CPDP a trouvé auprès de la DREAL une écoute attentive à ses besoins et la volonté de faire au mieux, rapidement et avec le plus de souplesse possible dans le respect des règles administratives.

> Le dossier du débat

La première réunion entre la CPDP et l'équipe de la DREAL en charge de ce projet eut lieu le 8 avril. A cette occasion, la DREAL organisa une visite sur le terrain pour la CPDP entre Toulouse et Le Causse Espace d'Entreprises de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, en empruntant l'itinéraire concerné par le projet : l'A68, l'A680, la RD20, la RD42 et la RN126.

Cette première réunion permit aussi de faire le point sur le dossier du débat, la DREAL informant la CPDP des différentes études qu'elle avait déjà lancées pour approfondir certains thèmes (voir la liste en annexe IV). Plusieurs autres réunions furent consacrées à la discussion et à la mise au point du document (les 5 juin, 25 juin et 8 juillet).

Au cours de ces rencontres, la CPDP souhaite l'élargissement du périmètre du débat à Mazamet et à la Montagne Noire. Elle demanda un approfondissement des enjeux agricoles, des éclaircissements sur le devenir des déviations déjà réalisées. Elle insista auprès de la DREAL pour qu'elle regroupe en un seul tableau l'ensemble des données concernant le coût et le financement du projet, ainsi que le montant du péage, afin de rendre le dossier plus clair et plus lisible. Et dès la première rencontre, elle demanda à la DREAL d'intégrer dans son dossier ce qu'il était possible de faire pour l'aménagement de la RN126 avec 100 millions d'euros, équivalent à la subvention d'équilibre estimée. La DREAL refusa cette demande au motif que les budgets n'étant pas les mêmes, cette question était hors cadre. La CPDP n'insista pas dans la mesure où elle pensait que ce sujet serait certainement abordé pendant le débat.

Le dossier du débat a été transmis à la CNDP dans le courant de la dernière quinzaine du mois d'août. La CNDP l'a examiné et approuvé lors de sa séance du 2 septembre.



> Les réunions préparatoires

Toutes les personnalités avec lesquelles la présidente de la CPDP s'est entretenue entre les mois de février et d'avril ont insisté sur l'histoire et le contexte de ce projet qu'elles jugent particulièrement difficiles pour l'organisation d'un véritable débat. Certains d'ailleurs ne cachaient pas leur hostilité de principe à la tenue même de celui-ci, considérant que les réunions déjà organisées dans le cadre du Grand contournement de Toulouse ou dans celui de la concertation du maître d'ouvrage avaient épuisé le sujet.

Compte tenu de ce climat, la CPDP a décidé, dès sa première réunion, d'apporter le plus grand soin à la préparation du débat, en rencontrant le plus grand nombre possible d'acteurs potentiels.

Dans un premier temps, elle a constitué un fichier très complet de 500 adresses de tous les acteurs « institutionnels » concernés du Tarn et de la Haute-Garonne, ainsi que de maires des communes se situant dans un rayon de 10 km au nord et au sud de l'itinéraire. Un courrier leur a été envoyé le 26 mai pour les inviter à participer à des réunions préparatoires.

Quatre journées ont été organisées, deux dans le Tarn à la Sous-Préfecture de Castres les 4 et 24 juin, d'une part, et deux en Haute-Garonne à Toulouse, à la Préfecture de Région le 17 et à la Direction interdépartementale des routes du sud-ouest (DIRSO) le 23 juin, d'autre part. Chaque journée comportait trois tables rondes réunissant respectivement les élus, les socio-professionnels et les associations de chaque département. La Commission a pu ainsi rencontrer 140 personnes, soit 67 élus (dont 44 du Tarn et 23 de Haute-Garonne), 35 acteurs socio-économiques (dont 20 du Tarn et 15 de Haute-Garonne) et 38 associations (dont 23 du Tarn et 15 de Haute-Garonne).

L'objet de ces réunions était d'abord de connaître nos interlocuteurs, de leur présenter les principes du débat public qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet, ses règles (équivalence, neutralité, transparence) ainsi que les différents moyens d'expressions possibles - notamment les cahiers d'acteurs - en insistant sur l'importance de l'argumentation et, enfin, de recueillir leurs avis sur l'organisation et les modalités du débat. Forts de leurs expériences des réunions antérieures (Grand contournement de Toulouse et concertation du maître d'ouvrage), nos interlocuteurs nous ont unanimement dit, et avec force, qu'il fallait que le public ait la parole. Cela signifiait notamment qu'il fallait éviter les « grands messes » qui aboutissaient souvent à confisquer la parole du public, soit avec des discours d'experts, soit par la monopolisation des micros par certains. Les autres remarques concernaient le périmètre géographique du débat : équilibre des réunions entre Tarn et Haute-Garonne, élargissement à la Montagne Noire et aux villes du nord et du sud de l'itinéraire (Revel et Lavaur).

Dès ces réunions préparatoires, la notion d'opportunité a posé problème à certains interlocuteurs de la CPDP. Ils considéraient, en effet, que l'intitulé du débat imposait de limiter strictement le débat à un seul sujet, celui de la mise en concession, toute autre question étant selon eux, par définition, hors sujet. La CPDP a fait savoir, dès ce moment-là, que sa conception du débat public était plus ouverte et que toutes les questions seraient prises en considération.

L'ORGANISATION DU DEBAT

> L'architecture et le calendrier du débat


Le dossier du maître d'ouvrage a été validé le 2 septembre par la CNDP. La CPDP a décidé d'ouvrir le débat fin octobre, afin de laisser au public le temps de prendre connaissance de ce dossier et de le clôturer fin janvier 2010 afin de ne pas interférer, ou le moins possible, avec la campagne électorale pour les élections régionales (14 et 21 mars). Sans compter les réunions d'ouverture et de clôture, la CPDP a décidé d'organiser neuf réunions publiques de proximité (cinq dans le Tarn et quatre en Haute-Garonne), afin de laisser la plus large place possible à l'expression du public, aucune de ces réunions n'étant programmée pendant les vacances scolaires de Toussaint et de Noël.

Les réunions publiques

Dates des réunions	Type de réunions	Lieux des réunions	Nombre de participants	Nombre d'intervenants
21/20/2009	Ouverture	Castres (81)	974	31
10/11/2009	Proximité	Brassac (81)	326	30
19/11/2009	Proximité	Revel (31)	289	30
23/11/2009	Table Ronde Thématique	Caraman (31)	93	20
24/11/2009	Proximité	Cuq-Toulza (81)	351	34
02/12/2009	Proximité	Mazamet (81)	641	35
08/12/2009	Proximité	Bourg-Saint-Bernard (31)	254	32
16/12/2009	Proximité	Soual (81)	464	31
12/01/2010	Proximité	Auriac-sur-Vendinelle (31)	250	35
19/01/2010	Proximité	Lavaur (81)	382	29
28/01/2010	Proximité et Clôture	Verfeil (31)	455	21
				20

Soit au total 4479 participants et 348 intervenants

La CPDP s'est longuement interrogée sur l'intérêt de faire des réunions thématiques ou, à tout le moins, de faire intervenir des experts dans certaines réunions. Outre le fait qu'il est toujours extrêmement difficile de mettre en adéquation un lieu et un thème, l'insistance forte de tous nos interlocuteurs sur l'importance d'accorder un maximum de temps à la parole du public nous a fait abandonner l'idée d'organiser ce type de réunions. Cependant, les comparaisons constantes de nos interlocuteurs




entre la situation de Castres-Mazamet et celles des autres villes moyennes autour de Toulouse (Albi, Montauban, Foix-Pamiers) a amené la CPDP à penser qu'un « retour d'expériences » sur certaines des infrastructures qui desservent ces villes pouvait avoir un intérêt.

Une Table ronde thématique a donc été organisée autour de quatre thèmes. Sur le premier, agriculture et réserve foncière, MM Alain Bou et André Jacquot, respectivement président et directeur de la Société d'Aménagement Foncier Aveyron, Lot, Tarn (SAFALT) ont expliqué le rôle de leur organisme en matière de réaménagement foncier à partir de leurs expériences autour de l' A68 et de la RN88. Le second thème, environnement et paysage, a été abordé du point de vue d'un concessionnaire d'autoroute, Marc Bouron, directeur général d'Arcour, qui a fait part des devoirs qui incombent au concessionnaire en la matière en s'appuyant sur l'exemple de l'A19. C'est un universitaire, Sébastien Le Corre, géographe, maître de conférences à l'Université du Mirail à Toulouse qui a abordé le troisième thème, aménagement du territoire et développement économique, en se fondant sur les travaux qu'il a menés sur l'A68 et l'A66. Pour le dernier thème de cette table ronde, financement et détermination du prix du péage, c'est M. Bouron qui a expliqué comment un concessionnaire finance une autoroute, évalue et demande une subvention d'équilibre et calcule un prix de péage.

> Le déroulement des réunions publiques

Temps fort du débat, les réunions publiques se sont toutes déroulées selon le même schéma. Chaque réunion débute à 20 heures et est introduite par la présidente de la CPDP. Celle-ci présente le cadre légal du débat, la CNDP, autorité administrative indépendante, la CPDP, organisatrice du débat sur des bases de neutralité et d'indépendance ; elle indique les enjeux (opportunité, objectifs et caractéristiques du projet) et les principes (transparence de l'information, équivalence des intervenants et argumentation) du débat public. Le maître d'ouvrage présente ensuite son projet. Enfin, la parole est donnée au public dans une longue séquence animée par un membre de la CPDP. A 23 heures, la présidente conclut la soirée, rappelle les autres moyens d'intervention dans le débat et annonce les prochaines réunions. A la réunion de Bourg-St-Bernard, elle a évoqué le fait que l'un de ses membres, Jean-Yves OLLIVIER, à cause d'une grave maladie, a dû se mettre en retrait et ne peut plus participer aux réunions publiques.

Pour tenir compte des remarques faites au cours des réunions préparatoires sur les phénomènes de monopolisation de la parole, la CPDP a décidé que chaque intervention serait limitée à 4 minutes ; l'affichage d'un chronomètre sur l'écran offre au membre de la CPDP animant la réunion et à l'intervenant lui-même la possibilité de gérer ce temps de parole. Cette règle a été respectée dans toutes les réunions. Elle a permis d'éviter les longs tunnels de bavards et à un grand nombre de participants de prendre la parole. Cependant, même avec cette limitation du temps de parole, la CPDP s'est trouvée assez démunie face aux 1 000 participants à la réunion d'ouverture de Castres quand, à 23h15, au moment de mettre un terme à cette réunion, des dizaines de mains se levaient encore dans la salle. La CPDP a décidé et annoncé, dès la fin de cette première réunion, la mise en place d'une autre règle selon laquelle, au cours des réunions suivantes, la parole serait prioritairement donnée à celles et ceux qui ne se seraient encore jamais exprimés. Cela a obligé la CPDP à avoir constamment sous les yeux la liste de ceux ayant déjà parlé mais,



à partir de la troisième réunion, les participants eux-mêmes ont aussi intégré cette règle. Elle a, bien sûr, été quelquefois détournée, certains participants préparant des interventions lues par d'autres.

Ces règles, strictement appliquées par la CPDP, présentent l'inconvénient de limiter la spontanéité immédiate du débat, les arguments se répondant plutôt d'une réunion à l'autre. Pourtant, malgré cela, il y a eu entre 30 et 35 intervenants par séance, soit au total près de 350 personnes qui ont pu exprimer publiquement leurs positions et leurs arguments sur le projet et poser leurs questions au maître d'ouvrage.

Deux réunions ont échappé à ce modèle. La Table ronde thématique de Caraman (qui s'est déroulée de 17 heures à 20 heures) animée par la présidente de la CPDP, au cours de laquelle la règle de la priorité de parole ne s'est pas appliquée. Et la réunion de clôture de Verfeil, au cours de laquelle la CPDP a présenté un condensé des arguments échangés pendant les réunions sous la forme d'un film. Le maître d'ouvrage a ensuite exposé ce qu'il retenait de ce débat, suivi par vingt intervenants choisis par la Commission (élus, responsables socio-économiques, associations) qui ont donné leurs sentiments sur le déroulement et le contenu du débat.


LES OUTILS D'INFORMATION

> Les documents du débat

L'information préalable du public est très importante. Elle était constituée du dossier du débat réalisé par le maître d'ouvrage et tiré à 5 000 exemplaires papier et 2 500 exemplaires sous forme de CD-Rom, d'une synthèse de ce dossier en quatre pages, tirée à 130 000 exemplaires et de la Lettre du Débat n°1 réalisée par la CPDP (expliquant ce qu'est un débat public, présentant les membres de la CPDP et donnant le calendrier du débat) tirée à 130 000 exemplaires. L'ensemble de ces documents a été envoyé à tous les acteurs concernés.

37 200 exemplaires de la synthèse du dossier et de la Lettre du Débat n°1 ont été diffusés, le dimanche 27 septembre 2009, avec le supplément TV Magazine de la Dépêche du Midi, avec les éditions locales suivantes : Castres (zone sud Tarn) 11 900 exemplaires, Toulouse Sud-Est (secteurs de Drémil-Lafage, du Lauragais et de Revel) 15 800 exemplaires, Toulouse Nord-Est (secteurs de Verfeil et Quint-Fonsegrives) 9 500 exemplaires. D'autre part, 40 000 exemplaires des mêmes documents ont été distribués avec le magazine de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, entre le 5 et le 10 octobre 2009. Enfin, 37 500 exemplaires de la synthèse du dossier et de la Lettre n°1 ont également été diffusés via 156 mairies (communes situées de part et d'autre de la RN126 et de la RD42, plus les communes situées autour de Lacaune), soit par dépôt dans les mairies et/ou autres lieux publics (pour 91 d'entre elles), soit par distribution en boîtes aux lettres assurée par les mairies elles-mêmes (pour 65 communes).

A ces documents de départ se sont ajoutées au fur et à mesure de l'avancée du débat, d'une part, une fiche complémentaire au dossier du maître d'ouvrage, concernant les coûts et financements, diffusée à la mi-décembre, d'autre part, la Lettre du Débat n°2, réalisée par la CPDP et reprenant les faits saillants de la Table ronde thématique de Caraman, diffusée mi-janvier.



Bien sûr, l'ensemble de ces documents ont été en plus envoyés à tous ceux qui l'ont demandé et étaient disponibles et distribués à l'entrée des salles où se déroulaient les réunions publiques.

> Tracts et affichage

Presque toutes les réunions (sauf celles de Castres, Brassac et Mazamet, villes bien couvertes par la distribution des documents avec le magazine de la Communauté d'agglomération) ont été précédées par la mise en place d'affiches dans les lieux publics et chez les commerçants et par une distribution de tracts sur les marchés. Cette initiative a été plutôt bien accueillie et a permis de voir qu'au moins la moitié des personnes rencontrées là avaient entendu parler du débat et avaient reçu les documents dans leur boîte à lettres.

PROPOS ENTENDUS SUR LES MARCHÉS :

« votre présence sur le marché est motivante pour assister à la réunion, sur une feuille de papier c'est un peu abstrait » ou encore « un débat, c'est intéressant, c'est l'occasion de se sentir citoyen et pas simplement des simples gens »

> Le site Internet

Une société prestataire de la CNDP, ALEAUR, fournit un site Internet et une assistance à chaque CPDP. Le site consacré au débat sur la liaison Castres-Toulouse a ouvert le 21 septembre 2009 afin que le public puisse disposer dès cette date de l'ensemble des documents du débat, ainsi que de l'information sur les dates et lieux des réunions publiques. Mais ce n'est que le jour de l'ouverture du débat, le 21 octobre que le public a pu y poser directement des questions ou envoyer des avis.

18 451 visites ont été comptabilisées depuis son ouverture, soit plus de 101 594 pages consultées (statistiques au 17 février). Si le nombre de visites des mois de septembre, octobre et novembre est à peu près homogène (entre 3 000 et 4 000), on note un pic important en janvier (5 007 visites).

Depuis le 28 janvier 2010, le site ne publie plus de nouvelles prises de position. Mais ce compte-rendu et le bilan du président de la CNDP y seront publiés et le site restera accessible durant au moins un an. Il sera ensuite hébergé sur le site de la Commission nationale du débat public : www.debatpublic.fr

Mais, au-delà du site Internet de la CPDP, il faut signaler que le Web a été largement investi, sous différentes formes et par différents acteurs, pour animer et prolonger le débat. Des sites institutionnels, émanant aussi bien de collectivités territoriales que d'associations et de médias, ont participé à la diffusion de l'information concernant le débat. Des blogs, parfois ouverts à l'expression des internautes, ont consacré une de leurs rubriques ou l'ensemble de leurs contenus à la discussion du projet et au déroulement du débat. Dans un registre plus ludique, signalons enfin que plusieurs vidéos ont été mises en ligne pour témoigner du soutien apporté au projet ou au contraire s'y opposer.

> Les relations avec la presse

Une conférence de presse a été organisée le 21 septembre, avec le président de la Commission nationale du débat public, Philippe Deslandes, pour annoncer les dates du débat et présenter le dossier du maître d'ouvrage. Il faut noter qu'à cette occasion, un journaliste ayant posé une question sur la signification du mot « opportunité », le président Deslandes a indiqué qu'il ne devait y avoir « aucun tabou » pendant un débat public.

Ce débat a particulièrement intéressé la presse locale puisque, entre septembre 2009 et début février 2010, elle y a consacré 182 articles, dont 44 en Une ou appelés en Une dont les titres reflètent les interrogations et les évolutions du débat. Cela représente une moyenne supérieure à un article par jour. Ces chiffres illustrent la mobilisation des médias qui ont contribué pour une part importante à l'information du public sur l'existence du débat et sur le projet. C'est le quotidien régional La Dépêche du Midi qui a le plus couvert le débat (36% des articles).

La presse audiovisuelle a été également très présente pendant ce débat. De nombreuses demandes d'interview ont été faites à la présidente de la CPDP, demandes auxquelles elle a toujours répondu favorablement (France 3 Sud, France 3 Tarn, 100% Radio, Chérie FM Castres, R'D'Autan Lavaur, Toulouse FM). France 3 Sud a réalisé 2 sujets sur le débat : l'un après la conférence de presse, le 21 septembre (avec des interviews du président de la CNDP, du maître d'ouvrage et de la présidente de la CPDP), l'autre au lendemain de la réunion de clôture, le 29 janvier (avec une interview de la présidente de la CPDP). Un troisième sujet a été diffusé sur France 3 Tarn au lendemain de la réunion d'ouverture, le 22 octobre.

Journal	Titre de Unes	Date de parution
La Gazette du Midi	« Autoroute Castres-Toulouse : l'arlésienne ? »	29.09.2009
La Dépêche du Midi	« Routes et autoroute : «le Oui, mais» des élus tarnais »	03.10.2009
La Dépêche du Midi	« Débat : la fièvre monte »	23.10.2009
La Dépêche du Midi	« La sécurité routière en question »	21.11.2009
La Dépêche du Midi	« Le débat sur l'autoroute se rapproche du tracé »	23.11.2009
La Dépêche du Midi	« Le tracé de l'autoroute révélé »	02.12.2009
La Voix du Midi Lauragais	« Que peut-on attendre d'une autoroute ? »	03.12.2009
La Dépêche du Midi	« Autoroute : le débat tourne en rond »	17.12.2009
Le Journal d'Ici	« Virage dangereux pour le débat public »	17.12.2009
La Dépêche du Midi	« Autoroute : les expertises refusées »	09.01.2010
La Dépêche du Midi	« Agriculture contre liaison autoroutière »	15.01.2010
Le Tarn Libre	« La pression monte entre les opposants et partisans »	22.01.2010
La Dépêche du Midi	« Autoroute : verdict dans 5 mois »	30.01.2010

LA PARTICIPATION DU PUBLIC

> Les réunions publiques

La participation aux réunions publiques fut importante : près de 4 500 personnes ont assisté à ces réunions. Femmes et hommes, jeunes ou plus âgés, élus (députés, président de Conseil général, conseillers régionaux, conseillers généraux, députés européens, maires de grandes villes ou de petites), représentants de partis politiques, chefs d'entreprises (petites et grandes), artisans, commerçants, agriculteurs, responsables consulaires, responsables syndicaux, cadres d'entreprises, salariés, professionnels de santé, retraités, chômeurs, rmistes, étudiants : toutes les catégories socioprofessionnelles ont non seulement assisté à ce débat mais y ont pris la parole.

Il faut noter que la ville de Castres s'est particulièrement mobilisée pour ce débat. Présents à toutes les réunions, les Castrais étaient très bien organisés (arrivée en bus, répartition dans la salle) et leurs interventions toujours très préparées. Cette organisation a d'ailleurs amené les opposants au projet de mise en concession à s'organiser également. Dans certaines réunions, du fait de ces deux organisations parallèles, il a été quelquefois difficile au citoyen lambda d'obtenir la parole.

Non seulement le public a parlé, mais il a aussi beaucoup écrit. Le nombre de questions, avis, contributions, cahiers d'acteurs est à la mesure de la participation aux réunions publiques.

> Les cahiers d'acteurs

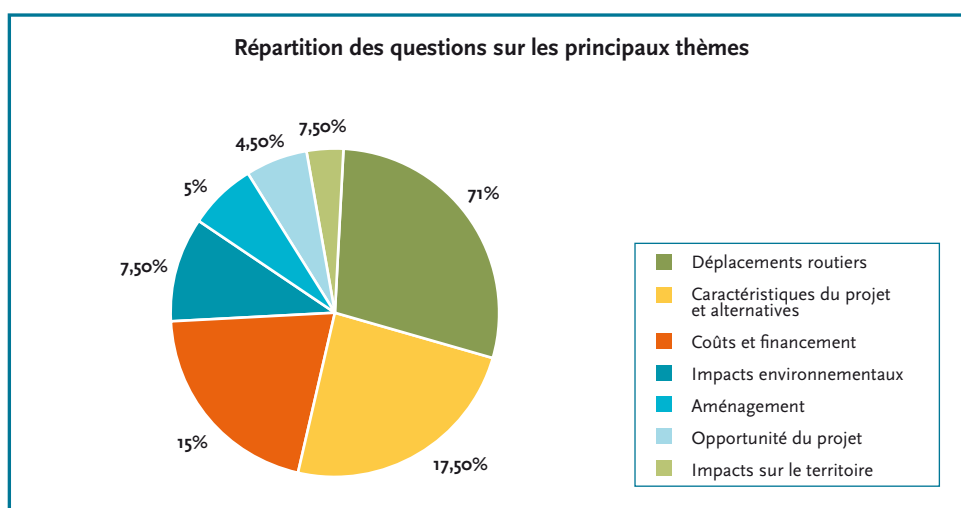
48 cahiers d'acteurs ont été rédigés (leur liste se trouve en annexe VI). La CPDP les a fabriqués, imprimés et diffusés de la même façon qu'a été diffusé le dossier du maître d'ouvrage. Ils étaient également disponibles à l'entrée des salles où avaient lieu les réunions publiques.

Types d'auteurs	Nombre de cahiers d'acteurs
Collectivités	9
Chambres consulaires	6
Associations environnementales	9
Associations	4
Associations d'élus	6
Syndicats	5
Partis politiques	6
Entreprises	1
Organisations professionnelles	2

> Les questions

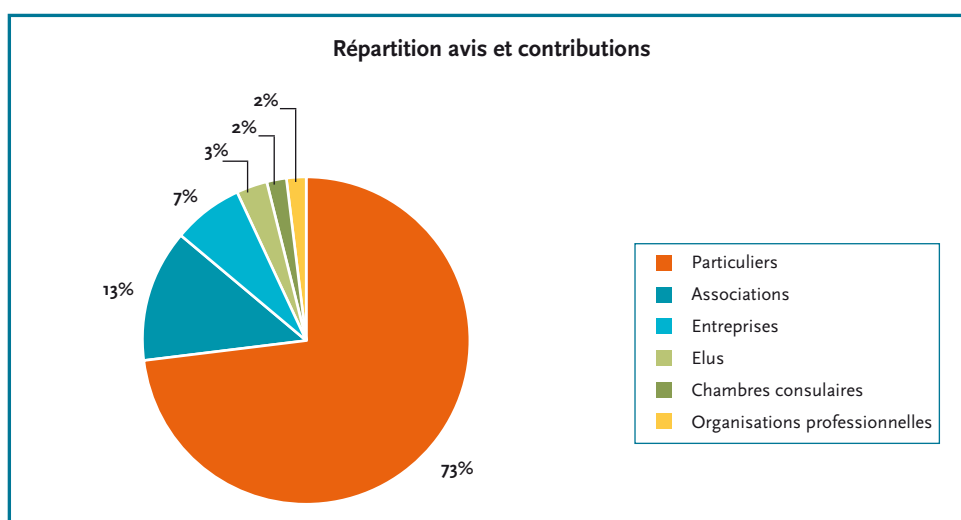
310 questions ont été posées au cours de ce débat. 260 questions, soit 83% du total des questions, l'ont été par l'intermédiaire du site Internet qui comporte une rubrique particulière dédiée, les autres par courrier électronique ou postal. La grande majorité concernait le maître d'ouvrage, 38 questions seulement ayant été adressées à la CPDP.

Ces questions sont arrivées tout au long du débat, mais trois périodes ont connu une activité un peu plus intense : le début du débat (entre le 21 octobre et le 10 novembre : 29%), la fin du mois de novembre (entre le 23 novembre et le 2 décembre : 23,5%) et surtout le dernier mois du débat (entre le 4 et le 28 janvier) pendant lequel sont arrivées 38% des questions. Ce dernier chiffre explique pourquoi il restait, le jour de la clôture du débat, 106 questions sans réponse alors même que le processus de rédaction puis de validation interne des réponses par le maître d'ouvrage, qui a été un peu long à trouver sa vitesse de croisière, fonctionnait alors de façon satisfaisante.



> Les avis et contributions

Le site Internet a permis aussi à un certain nombre de personnes de s'exprimer directement soit parce qu'ils n'ont pas pu participer aux réunions publiques, soit pour approfondir certains arguments soit pour développer certaines interrogations. La CPDP a ainsi reçu 114 avis et 116 contributions. A quoi il faut ajouter 29 délibérations de communes.



LE BUDGET

Le coût global du débat s'élève à 1,3 millions d'€ HT.

Dépenses engagées par la CPDP	737 000 €
Dépenses engagées par la CNDP	62 000 €
Dépenses engagées par le maître d'ouvrage	502 000 €

Les dépenses engagées par la CPDP comprennent essentiellement les dépenses liées à l'information du public (réalisation, tirage et envoi de documents), à l'organisation des réunions publiques et au fonctionnement de la CPDP (locaux et secrétariat général, soit 3 personnes : un secrétaire général, deux assistantes dont une pour les questions/réponses). Ces frais sont à la charge du maître d'ouvrage.

Les dépenses engagées par la CNDP concernent les frais de missions et les vacations des membres de la CPDP. Enfin, le maître d'ouvrage a engagé pour son propre compte des dépenses pour le dossier du débat et l'ensemble des études.

Ces chiffres ont été arrondis, le budget détaillé est présenté en annexe VIII.

DES DEMANDES D'ETUDES COMPLEMENTAIRES ET D'EXPERTISES REFUSEES

Le 20 novembre, la CPDP a reçu du Collectif RN126 une demande d'études complémentaires portant sur plusieurs points que l'on peut ramener à deux principaux : l'étude de l'aménagement *a minima* de l'itinéraire, d'une part, l'étude de la liaison Castres-Toulouse par d'autres itinéraires, l'un passant par Revel au Sud, l'autre par Lavaur, au Nord.

Après étude de cette demande, la CPDP a jugé notamment que sa première partie relevait bien d'une étude complémentaire de la part du maître d'ouvrage et l'a donc transmise à la DREAL, le 24 novembre. Elle lui demandait également de lui faire part de son sentiment sur la deuxième partie. La DREAL a répondu négativement à la demande de la CPDP, le 4 décembre, arguant que la demande du Collectif RN126 n'entrait pas dans le cadre du débat public tel qu'il avait été décidé par la CNDP et tel que son intitulé l'indiquait. Elle n'a accepté que deux points connexes, l'un portant sur un test de sensibilité au trafic d'une autoroute concédée limitée à 110 km/h, ce qui a donné lieu à une fiche publiée sur le site Internet, l'autre concernant une étude pour la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) en Midi-Pyrénées dont les résultats sont consultables également sur le site Internet. La CPDP a immédiatement informé le Collectif RN126 de ce refus et l'a annoncé publiquement lors de la réunion de Bourg-Saint-Bernard.

Le Collectif RN126 a alors transformé sa demande d'études en une demande d'expertises complémentaires (par courrier daté du 11 et reçu par courrier électronique le 13 décembre), suivi en cela par l'UPNET, et soutenu par la Confédération paysanne de Midi-Pyrénées, FNE, la Mairie de Toulouse et Lauragais Nature (dans l'ordre de réception des courriers



postaux ou électroniques par la CPDP). La CPDP a transmis l'ensemble de ces demandes à la CNDP qui les a refusées par décision du 6 janvier 2010, considérant qu'elles ne relevaient pas d'une expertise mais d'études nouvelles ne pouvant être réalisées dans le temps du débat (cf. annexe II). Cet épisode aurait pu empoisonner le débat, décourageant les uns dans leur quête de recherche de solutions alternatives et exaspérant les autres dans un rejet définitif de tout ce qui n'était pas lié à l'intitulé strict du projet. Il n'en a rien été, chacun a continué à affûter ses arguments et a fait preuve d'une grande maturité.



2^{ème} partie

LE DEBAT

Le déroulement du débat montre à l'évidence que chacun a pu approfondir ses argumentaires en ouvrant le débat public ainsi que la loi l'évoque. Il y a eu deux temps dans ce débat : l'argumentaire principal des premières réunions a porté sur les financements du projet et plus particulièrement sur le coût du péage à partir des notions d'équité et de justice pour les territoires et pour les hommes ; celui des dernières réunions a porté sur les solutions alternatives. Mais de la première à la dernière réunion, le Grenelle et ses déclinaisons, aménagement du territoire, développement durable et ses trois composantes (économique, sociale et environnementale), biodiversité et gouvernance ont également été très présents.

L'ÉQUITÉ, LE LEITMOTIV

Équité et ses déclinaisons : iniquité, justice/injustice, égalité/inégalité, équilibre/déséquilibre, enclavement/désenclavement souvent accompagnées d'adjectifs reflétant de fortes émotions : oubliés, sacrifiés ont traversé les échanges où « *souvent la passion a été au-delà de la raison* » pour certains.

Face à un tel sentiment d'injustice renouvelée dans le temps, nombre d'intervenants n'hésitent pas à déclarer l'état d'urgence, exigeant d'agir le plus vite possible pour rééquilibrer les territoires et sauver l'économie qui les fait vivre. Cependant, si le consensus se fait sur une amélioration rapide de la liaison Castres-Toulouse, d'aucuns n'acceptent pas sans discussion le dossier présenté par le maître d'ouvrage.

> Égalité territoriale, une volonté enracinée

Que ce soit au plan régional (comparaison entre Castres et d'autres villes dites « en étoile » autour de Toulouse, comme Montauban, Pamiers ou Auch), départemental (comparaison avec Albi) ou tout simplement le long de l'itinéraire (opposition entre le Sud-Tarn et le Lauragais haut-garonnais), le défaut d'équité se fait jour. Que justice soit rendue à un territoire qui a su prendre en main son destin entend-on, sur des tons et des formulations différents, de réunion en réunion. C'est ainsi qu'une intervenante à Soual s'exprime « *au travers de votre Commission, je lance un appel madame la présidente, pour que l'Etat s'honore en respectant sa parole, ses promesses, ses écrits et même sa devise, celle qui est inscrite sur tous les frontons des mairies de France* ».

Saint-Gaudens, Foix, Pamiers, Albi, Montauban, Carcassonne et bientôt Auch bénéficient d'une voie rapide. « *Seules Castres et Mazamet en seraient privées ? Il s'est toujours trouvé d'autres territoires pour être mieux traités* », responsables politiques et citoyens en parlent de conserve. Le maître d'ouvrage constate par ailleurs, étude prospective à l'appui, « *qu'il faut mieux équilibrer le territoire régional avec une agglomération toulousaine tenant compte de ses pôles secondaires* ». Dans cet ordre d'idée, il est considéré comme injuste d'oublier la branche sud-tarnaise de l'étoile autour de Toulouse ; branche dont il est fréquemment rappelé qu'elle dessert 150 000 habitants.

« *Pourquoi ne donnerait-on pas aux gens qui habitent Puylaurens, Soual, Castres, Mazamet les mêmes chances qu'à ceux d'Albi, Gaillac, Rabastens ou Saint-Sulpice ?* ». Au cœur de la demande d'équité territoriale, l'on comprend vite que le sentiment d'abandon par rapport aux autres villes moyennes de Midi-Pyrénées se double d'un regard particulièrement envieux en direction de l'embellie albigeoise, cette dernière étant perçue comme une retombée directe de l'A68. D'aucuns encouragent à tenir compte des voyants verts du secteur proche de l'autoroute d'Albi pour les comparer avec les feux de détresse apparus dans le même temps autour de Castres.

Cependant, certains évoquent déjà la menace d'une nouvelle injustice, celle de la disproportion entre le tarif de péage annoncé pour Castres-Toulouse et celui en vigueur pour Albi-Toulouse : « *est-il vraiment une concurrence non faussée entre les villes d'Albi et de Castres, que l'une soit accessible avec un péage élevé et l'autre pour un péage très modique ?* »



> Rééquilibrage économique, désenclavement vital

Cette région que forment le bassin d'emploi Castres-Mazamet, la Montagne Noire et la Vallée du Thoré a soif d'accéder aux outils de mobilité dont dispose une concurrence implantée dans des régions mieux équipées. En effet, répondre aux dirigeants d'entreprises, accueillir de jeunes actifs, créer des emplois, cultiver ses atouts touristiques, en un mot, ne pas rester sur le bord de la route du développement, est-ce possible en restant loin des voies de communication ? *A contrario*, les agriculteurs se disent globalement impactés de manière négative par le projet. Et comme ils s'estiment eux-aussi hautement acteurs de l'économie locale, ils font entendre leur voix pour ne pas être desservis dans l'acception négative du terme. En matière économique, l'on assiste par ailleurs à l'évocation d'un changement de modèle pour lequel, par exemple, le « *tout voiture* » ou « *l'autoroute à tout prix* » pourraient devenir obsolètes.

A armes économiques égales

La demande des élus, des responsables socio-économiques et des habitants de Castres-Mazamet, c'est le désenclavement. Vieille histoire, si l'on peut dire, puisqu'un ancien conseiller municipal de Mazamet, historien de sa ville, a retrouvé le cahier de Doléances de 1792 dans lequel les Mazamétains réclamaient déjà... le désenclavement de leur pays.

Pour une conseillère municipale de Castres, ce désenclavement routier, qui oublie les gens d'ici depuis trente ans, est une injustice par ses conséquences économiques. L'équité, c'est de mettre fin à une exception injuste qui grève l'avenir d'un territoire de 150 000 habitants dira un autre intervenant du côté de Caraman. L'ensemble des villes moyennes de France sont toutes à moins d'une heure d'une autoroute. Rétablir l'égalité de traitement en matière de déplacements n'a pas pour but « *d'envoyer des gens plus rapidement à Toulouse mais au contraire de permettre aux entreprises de s'installer plus facilement dans l'ensemble du département au lieu de s'entasser dans l'agglomération toulousaine* ».

Le premier point sur lequel insistent les chefs d'entreprise, c'est la compétitivité. Comme le dit l'un d'eux « *on ne demande pas des aides, nous ce qu'on veut, c'est des mesures structurantes. On souhaite tout simplement le même niveau d'infrastructures que nos concurrents* ». Egalité de chances donc, pour Castres-Mazamet, car « *ce n'est pas l'attractivité de Castres-Mazamet qui est en cause, c'est simplement son accessibilité* ». Et c'est d'expérience que certains parlent : « *vous habitez au bout du monde* » leur disent régulièrement clients, fournisseurs, visiteurs. Et un autre : « *nous sommes présents sur six villes, dont deux à proximité d'une autoroute. Et comme par hasard, sur nos six sites, ce sont ces deux-là qui se développent le plus fort, ce sont ces deux-là sur lesquels nous avons le plus de projets pour le développement de notre entreprise* ».

Un chef d'entreprise, industrielle ou artisanale, a besoin de prévoir l'avenir, au moins à court et moyen termes. Une infrastructure de qualité promise depuis 30 ans, mais toujours attendue n'est pas une bonne chose : « *en tant que chefs d'entreprise, nous avons besoin de perspectives, nous avons besoin de pouvoir voir, de pouvoir savoir qu'est-ce qui se fera, de quoi demain sera fait et notamment au niveau des infrastructures. Nous avons besoin de programmer, nous avons besoin d'avoir une visibilité suffisamment importante pour pouvoir, justement, planifier nos investissements. Or, aujourd'hui, nous*



ne sommes pas dans cette situation ».

Si l'on excepte une chef d'une petite entreprise textile de Brassac, l'ensemble des chefs d'entreprise et artisans qui sont intervenus dans le débat, ainsi que leurs représentations consulaires sont d'accord sur le diagnostic et le remède : *« l'autoroute n'est pas une potion magique qui règle tout. Par contre, l'enclavement, c'est un poison qui tue d'une mort lente. Et je comprends mal, vraiment très mal, ce qui justifierait de laisser mourir un bassin de 150 000 habitants »*. Aujourd'hui, les acteurs économiques le disent, l'irrigation manque et le délai qui reste pour participer au développement raccourcit de plus en plus. L'industrie, à titre d'exemple, les filières bois et granit, le tourisme, notamment de proximité, attendent beaucoup de l'autoroute.


L'emploi, un besoin essentiel

Rappel pour mémoire : *« Albi, c'est 7 000 emplois créés en 10 ans, Montauban, 11 000. Pendant ce temps, entre 1993 et 2006, ce sont 2 000 emplois qui ont disparu du bassin de Castres-Mazamet »*. *« Il reste encore une chance pour ce bassin de se relever, il ne faut pas la laisser passer »*. C'est une très forte culture de développement industriel, très ancrée, qui a en effet permis à ce bassin de transformer ce déclin (fermeture massive des usines de délainage et de textile en quelques années) en un début de victoire sur le front des TIC, de la recherche et des bio-technologies, en particulier dans l'industrie pharmaceutique, de la filière bois et de l'agro-alimentaire. Cette culture volontariste a paradoxalement permis un temps aux entreprises locales de pallier l'enclavement et de se passer d'une autoroute réclamée -et promise- depuis près de 30 ans. Mais aujourd'hui, il y a urgence économique.

Les Monts de Lacaune, au sud du Sud Tarn, représentent aujourd'hui 1 000 emplois. Rien qu'à Brassac, en 1972, il y avait encore 420 emplois dans le textile. Il en reste à peine 42. Un intervenant mazamétain rappelle que *« les chiffres mesurant la contraction de l'emploi salarié dans notre bassin, de 93 à 2 000 sont suffisamment éloquents, moins 2%, à rapprocher de l'expansion observée dans les autres bassins voisins, plus 23% dans l'Albigeois, plus 39% pour Montauban »*.

Pour un conseiller municipal de la ville de Castres convaincu mais nuancé : *« une autoroute ne crée pas des emplois stricto sensu, en revanche l'absence d'autoroute est un frein à l'emploi »*. Un intervenant affirme que *« les personnes en difficulté au niveau de travail, chômeurs, rmistes ont besoin que des entreprises viennent à eux »*. Un responsable syndical de l'UNSA indique que *« ce qui nous préoccupe avant tout, c'est la réalité de l'emploi. Les salariés, et ils ne sont pas les seuls, n'en peuvent plus d'attendre des temps meilleurs »*. Un autre témoin, venu du côté de Lacaune constate *« qu'actuellement, les eaux minérales, le granit, les salaisons font vivre la montagne, jusqu'à quand ? »* se demande-t-il.

Combien de cadres ont-ils refusé des postes intéressants dans le bassin de Castres-Mazamet parce qu'ils avaient le sentiment d'être trop loin de Toulouse ou parce que leur conjoint s'inquiétait de ne pas trouver un emploi sur place ? Combien de conjoints vivent, justement, l'un à Toulouse et l'autre à Castres ? Combien effectuent des allers-retours journaliers ? Ce qu'explique bien un chef d'entreprise qui vient de recruter des cadres : *« Les candidats que nous voyons doivent, au-delà de leur propre emploi, penser à celui de leur conjoint ou de leur conjointe. Or, c'est dans l'agglomération toulousaine qu'ils mettent souvent leurs espoirs pour dénicher l'emploi pour leur conjoint ou leur conjointe. Le*



fait d'être mal relié à la métropole toulousaine est un élément qui en freine beaucoup ». Effectivement, l'urgence est bien là, préexistante à la crise économique. Et tout le monde, Tarnais et Haut-Garonnais, est conscient de la nécessité d'agir. Mais comment ? D'aucuns expliquent que « *la route seule ne fait pas le développement économique, mais doit être considérée avec un projet de territoire pour être utile* ». Et, attention à l'effet inverse, alerte un intervenant à Cuq-Toulza « *ce désenclavement ne ferait qu'aggraver une chose, c'est-à-dire la fuite des Tarnais vers Toulouse parce que, qu'on le veuille ou non, Toulouse est comme un pôle centralisateur économique. Donc, en aucun cas, Castres-Mazamet ne serait désenclavé, bien au contraire.* »


L'agriculture : préserver l'outil de travail

Un agriculteur de la Confédération paysanne rappelle que l'agriculture, plus gros employeur de Midi-Pyrénées, c'est 5 000 emplois, et 600 millions d'euros de chiffre d'affaires rien que pour le département du Tarn. Elle est de ce fait un moteur économique incontournable, mais en concurrence, sur le front de l'obtention de foncier, avec l'immobilier qui provoque le mitage. Il déplore, comme le feront plusieurs intervenants, l'absence d'une politique foncière plus efficace de la part des collectivités.

Comme le faisait remarquer un représentant de la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne lors de la toute dernière réunion du débat public à Verfeil, ce projet impacterait 58 exploitations soit 100 personnes salariées. Ce responsable craint que la réserve montrée par les agriculteurs tout au long de ce débat ne nuise à leurs intérêts. « *Attention, la campagne gronde !* » Pour lui, les 350 hectares déclarés d'emprise foncière du projet, il faut en multiplier l'impact par 10 d'ici 10 ans. Le président de la Safalt reconnaîtra d'ailleurs au cours d'une réunion où la thématique agricole a été analysée, qu'il y a des effets collatéraux d'un tel projet au-delà de son emprise et que l'agriculture, premier secteur touché, devait être présente dans ce débat pour que le moins d'espace possible soit touché et que l'on trouve des terres de remplacement. Un habitant d'Albiac, lui, parle d'hectares disparus sous le goudron... C'est peu dire que de constater la méfiance à l'égard d'un remembrement jugé tout sauf réaliste, bien loin de l'équité en tout cas.

Une agricultrice relate qu'elle et sa famille sont six à vivre sur une exploitation héritée de ses parents et grands-parents. Tout ce qu'elle demande, c'est de pouvoir vivre de son métier. Mais les surfaces cultivables sont déjà bien grignotées par l'urbanisation. « *Croit-on qu'il est facile d'arroser ou d'épandre du fumier sur des parcelles coupées en deux par le remembrement ?* » Elle conclut : « *un paysan n'est pas partout chez lui, l'autoroute justifie-t-elle autant de blessures ? Où allez-vous trouver de quoi remplacer nos terres ?* ». Une autre indique « *pour vous c'est juste une autoroute qui va passer, c'est juste une exploitation qu'on va faire sauter comme cela, c'est juste des terres où on va mettre du bitume dessus. Mais pour moi, ce n'est pas du tout cela c'est autre chose, c'est très égoïste ce que je dis, mais voilà, ce sont mes terres et comme quelqu'un disait, ce sont de très belles terres* ».

S'élèvent quelques bémols qui nuancent le propos : il est important de préserver les terres agricoles et tout le monde s'accorde à vouloir sauver la ressource. Mais, les agriculteurs se doutent-ils que l'autoroute peut être un réel vecteur de développement, y compris pour eux-mêmes ?



Nouvelles filières, extension de l'activité de l'agro-alimentaire, les possibilités ne sont pas à négliger.

Des contradictions se voient également dénoncées *« quand des fermes lauragaises sont vendues à des néo-ruraux, les agriculteurs laissent faire... Quand le mitage se produit aux abords des autoroutes, les élus laissent faire... C'est à bon compte que l'on accuse l'autoroute de tous les maux (...) ni l'A10, ni l'A62, ni l'A89 n'ont fait disparaître le vignoble bordelais ! C'est le laisser-aller des responsables qui menace les agriculteurs, bien plus que l'autoroute. »*

Les économico-sceptiques

Face au grand nombre de ceux qui demandent une liaison rapide vers Toulouse au nom du développement économique et de l'emploi, se forme une opinion pour le moins sceptique. L'argument de l'autoroute support obligé de la croissance économique ne vaut pas pour tout le monde : *« qu'on nous prouve que là où il y a autoroute, il y a nécessairement du développement ! »* exhorte un conseiller municipal d'opposition de Revel. L'association Lauragais Nature, pour sa part, met en cause la réalité du lien de cause à effet entre cette infrastructure nouvelle et le développement économique attendu. Un responsable syndical se demande qui peut faire croire que l'autoroute va empêcher les délocalisations d'entreprises : *« Croyez-vous que 1 400 emplois de plus à l'horizon 2030, cela représente un espoir notable ? Laissez-moi rire, si le textile crève c'est bien à cause de la délocalisation des entreprises, c'est tout, il faut relocaliser l'économie »*. Ce qu'une députée européenne exprime fortement *« la condition du développement économique du sud-tarnais ne passe pas par une autoroute : il passe par le développement d'un autre modèle économique, par une relocalisation de l'économie et les circuits courts »*.

Le nouveau parti anticapitaliste partage cet avis et tient à mettre en garde la population contre l'idée qu'une liaison autoroutière va attirer obligatoirement les entreprises. A Caraman, un expert géographe conseillait de ne pas prendre pour argent comptant l'équation *« autoroute égale développement économique »*. Tout dépend de quel développement il s'agit : certes, l'autoroute génère des emplois directs comme ceux induits par les péages, les plates-formes d'entretien, les gendarmeries... mais il ne faut pas oublier que ces nouveaux emplois émergent pendant que d'autres disparaissent comme les activités venant des transports hors autoroute, du type stations essence, bars et hôtels. Du point de vue de la démographie, l'expert soulignait d'ailleurs que le solde positif du développement souvent constaté n'est pas naturel mais migratoire. De plus en plus de personnes qui travaillent à Toulouse, par exemple, peuvent se permettre, grâce à l'autoroute, d'habiter en deuxième et troisième couronne.

Les déplacements de l'activité économique engendrés par l'autoroute, avec ce que cela comporte comme germe de déséquilibres nouveaux et donc de concurrence entre les territoires ne sont pas négligeables.



> Equité sociale

Sur le point précis de la justice sociale, le projet montre son aspect de Janus, son ambivalence : meilleur accès aux services, garant de rapidité et de sécurité, facteur d'extension des zones d'emploi, il n'en est pas moins questionné par de nombreuses personnes sur son coût et ses conséquences sur le plan social, le péage étant à plusieurs reprises dénoncé comme une véritable injustice. Les modalités de financement sont aussi évoquées en particulier la répartition entre le concessionnaire, l'Etat et les collectivités locales n'est pas toujours clairement comprise, et crée elle aussi le sentiment d'une véritable iniquité sociale.

Un meilleur accès aux services et une vie quotidienne améliorée

Des étudiants toulousains à l'autocariste en retraite, des chercheurs des Laboratoires Pierre Fabre aux saisonniers de Lacaune, de l'ambulancière au médecin urgentiste en passant par le directeur du Musée Jean Jaurès à Castres, tous ont exprimé les facilités que leur apporterait l'autoroute. En effet, quand bien même il paraît difficile de concilier les avis d'intervenants aussi différents que ceux d'un agriculteur de Caraman et d'un granitier du Sidobre, il n'en reste pas moins que la sécurité et l'accès aux services, aéroport, universités, établissements culturels et de santé de la métropole toulousaine mettent tout le monde d'accord ou presque. Un salarié des Laboratoires Pierre Fabre et syndicaliste travaille à Toulouse tous les jours et habite dans la banlieue de Castres. Selon lui, réaliser cette autoroute, ce serait vraiment faire quelque chose pour le territoire et ceux qui y vivent. Il rappelle par exemple qu'il est difficile d'attirer des « *pointures de la recherche* » chez Pierre Fabre à Castres à cause du déficit en moyens de communication et de l'impossibilité de prévoir un temps de trajet. Même engagement chez le directeur du centre hospitalier de Castres-Mazamet, qui va ouvrir dans 2 mois (2ème établissement de Midi-Pyrénées, budget de 160 millions d'euros, 1 700 salariés, plateau technique de niveau 2 avec services de pédiatrie et de soins intensifs), qui s'exprime « *au nom du corps médical et administratif de l'établissement pour la nécessité d'une liaison rapide ; (...) il y a actuellement 360 déplacements sanitaires urgents par an vers le CHU de Toulouse le plus souvent par la route, parfois par hélicoptère (...) Les médecins urgentistes du Tarn m'ont demandé de rappeler cette réalité ce soir.* » Autre aspect en faveur du projet, un hôpital aussi beau soit-il, doit attirer des praticiens et leurs familles et il cite le cas d'un cancérologue qui, l'an dernier, a préféré un poste dans le secteur de Foix-Pamiers ... en lisière d'autoroute.

Une constante revient : une liaison rapide Castres-Toulouse améliorerait la vie quotidienne, ressouderait le lien familial dans bien des cas. Ceci a été également entendu concernant les relations entre les générations, un intervenant ayant fait part en réunion publique de son stress d'avoir dû superviser à distance l'hospitalisation de son père. Un intervenant, venu habiter Mazamet avec son épouse recrutée par le groupe Pierre Fabre et ayant créé depuis une entreprise de services informatiques dans la région précise que pour sa part il a pu comparer très vite les infrastructures de transport à sa disposition. Ailleurs, en France, les autoroutes ne manquent pas.

Coûts iniques ?

Un Castrais : *« je pose une question aux Castrais : est-ce que vous êtes prêts à payer 15€ pour un aller-retour Castres-Toulouse alors que pour un aller-retour Albi-Toulouse on paie 2€60 ? »*

Un Mazamétain travaillant chez Tisséo à Toulouse le dit tout net, selon lui, ce projet sera payé par trois fois : sous forme d'impôt local concernant les contournements de Soual et de Puylaurens d'une part, de subvention d'équilibre octroyée par l'Etat et par les collectivités d'autre part, et enfin de péage (14€50 aller-retour pour l'usager). *« On fait tout l'extincteur à la main, dans l'urgence, est-ce bien raisonnable ? »* Dans le cas de la mise en concession, il estime scandaleux d'apporter sur un plateau le cadeau en nature de ces deux contournements. Il n'hésite pas à parler de spoliation de bien public. De nombreux intervenants s'exprimeront de cette manière, souhaitant que l'Etat s'honore en tenant ses promesses. A Soual, la devise de la République fut même convoquée *« égalité dans les moyens de transports ! »*

A Auriac-sur-Vendinelle, un responsable CGT demande à ce que le projet ne soit pas source d'inégalité entre les populations. En quoi, par exemple, est-il équitable de concevoir qu'un salarié, dans l'obligation de se rendre à Toulouse tous les jours soit dans l'impossibilité de s'acquitter d'un tel péage ? Il serait dans la situation parfaitement injuste de celui qui ne peut utiliser des ouvrages qu'il a déjà financés en tant que contribuable. Un conseiller général, maire d'un petit village nous le dit : *« à plus de 10€ aller-retour, qui va emprunter l'autoroute, certainement pas le smicard ! »* Enfin, une personne représentante du Comité CGT des Privés d'emploi *« Une autoroute à péage, quel qu'en soit le prix du péage, est une autoroute de l'exclusion. Une autoroute de l'exclusion par rapport à tous les travailleurs pauvres qui sont obligés de se déplacer pour travailler, par rapport à tous les privés d'emploi... »*. Pour beaucoup d'intervenants, *« il est évident qu'une autoroute ne changera rien. Faut-il s'acquitter d'un péage pour entrer dans des bouchons aux portes de Toulouse ? A l'heure où baisse le pouvoir d'achat, rien n'est moins sûr »*.

Nombreux sont les syndicalistes et les élus qui considèrent que seule la gratuité pour tous sera garante de l'équité sociale quel que soit le projet retenu. La ville de Castres tout en soutenant sans ambiguïté la liaison autoroutière considère elle aussi que *« l'étude du projet autoroutier ne peut s'exonérer de la réflexion sur le financement de l'infrastructure et particulièrement sur le niveau du péage demandé à l'utilisateur »*. Un point a été parfois soulevé, à savoir le décalage entre la sécurité apportée par l'autoroute et, dans le même temps, la dégradation de la RN126, moins empruntée donc courant le risque de se retrouver moins entretenue.

Sécurité, droit suprême

La sécurité représente le point douloureux sur lequel chacun semble s'accorder à trouver une vertu à l'autoroute. Plusieurs personnes évoquent la mémoire d'amis ou de parents ayant perdu la vie lors d'accidents entre Castres et Toulouse. Les risques pris par les étudiants effectuant le trajet chaque week-end sont maintes fois rappelés. Dès lors, on s'attendrait à ce que la RN126 soit qualifiée officiellement de hautement accidentogène. Pourtant, le maître d'ouvrage l'explique : cet axe ne l'est



pas plus qu'un autre en Midi-Pyrénées ou même en France. Maître d'ouvrage qui prend toujours soin d'ajouter que les autoroutes sont reconnues, elles, d'un point de vue général 5 fois moins accidentogènes que les nationales.

La présidente de l'association de Défense de la Vallée de la Saune, appartenant au Collectif « Lauragais Sans Autoroutes », se réfère aux études d'accidentologie effectuées sur la RN126 qui montrent effectivement que, sur celle-ci, les accidents ne sont pas supérieurs à la moyenne nationale. Elle en déduit, rejointe par d'autres intervenants, l'inutilité d'une autoroute et propose le choix d'un aménagement raisonné de l'existant. Un conseiller général, du canton de Caraman, en dépit de sa tristesse d'avoir dû, à plusieurs reprises, annoncer à des familles la perte d'un être cher sur la route, ne pense pas que l'autoroute améliorerait les choses. *« Je suis sûr qu'avec des crédits d'Etat, avec l'Emprunt national, la Région et les deux départements, on pourrait améliorer le tracé de la RN126 d'ici 4 à 5 ans »*. Est soulignée la dangerosité de la route nationale telle qu'on la connaît, surtout dans la période de novembre à mars, ainsi que de nuit. Selon un intervenant, un trafic important, la présence de poids lourds rend la conduite difficile au point que l'on met 1h15 pour parcourir 75 kilomètres. Il remarque que le même axe est aujourd'hui emprunté par les usagers de proximité (moins de 15 km) et ceux qui vont de Castres à Toulouse. Il pense qu'avec l'autoroute les deux typologies d'utilisation (de proximité et de transit) étant séparées, *« on éviterait des drames, on sauverait des vies »*. En conclusion, une personne considère qu'évidemment *« si l'autoroute a un prix, la vie, elle, n'a pas de prix »*.



LE GRENELLE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE, UNE LOI QUI S'ADAPTE ET S'INTERPRETE AU GRE DE CHACUN

Dans ce débat public, l'esprit du Grenelle a été convoqué, soit pour mettre en cause le bien-fondé de l'ouvrage soit pour en affirmer l'utilité voire l'innocuité au point qu'un participant a dit : *« certains font référence au Grenelle 1, mais elle fait 75 pages, cette loi ! Chacun peut y trouver ce qu'il veut. On peut toujours isoler quelques phrases ou paragraphes pour nourrir ses arguments ! »*

La question de savoir si la construction de cette nouvelle autoroute est compatible avec les dispositions du Grenelle de l'environnement a donc obtenu parfois réponse positive, parfois négative dans ce débat. Aménager l'itinéraire en 2 x 2 voies, (que cela soit envisagé de manière accélérée avec la mise en concession privée ou bien au rythme des crédits budgétaires de l'Etat) peut tout aussi bien être perçu comme Grenello-compatible que Grenello-incompatible.

Nous verrons qu'au travers des thèmes d'aménagement du territoire, de complémentarité des modes de transports et de protection de l'environnement, plusieurs extraits d'articles de la loi Grenelle 1 ont pu être littéralement cités : le plus souvent, l'article 1* dans la bouche des opposants et de l'article 10** dans celle des partisans.

> Aménagement, colonne vertébrale du territoire


Qu'il s'agisse du maintien et du développement de pôles d'équilibre par rapport à Toulouse, de risque d'étalement urbain et de perte de terres agricoles ou de planification intercommunale, l'aménagement du territoire se révèle être, au cœur du débat, une source de réflexion et d'échanges approfondis qu'ils soient à teneur environnementale, économique ou politique.

Des territoires entre stabilité et dynamique

L'ancien président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mazamet, de la CRCI de Midi-Pyrénées le dit, aujourd'hui, l'important est de prendre très sérieusement en considération l'équilibre fragile de ce territoire, avec la perte de 6 000 emplois depuis 1993, et ce malgré les atouts incontestables que sont l'aéroport de Mazamet, l'acquisition d'une nouvelle compétitivité numérique ou biotechnologique. On le comprend, des personnes qui attendent depuis 30 ans la création d'une liaison structurante, d'une infrastructure adaptée aux enjeux économiques locaux, entendent bien que, sur un fond de telle fragilité, l'on n'oppose pas les territoires en fonction de leurs propres intérêts. Et pourtant, alors que Toulouse est un cas particulièrement expressif de l'étalement urbain des grandes

* « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions de respect de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable. » Cf. la totalité de l'article 1 en Annexe V

** « Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement ». Cf. la totalité de l'article 10 en Annexe V



métropoles au détriment des villes moyennes, ce sont ces dernières qui ont le plus besoin de mobilité pour rompre leur isolement. *« Les petites villes ont besoin d'être reliées aux grandes, pas pour que leurs habitants fassent 200 kilomètres par jour mais pour vivre au pays avec des emplois et des services »*. Dès lors, l'autoroute est pensée comme un outil d'aménagement du territoire intéressant pour accéder à Toulouse mais peut-être plus encore dès lors qu'elle incite les entreprises à s'installer sur des territoires proches des villes moyennes. *« Permettons au bassin de Castres-Mazamet de disposer d'infrastructures de communication comparables à tous les territoires voisins. Pour cela, l'autoroute est la seule solution d'aménagement crédible dans un délai utile... »*.


Le maire de Caucalières qualifie le tronçon Castres-Toulouse d' *« axe structurant de l'aménagement du territoire »*. Selon une intervenante, il est temps de mettre à mal les arguments des Cassandre qui prévoient la fuite des entrepreneurs de Castres vers Toulouse. Au contraire, *« l'autoroute est la seule manière de convaincre les entreprises qu'en s'installant dans le Tarn-Sud, elles ne s'isoleront pas dans un trou perdu sur une carte... »*.

Différents intervenants préviennent dans un tout autre sens : par exemple, à Laval, en Pays de Loire, si les habitants furent très contents de voir arriver l'autoroute, ils ne tardèrent pas à déchanter, quand l'activité du centre-ville eut périclité... Un ancien vice-président du Parlement européen, met en garde : *« une autoroute ne structurerait pas le territoire, elle ne le vitaliserait pas, elle le vampiriserait »*. Un élu de l'agglomération toulousaine dénonce *« le mythe du désenclavement »*.

Par ailleurs, si l'autoroute peut apparaître comme un outil de recomposition de l'espace, cette recomposition peut aussi être analysée comme un déplacement de l'activité d'un point à un autre, avec ce que cela comporte comme germe de déséquilibres nouveaux et donc de concurrence entre les territoires. Néanmoins, indiquent ses tenants, l'autoroute peut aussi ouvrir des horizons nouveaux à savoir le maintien des pôles d'équilibre au sein de l'espace rural suivant un modèle équilibré entre qualité de vie et développement économique, sans consacrer le phénomène urbain comme seul paradigme de développement humain et territorial.

Aménagement et gestion des territoires : la compétence des élus

Notre pays est confronté au phénomène de l'urbanisation croissante, notamment par la faute d'un étalement urbain encore trop souvent mal maîtrisé, avec son lot de zones industrielles, artisanales et commerciales. Dans ce contexte, un associatif se demande *« quelle cohérence d'aménagement du territoire sous-tend le projet quand il voue à l'urbanisation un territoire à forte vocation agricole ? Alors que la maîtrise de l'étalement urbain est un enjeu essentiel, d'ailleurs inscrit dans l'article 7 de la loi de programmation du Grenelle de l'environnement, que penser des cinq échangeurs qui vont s'égrener entre Castres et Toulouse, sachant que, systématiquement, une autoroute entraîne l'urbanisation des espaces situés à moins de 10 minutes des échangeurs. A-t-on vraiment besoin, pour drainer les flux annoncés par la DREAL, d'infrastructures aussi importantes ? Ne vaudrait-il pas mieux un aménagement raisonné sur les terrains déjà préemptés plutôt qu'une autoroute qui apporterait peu de bénéfices au regard des dégâts causés ? »* D'aucuns s'étonnent que les décideurs castrais osent *« prévoir un cordon ombilical avec Toulouse en passant par des terres fertiles »* les plus riches du Lauragais.



Un intervenant estime que le projet ruine la politique de maîtrise de l'étalement urbain de l'InterSCoT 2005. Un autre prétend qu'au niveau du développement durable, « *c'est un massacre, une catastrophe, 600 hectares de terres agricoles du Lauragais vont disparaître, soit 12 exploitations familiales, soit 36 personnes à la rue...* »

Le président du SCoT Pays d'Autan (33 communes, 98 000 habitants, 42 000 emplois) quant à lui, souligne que l'objectif volontariste de 10 000 habitants de plus d'ici 2030 sur sa zone ne saurait être même envisagé sans l'autoroute. « *Si on pense à la consommation d'espace que la croissance engendre, l'autoroute n'en est qu'une petite partie* » dit-il, en effet plus de 1 400 hectares disparaissent chaque année pour l'urbanisation, alors que l'autoroute ne consommera que 350 hectares une seule fois, avant d'ajouter que justement, l'espace rural à proximité de la deuxième couronne toulousaine en expansion a tout intérêt lui aussi à la présence de l'autoroute. « *Vivement l'autoroute pour que vive le Pays d'Autan...* » s'exclame-t-il.

Le maître d'ouvrage le précisera, la décentralisation étant passée par là, tout ce qui est relatif à la planification territoriale, intercommunale est de la compétence des collectivités locales qui disposent d'outils opérationnels d'aménagement concerté et de préemption pour l'usage des sols et des terrains ; l'Etat reste garant des grands équilibres, tous les SCoT, PLU et PDU étant soumis à un avis de l'Etat. Actuellement, indique le dossier du maître d'ouvrage, il existe quatre SCoT sur l'aire toulousaine ainsi qu'une Charte InterSCot signée en 2005. Cependant, le territoire central de la zone d'étude n'est pas couvert par un tel document.


Il faut se souvenir également que le projet est interrogé par les élus à l'aune du SRADDT (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire.).

Selon un député du Tarn, il n'y a pas contradiction entre le Grenelle de l'environnement et le désenclavement du territoire Sud-Tarnais. Néanmoins, comme le souligne le Collectif RN126, « *un mandat d'élu, ça dure 6 ans, les municipalités changent et les stratégies d'aménagement du territoire au niveau des communes aussi* ». En un mot, s'agissant de l'autoroute avec mise en concession, il ne faut pas oublier, que si ce projet peut être un outil au service de l'aménagement du territoire, il le sera aussi beaucoup « *en fonction de ce qu'en feront les acteurs locaux* ».

> Rail-route, sur le mode complémentaire

De manière préliminaire, sur la question des transports aussi, il a été à plusieurs reprises souligné en réunion publique l'esprit de la loi Grenelle 1 qui est favorable au développement et à l'augmentation des capacités routières, si elles sont en lien avec les enjeux locaux, ceci en vue d'augmenter la structuration des transports régionaux. Le SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) prévu par la loi Grenelle 1 va d'ailleurs dans ce sens. Si le débat porte donc bien sur la route, avec l'amélioration des déplacements individuels en voiture entre Castres et Toulouse, il n'en a pas moins été mis à l'honneur les autres modes de transports collectifs, soit par la route, (les bus gérés par le Conseil général), soit par le rail (de la compétence du Conseil régional).

Un commerçant de Castres rappelle que le Tarn-Sud est le seul bassin de Midi-Pyrénées sans autoroute, « *en panne de ferroviaire* ». Pour de nombreux intervenants, le désenclavement doit se conjuguer au niveau routier, ferroviaire, aérien et numérique.



Quand le monde change, le rééquilibrage modal apparaît comme un passage obligé. Le maître d'ouvrage se trouve à plusieurs reprises accusé de privilégier une stratégie misant sur l'augmentation de trafic et le gain de temps pour affirmer un peu trop grossièrement que l'avenir serait autoroutier... A quoi il répond qu'il n'oppose aucunement fer et route. Il argue même de différents tests de sensibilité réalisés pour mesurer sur l'itinéraire les effets d'une politique ferroviaire encore plus volontariste. Ainsi, selon le maître d'ouvrage, si l'on réalisait, d'ici 2025 des investissements supplémentaires en matière ferroviaire (300 millions d'euros dans le cadre du scénario ferroviaire volontariste) cela se traduirait par un report de 200 véhicules (300 voyageurs) par jour, de la route sur le fer, soit 2,2% du trafic moyen sur l'autoroute. Il est constaté, toujours par le maître d'ouvrage que le train n'entre réellement en concurrence avec la voiture que pour les usagers qui habitent à proximité d'une gare : dès lors, la ligne ferroviaire et la 2 x 2 voies ne sont réellement concurrentes que pour ceux qui font le trajet depuis Castres jusqu'à Toulouse.

Entre la jeune personne qui confie avoir pris le train entre Castres et Toulouse pendant plus d'un an et qui dit avoir finalement mis toutes ses premières économies dans une voiture pour ne plus dépendre des horaires de train mal aménagés et celle qui dit être pour les transports en commun, le train, la proximité et qui est pourtant favorable à l'autoroute, on le voit, l'intermodalité, est loin de satisfaire tous les besoins. Un élu de Verfeil demande à l'Etat et aux collectivités territoriales « *de réfléchir à une amélioration des transports intermodaux* ». Les « plutôt pour » autoroute rejoignent les « plutôt contre » dans la notion d'intermodalité en ce qu'aucun d'entre eux ne cède au manichéisme du « tout voiture » ou du « tout-rail ». Pour les tenants de l'intermodalité, il est important de souligner que différents modes de transports correspondent à différentes attentes : souplesse et petites distances pour la voiture, régularité et plutôt longues distances pour le train. Mais ceci n'est pas une règle absolue, certains voudraient voir augmenter les fréquences du train, d'autres voir apparaître des lignes de bus moins onéreuses, sûres, rapides et confortables même sur de longues distances.

Un intervenant s'exprime en ce sens à Soual : « *L'autoroute a toute sa place, sa pertinence même, il suffit d'arrêter de penser qu'un seul mode de transport répond à tous les besoins (...) elle apporterait flexibilité, efficacité et sécurité, ce qui n'empêcherait pas d'améliorer la fréquence des passages de trains ni de renforcer la gratuité des bus, déjà existante par exemple à Mazamet* ».

Pendant ce temps-là, d'autres se demandent, « *à l'heure où les collectivités locales sont très favorables aux transports en commun, pourquoi se lancer dans un projet qui favorise le transport individuel ?* » Enfin, il faut noter les assez nombreuses propositions dans le sens d'un itinéraire routier qui suit le trajet Castres-Toulouse via Lavaur et St-Sulpice, complétant au plus près l'axe rail, en cours d'amélioration, avec le projet d'une gare multimodale à Garidech. Il se trouve même un conducteur d'autocar pour aller dans ce sens qui pense que « *le projet le plus cohérent passerait par la vallée de l'Agout notamment parce qu'il compléterait la voie ferrée* ».



> Environnement, un point fort tout en diversité

Si l'environnement n'a pas été au coeur du débat dans les réunions publiques et n'a été abordé que ponctuellement, les cahiers d'acteurs ont largement développé ces thèmes.

Un élu Vert européen replace le questionnement dans l'axe du « *qu'est-ce que l'on entend par respect de l'environnement ?* » Il affirme qu'à proprement parler, « *une autoroute ne sera jamais un projet environnemental* ». Toutes les interventions ne seront pas aussi définitives, mais nous verrons au fil des rencontres un certain nombre de personnes unies contre l'autoroute, biodiversité, bilan carbone ou qualité des eaux à l'appui.


Dans l'autre camp, ce serait faire une trop grossière analyse que de présenter les partisans de l'autoroute comme la voulant à n'importe quelles conditions. Souvent, s'est invitée dans le débat la perspective d'une alliance possible entre le respect de l'environnement et l'amélioration de cet axe de désenclavement. En attestent des phrases telles que « *être favorable à l'autoroute, ce n'est pas être indifférent à la planète* », prononcée à Bourg-Saint-Bernard.

Biodiversité et patrimoine en demi-teinte

Pour plusieurs intervenants qui refusent le projet, tout semble daté, déconnecté de la phase historique de respect de la biodiversité dans laquelle l'humanité est désormais entrée face à l'urgence écologique de sauvegarde des grands équilibres naturels. Pour ces derniers, le coût à payer pour une autoroute concédée est loin d'être exclusivement financier. Pour mettre en garde, ils se réfèrent assez souvent aux prévisions des prix du pétrole dans les prochaines années. Ils exhortent les habitants du Tarn à cesser de se penser comme les banlieusards de Toulouse et évoquent, pour certaines activités, une relocalisation induite par la hausse des coûts de transport.

Dans le même temps, d'autres points de vue se font entendre, « *Il faut arrêter de caricaturer le Grenelle de l'Environnement, toute infrastructure de cette envergure peut parfaitement être envisagée si elle répond à un besoin de la population tout en étant compatible avec les impératifs du social, de l'économique et de l'écologique que nous impose le développement durable* ». On peut militer pour la protection de l'environnement et être pour l'autoroute dira l'un. Une employée du groupe Pierre Fabre spécialisée dans les questions environnementales indique que « *dans le cycle de vie d'un produit, les transports ne représentent que 9 % des émissions de CO₂ qui lui sont associées* ». « *L'autoroute n'est pas un risque pour la nature et le développement n'est pas un gros mot* ». Certains conseillent de « *se méfier des idées reçues et des leçons d'écologie* ». D'autres le disent haut et fort, « *il faut le marteler, une autoroute, ce n'est pas un investissement écologiste, ceux qui prétendent que oui sont, au mieux des opportunistes, au pire, des personnes figées dans leurs certitudes* ».

Le maître d'ouvrage précise avoir mené un certain nombre d'études faunistiques et floristiques en coopération avec des spécialistes, sur le réservoir naturel du Girou. Il signale également que tous les éléments liés à la biodiversité sont strictement



encadrés selon la récente législation sur la protection des espèces et de l'habitat. *« On n'a pas le droit d'y toucher sauf à disposer d'une dérogation spécifique. (...), le règlement et la concertation du public constituent deux garde-fous environnementaux ».*

Certains points de vue se veulent plus précis sur les atteintes sur le terroir en terme de biodiversité : *« lors de la présentation, j'ai constaté que les enjeux environnementaux semblaient se limiter à la Montagne Noire et donc aux Monts de Lacaune, mais c'est absolument faux parce que sur tout le corridor Castres-Mazamet, il y a un enjeu écologique et naturaliste ».* Un ornithologue, membre de l'association France Nature Environnement de Midi-Pyrénées, rappelle la fragilité du corridor Castres-Toulouse, *« colonne sèche de type méditerranéen, à préserver ».* Pour lui, *« le remembrement cause la perte de la diversité environnementale ».*

Pourquoi gâcher autant d'hectares de terres agricoles, traverser la réserve naturelle régionale (La Héronnière de la Crémade) et la base de loisirs de Cambounet ? résume un associatif.

En termes de paysage et de patrimoine, *« je préviens, nous dit un président d'association qu'il y a des dégâts à envisager, les paysages, la nature, on a parlé de biodiversité, des habitats, des espèces, n'oublions pas le patrimoine, comme le Château de Scopont avec son parc et son pavillon gothique qui sont classés ».*


L'eau, un élément que l'autoroute n'est pas la seule à menacer...

Dans son dossier de présentation, le maître d'ouvrage explique que l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies s'accompagnera de mesures de protection pour éviter tout rejet de pollution chronique, accidentelle ou saisonnière. Ainsi, il est prévu de créer un système de collecte et de traitement pour épurer les eaux de ruissellement de la plate-forme, pour déstocker une éventuelle pollution accidentelle, pour réguler les débits des rejets dans le milieu naturel, en particulier lors d'orages violents. Le traitement des eaux se faisant dans des bassins multifonctions avec dépollution par décantation.

La notion d'éco autoroute développée lors de la table ronde thématique pour l'autoroute A 19 et largement reprise lors des réunions publiques n'est pour certains qu'un habillage écologique qui va en réalité détruire le Lauragais, polluer les cours d'eau, en un mot dégrader la nature. Pour d'autres, c'est la démonstration qu'un tel projet est garant de la prise en compte de l'environnement.

La vallée du Girou est une zone inondable, n'ont pas manqué de rappeler un certain nombre de participants, ce qui impliquerait de récupérer de la terre pour rehausser l'ouvrage. Selon la maire de Bourg-Saint-Bernard, *« cette liaison aurait des conséquences néfastes sur l'environnement, avec de la pollution et des terres déplacées à cause des zones inondables en bordure du Girou ».* Une exploitante agricole du Faget ne dit pas autre chose : *« pour créer cette autoroute, il va falloir la surélever pour éviter les inondations ».*

Un intervenant s'interroge ensuite sur le point de savoir si les autoroutes sont moins polluantes que l'agriculture : *« les agriculteurs locaux seraient-ils aussi prompts à dire qu'ils utilisent du Gaucho et du Monsanto qu'à critiquer le projet d'autoroute ? (...) Ceux*



qui appellent le Grenelle à la rescousse veulent-ils faire oublier que ce sont eux qui ont mité les terres du Lauragais avec leurs grandes parcelles ? » Il est relativement souvent sous-entendu que les opposants ne veulent au fond que faire valoir leurs intérêts particuliers « ...après avoir fait construire de belles villas sur des terrains de 3 000 m² ou plus... ». Une intervenante se réfère au site de l'Agence de l'eau Adour-Garonne où elle a lu que « le Girou était hautement pollué selon une dizaine de critères ». Elle en conclut qu'« en Lauragais, l'agriculture intensive n'est pas neutre » et que ce secteur « n'est pas le havre naturel et sans défaut que l'autoroute viendrait détruire... »

Bilan carbone, réchauffement climatique, à l'heure de Copenhague

La priorité de l'Europe est de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine routière. Beaucoup rappelleront cet élément, guide pour l'action, en même temps que les effets polluants de l'autoroute, les nocivités pour la santé notamment du dioxyde d'azote, du benzène, du monoxyde de carbone, de l'ozone. Cependant, certains voudraient voir *a contrario* dans l'autoroute une manière de réduire ces effets dévastateurs : « A vitesse constante, les émissions de CO₂ sont faibles parce que les pics de consommation d'essence se produisent lors des accélérations et des redémarrages après freinage. C'est pour cela que les embouteillages, les stops, les dépassements, les feux et les ronds-points sont des facteurs de consommation et de pollution. Ce qui est vrai pour une voiture l'est encore plus pour un poids lourd ».


« N'instrumentalisons pas l'écologie, il faut s'associer à Copenhague en espérant qu'il en sorte le meilleur possible mais n'opposons pas développement local et développement durable car rien ne sera durable si on laisse une partie de notre territoire se vider de ses emplois, de ses services et de ses habitants... ». Enfin, un intervenant évoque les réunions publiques organisées au cours de ce débat qu'il qualifie de « lourdes en bilan carbone ».

> Des propositions en matière de gouvernance

Quelques acteurs, au-delà des argumentaires développés en réunions publiques ou dans les cahiers d'acteurs, ont émis plusieurs idées et propositions portant sur les modes de gouvernance, en vue de la future concession.

Si elle doit être mise en place, la future concession fait l'objet de recommandations précises afin de préserver les intérêts des citoyens : la création d'un syndicat mixte pour la gestion regroupant les différentes collectivités locales (Cercle Cité solidaire) ou pour le cahier des charges, la prise en compte clairement affirmée de la performance environnementale et sociale, par ailleurs largement développée au travers d'exemples précis par le Cercle Cité Solidaire et la CFDT URI qui insistent comme l'UNSA et le CESR sur le thème de la tarification du péage en particulier. Comme le dit la Sénatrice du Tarn « En tout état de cause ce qu'il convient de privilégier aujourd'hui, c'est une liaison rapide à des conditions socialement acceptables pour les ménages sud-tarnais ».

Ainsi, l'URI CFDT demande « la constitution d'un comité de suivi entre l'Etat, le concessionnaire et les acteurs politiques, économiques et sociaux concernés ainsi que les associations de protection de l'environnement et de défense du cadre de vie. Ce comité suivra la procédure de mise en concession et de choix du concessionnaire, donnera son



avis sur les études de conception et les travaux et évaluera les impacts environnementaux, économiques et sociaux aux différentes phases de l'opération », se référant en cela à l'application de la circulaire du 5 mars 2009 sur la territorialisation du Grenelle de l'environnement.

Le Grand Toulouse émet le vœu « qu'une réflexion soit menée (dans le cadre du SRSCT, Schéma Régional des Services Collectifs de Transports) sur la réalisation d'un véritable réseau de villes en Midi-Pyrénées qui ne se bâtit pas que vers et par Toulouse, mais permette de véritables solidarités entre les villes moyennes et petites ».

ALTERNATIVES

« A quoi sert le débat public ? On est là pour dire oui à l'autoroute ? » demandait une intervenante. L'un des membres de la Commission particulière lui répondit que le débat sert éventuellement à faire émerger d'autres alternatives.


Effectivement, l'on ne peut nier que d'alternatives, fussent-elles modales ou de tracé, il a été question de façon récurrente au fil des réunions. Le plus souvent par la voix des opposants au projet en tant que tel ou encore au sujet tel qu'il était posé. De manière générale, ont été invoqués, pour faire obstacle au projet, les termes de l'article 1 de la loi Grenelle 1, précisant la nécessité de prouver qu'une solution alternative plus favorable à l'environnement est impossible avant de décider de la construction d'un tel ouvrage.

Au fur et à mesure des réunions et dans l'éventail des propositions alternatives, comme l'aménagement raisonné de la RN126, la préférence d'itinéraires passant par Lavour ou Revel, ou l'intermodalité, l'on a pu entendre souffler une sorte de fronde. Cette position fut, par ailleurs, souvent taxée de n'être que l'arbre cachant la forêt des opposants. *« Il est évident que l'itinéraire aujourd'hui proposé est le meilleur possible. On peut s'y opposer si on veut, mais il n'est pas besoin pour cela d'aller se cacher derrière des propositions infaisables et farfelues ».*

Par delà les avis tranchés, revenons sur les diverses voix(es) qui se sont élevées, témoins d'une réelle volonté d'aller au-delà de la proposition inscrite dans l'intitulé du projet présenté.

> Aménagement de la RN126

Ce que nous voulons, exprime une intervenante à Bourg-Saint-Bernard, c'est qu'une autre alternative soit étudiée, c'est l'aménagement raisonné de la RN126. Cette volonté pour le développement raisonné de la route, parfois croisée avec le développement de solutions alternatives en matière de transports en commun, se trouvera plusieurs fois reprises par des citoyens, des élus des territoires traversés et des associations dont la plus connue est le Collectif RN126. Son porte-parole reproche au débat de ne présenter que deux scénarios : selon lui, le dossier soumis au débat ne traite pas de toutes les solutions alternatives comme l'y obligerait théoriquement la loi Grenelle 1. Il se demande pourquoi des scénarios plus réalistes



ne sont pas étudiés et affirme : « si on peut financer 100 millions d'euros pour une autoroute payante pour 2015, on peut très bien financer 100 millions d'euros sur un aménagement de la route à l'horizon 2015 et non 2025 ».

Pour la Sénatrice du Tarn, relayant en cela d'autres élus, « s'agissant d'un aménagement de route nationale, ce projet aurait dû figurer dans les projets financés dans le cadre du PDMI ». Un élu, vice-président du Conseil général de la Haute-Garonne propose que l'on focalise les énergies sur l'amélioration de la RN126, « je vous assure que les collectivités sont prêtes à travailler là-dessus. Quand j'entends les Castrais dire qu'il n'y a pas d'alternative à l'autoroute... si, il y a des alternatives, il s'agit d'y travailler et de savoir ce que ça va coûter d'améliorer cette route ; sur ce point, aujourd'hui, nous n'avons aucun élément ». La maire de Puylaurens et conseillère générale du Tarn considérant que « toutes les solutions n'ont pas été étudiées » et, très sceptique sur les délais annoncés de réalisation d'une autoroute concédée annoncés par le maître d'ouvrage, souhaite « considérer autrement les 100 millions d'euros que doivent apporter les collectivités et aménager, d'ici 2015, la liaison Castres-Puylaurens pour penser ensuite au tronçon Puylaurens-Verfeil en 2 x 2 voies incluant une voie pour les véhicules lents et la déviation de Cuq-Toulza ». Elle évoque une solution originale pour le financement « si l'Etat et les collectivités trouvent des difficultés pour financer cette opération, de l'ordre donc de 100 millions d'euros, ne pourrait-on pas mettre provisoirement un péage, péage dont les bénéficiaires seraient les collectivités, plutôt que de faire appel à une société privée ? ».

Le plus souvent, les insatisfactions se fondent sur le sentiment de n'être pas assez averti de toutes les possibilités d'amélioration de l'axe Castres-Toulouse : « les études portent sur deux scénarii de voies rapides, sans comparaison avec l'aménagement a minima de l'existant ». Certains pour qualifier l'aménagement concerté de l'existant, parlent de « 3ème voie » et demandent au maître d'ouvrage pourquoi il n'a pas fourni d'étude sur l'aménagement du réseau routier actuel, une solution dont ils pensent qu'elle a pourtant de nombreux avantages parmi lesquels le respect de la biodiversité, la préservation des terres agricoles, la gratuité pour tous les usagers, d'autant qu'à leurs yeux « la route n'est pas submergée d'automobiles au point de devoir nécessiter une autoroute », dans la mesure où seulement 6 à 7 000 voitures par jour empruntent cette route. Ils se font plus précis en suggérant, pour moderniser et sécuriser l'axe existant, d'utiliser des réserves foncières déjà effectuées *in situ*. Il faut également noter plusieurs interventions en faveur de mesures *a minima* comme l'aménagement du secteur péri-urbain entre Castres et Soual, point de « congestion » effective, mais aussi du feu rouge de Saïx, l'ajout de ronds-points entre Castres et Soual, et le contournement de Cuq-Toulza. Pour la Confédération paysanne, « l'aménagement de la route par la mise en place de zones de dépassement limiterait la perte de surfaces agricoles à moins de 50 hectares ».

Si certains réitèrent leur confiance dans la réalisation « d'une 2 x 2 voies en site propre par mise en concession autoroutière, parce que c'est la solution la plus rapide, celle qui offre le plus de sécurité et qui provoque le moins de pollution », le SCoT du Pays d'Autan tient pour sa part à préciser que c'est bien à défaut d'alternatives proposées dans le dossier qu'il se prononce en faveur de l'autoroute.



> Autres itinéraires, autres intérêts ?

On a pu le constater, un certain nombre d'élus et de citoyens se voient tentés de pencher de Girou en Agout. Ce sont les partisans du passage de l'axe Castres-Toulouse par Lavour. *« Avez-vous étudié d'autres tracés possibles ? Lors des réunions précédentes, certaines personnes ont émis l'hypothèse de relier entre eux les pôles d'équilibre et de faire par exemple, une autoroute Castres-Lavour-St Sulpice. »* (...) *« La solution pour la liaison Castres-A68-Toulouse est bien une liaison rapide par la vallée de l'Agout, en parallèle avec le train, reliant les deux pôles de développement du Sud Tarn, soit Castres, d'une part, et Lavour-Saint-Sulpice, d'autre part »*. L'association Terres et Coteaux du Lauragais juge la proposition de voie Castres-Verfeil-Toulouse non pertinente et *« de faible capacité à capter les flux de la D112 et D630 »*. Du point de vue du trafic automobile, elle affirme que *« l'entrée Est de Lavour, par exemple, représente 14 000 véhicules par jour »*. Elle prédit plus de flux en 2025 entre Castres et Saint-Sulpice qu'entre Castres et Verfeil. Et conclut : *« pourquoi la DREAL refuse-t-elle d'étudier cet itinéraire de Castres-Saint-Sulpice-Lavour, pertinent aussi bien pour les personnes que pour les marchandises, itinéraire, en plus, cohérent avec la Charte InterSCoT 2005 »*. L'association Les Mille Collines se demande pourquoi réaliser une autoroute qui relie une ville moyenne (Castres) à une métropole (Toulouse) sans passer par un pôle d'équilibre comme celui de St-Sulpice-Lavour. Elle préférerait que soit étudié l'axe Lavour-Saint-Sulpice-Revel-A61 qualifié à Auriac-sur-Vendinelle d'axe historique, car l'aménagement raisonné de la RN126 prendrait du temps et les Castrais ne veulent pas attendre.

Lors de la dernière réunion, à Verfeil, le vice-président de la Communauté de Communes des Coteaux du Girou plaidait, quant à lui pour *« une solution alternative de bon sens qui permettrait de répondre de manière satisfaisante au désenclavement nécessaire de Castres et de Mazamet avec la décision, par les élus, de réaliser un axe routier de qualité partant de Castelnaudary, passant par Revel puis Mazamet, Castres, Lavour et Saint-Sulpice pour ensuite irriguer Albi, Montauban et Toulouse... »* Il est vrai que le projet Castres-Toulouse convoque autour de lui d'Est en Ouest, entre A61 et A68, toutes les frustrations et toutes les imaginations. Depuis des années, les automobilistes ont essayé toutes les combinaisons possibles pour gagner du temps entre Castres et Toulouse, sont passés par Revel (qui attend toujours sa déviation), par Puylaurens, par Lavour et même parfois par Castelnaudary pour se connecter à l'A61...Quelques uns ont leur «truc» pour contourner les difficultés, aucun n'est fier de savoir que Castres et Mazamet sont les seules villes moyennes de Midi-Pyrénées hors du réseau autoroutier, plusieurs souhaitent créer un dispositif intermodal réellement efficace, fruit d'une solidarité nouvelle entre des villes comme Albi, Castres et Revel. Les idées ne manquent pas.

> Alternatives hors sujet

Face à ces propositions alternatives, les tenants de l'autoroute se sont fortement mobilisés, affirmant voire martelant que seule la mise en concession permettra de réaliser *« une liaison opérationnelle à court terme (2015) sur l'intégralité du parcours »* Quant aux propositions d'itinéraires par Lavour, elles sont taxées de *« bon moyen pour enterrer le projet »*. Et comme l'a fait remarquer avec humour un intervenant en citant les Shadoks : *« Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? »*.



UN ECLAIRAGE COMPLEMENTAIRE SUR LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS


Les productions écrites et notamment les 48 cahiers d'acteurs ont formalisé et développé des arguments le plus souvent avancés en réunion publique, lors de la prise de parole de leurs signataires. Ceux-ci ont affirmé des positions souvent tranchées en faveur ou non du projet et quelquefois nuancé ou conditionné celles-ci à la prise en compte de propositions pour la suite du déroulement du projet retenu.

Les deux zones concernées étant aussi différentes que le sud du Tarn, où Castres et Mazamet exercent une forte pression économique, et le Nord Lauragais en Haute-Garonne, qui abrite les terres agricoles très fertiles de la Vallée du Girou, on pouvait s'attendre à des partitions claires des différents protagonistes suivant leur situation géographique en faveur ou non du projet présenté. Les choses ne sont pas aussi simples même si le Sud Tarn opte largement pour l'autoroute en concession et si la Haute-Garonne penche fortement pour un aménagement raisonné de la RN126.

Tous les responsables d'entreprises (artisans, industriels...), quelle que soit leur situation géographique, les Chambres de Commerce et d'Industrie du Tarn, Castres-Mazamet Technopole, la CRCI Midi Pyrénées, la CCI de Toulouse, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Tarn, l'Union des Industries Chimiques de Midi Pyrénées, le Groupe SEPPIC privilégient massivement la mise en concession. C'est pour eux la seule solution sûre et rapide qui renforce la compétitivité de la région et permet un vrai désenclavement tout en stimulant l'économie. L'autoroute est considérée comme le maillon essentiel complétant tous les efforts accomplis depuis plus de 20 ans, pour relever l'économie du bassin Castres-Mazamet et lui donner une nouvelle image. L'Office interconsulaire des transports et communications du Midi évoque l'urgence de cette autoroute compatible avec le Grenelle de l'Environnement.

A ces tenants fermes du projet s'ajoutent les Communautés de Communes (CC) de ce bassin : Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, la CC Lauragais-Revel-Sorèzois, la CC de la Haute Vallée du Thoré, le SCoT du Pays d'Autan, son Conseil de développement et l'association des Elus du Pays d'Autan. En complément des arguments déjà exprimés, ces institutions considèrent que l'équilibre régional sera renforcé, que cette mise en concession sera en outre performante économiquement, socialement et pour la protection de l'environnement. La ville de Castres et la ville de Saïx jugent la mise à 2 x 2 voies indispensable en particulier pour dynamiser tous les efforts accomplis mais elles seront attentives au prix du futur péage. La CC du Pays de Cocagne se prononce elle aussi pour le projet à condition qu'il soit au plus près de la RN126 et qu'il y ait la gratuité pour tous.

Des associations castraises rejoignent les tenants d'une autoroute en concession, seul gage de la rapidité d'exécution du projet. Ainsi, Les Routes de l'Avenir notent la complémentarité de cette voie avec les autres modes de transport, le renforcement de l'attractivité du territoire. L'association Castres Ensemble met l'accent sur le




prix du futur péage qui doit être socialement supportable. L'association Castres à Gauche Vraiment, si elle affirme son appui à une liaison sûre et rapide, considère que la gratuité pour tous est la seule voie. Le Cercle Cité Solidaire soutient le projet d'autoroute réalisé sous le signe du développement durable et émet 10 recommandations pour le futur.

Certains syndicats se rallient à ces arguments : la section locale UNSA de Castres pour qui le futur projet doit préserver la biodiversité et être exemplaire dans son exécution au niveau social et financier. L'Union Régionale Inter-professionnelle CFDT de Midi-Pyrénées (URI CFDT) plaide pour une autoroute écologiquement responsable et socialement équitable et fait des propositions pour la gouvernance du futur projet. L'Union Départementale des Syndicats Force Ouvrière du Tarn (UD FO du Tarn) se prononce pour la mise en service rapide d'une liaison autoroutière soucieuse du développement harmonieux de l'ensemble du département, dans l'intérêt économique et social du bassin de vie et d'emploi Castres-Mazamet. Quant à l'Union Départementale CGT du Tarn (UD CGT du Tarn), elle se prononce pour une 2 x 2 voies gratuite et une véritable complémentarité rail-route.

Le Conseil Economique et Social Régional (CESR) prend position pour l'autoroute et préconise lui aussi des mesures d'accompagnement, notamment en matière de protection de l'environnement, d'aménagement foncier et d'urbanisme.

En ce qui concerne les agriculteurs, la Chambre d'agriculture du Tarn ne prend pas position sur le projet mais rappelle que l'agriculture est un enjeu économique majeur pour aujourd'hui et dans l'avenir et que tout projet doit être économe en foncier. La Chambre d'agriculture de Haute-Garonne ainsi que la FDSEA de Haute-Garonne (Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles) et Jeunes agriculteurs du même département considèrent qu'il faut éviter la vallée du Girou où l'autoroute aurait un impact fort sur les terres agricoles qu'il est fondamental de préserver. Ils se prononcent résolument contre le projet et souhaitent la sécurisation de l'existant.

Les associations « environnementalistes » ont elles aussi produit de nombreux cahiers d'acteurs et contributions qui ont argumenté contre le projet et proposé soit l'aménagement de l'existant soit d'autres alternatives. TARSLY-FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) se positionne pour le tout rail, faisant référence au Grenelle. France Nature Environnement (FNE) Midi-Pyrénées considère qu'il y a des alternatives à mettre en oeuvre et que seul un bouquet de solutions peut répondre aux attentes de tous. Pour l'Union Protection Nature et Environnement du Tarn (UPNET), il est fondamental de préserver la fonction agricole des terres les plus riches du Lauragais, elle juge que le projet est en contradiction avec la Charte InterSCoT et que des alternatives doivent être étudiées qui répondront mieux aux enjeux. L'association Les Vallons, l'association La Fontaine, l'association Terres et Coteaux du Lauragais se positionnent pour une solution alternative et pour un aménagement *a minima*, l'association Les Mille Collines souhaite voir renforcer le rail, sécuriser le réseau existant afin de protéger l'agriculture et conserver un accès gratuit pour tous. Lauragais Nature considère qu'il faut relocaliser l'économie et qu'un aménagement de la RN126 pour plus de sécurité suffit. L'association La Coulée Verte s'interroge sur l'opportunité du



projet, évoque les solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement alors qu'aujourd'hui la biodiversité est en danger. Le Collectif pour l'Avenir du Puy-laurentais met l'accent sur la pression foncière agricole intensive, considère le péage comme facteur d'inégalité et prend position pour l'aménagement de la RN126. Toutes plaident pour un aménagement du territoire raisonné. Une mention particulière doit être faite au Collectif RN126 qui, opposé au projet, a produit une série de cinq études (analyse des coûts, accidentologie, trafics en 2025, TER routier, équilibre financier) qui s'apparentent à une véritable expertise citoyenne.

Quelques partis politiques ont eux aussi rédigé des cahiers d'acteurs qui rejoignent dans leurs arguments ceux déjà évoqués pour partie. Si le Nouveau Parti Anticapitaliste, le Parti Communiste Français et le Parti Ouvrier Indépendant sont pour la gratuité pour tous et le développement des transports en commun, certains se positionnent pour l'aménagement de la RN126 en 2 x 2 voies ou simplement en améliorant l'existant. Europe Ecologie est pour l'aménagement de la RN126 et le Parti de Gauche du Tarn pour améliorer les différents itinéraires. Quant aux Alternatifs, ils défendent une relocalisation de l'économie et le développement des circuits courts qui limitent les déplacements.

La Communauté Urbaine du Grand Toulouse sans se prononcer sur le projet rappelle les enjeux d'aménagement pour le futur, la maîtrise de l'urbanisation, la protection de l'environnement et des terres agricoles et la mise en place d'un véritable réseau multimodal.

Le Conseil général du Tarn se prononce pour une liaison qu'il qualifie de structurante et sera attentif à l'équité dans le coût. Le Conseil général de Haute-Garonne qui n'a pas rédigé de cahiers d'acteurs mais a pris position à travers une délibération en date du 16 décembre 2009, retient l'aménagement de la liaison Toulouse-Castres en liaison rapide publique et demande avec insistance à l'Etat la mise en place des financements nécessaires à cette réalisation attendue depuis trop longtemps.

Enfin, la Région Midi-Pyrénées soutient fermement la nécessité du désenclavement de Castres qui doit compléter le maillage à 2 x 2 voies du réseau routier national structurant et souhaite que l'aménagement de la RN126 soit intégré rapidement dans la liste des priorités établies par l'Etat au titre du PDMI.

Il faut ajouter qu'un certain nombre de communes (15) du département du Tarn ont pris position, dans le temps de déroulement du débat public, en faveur du projet proposé par le maître d'ouvrage au travers d'une délibération municipale dont le texte est identique. Cinq communes dont quatre de Haute-Garonne et une du Tarn ont délibéré contre le projet et proposent un aménagement raisonné de la RN126, garant de la gratuité et de la sécurité pour tous, garant aussi de la préservation des terres agricoles de la vallée du Girou. Une commune évoque des solutions alternatives et une véritable approche multimodale des transports et des déplacements.

CONCLUSION

Le débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière, s'est déroulé sans difficulté particulière. L'utilité du débat a été notée par plusieurs intervenants ne serait-ce que parce qu'il a mis « *en lumière le besoin indéniable d'une nouvelle dynamique dans le bassin Castres-Mazamet* ». On peut saluer la mobilisation des acteurs institutionnels et du public, mobilisation effective non seulement par une forte fréquentation des réunions publiques, mais aussi par un travail important de la part de tous. Les cahiers d'acteurs abondants ont très souvent complété les propos des réunions et apporté des éclairages diversifiés ; les avis, les contributions ont de nombreuses fois approfondi les argumentaires développés lors des séances publiques.

Si certains regrettaient une procédure qu'ils considéraient comme une de trop, tous, les tenants de l'autoroute comme ses détracteurs, ont eu à coeur la volonté de faire entendre leurs arguments sinon de les partager. Le débat a bien eu lieu et ce fut un débat d'une grande qualité.

Un certain nombre d'objectifs sont partagés par tous, le désenclavement du territoire, la sécurisation des déplacements, l'équité pour tous, la prise en compte de l'environnement dans toute sa diversité, mais les solutions pour y arriver diffèrent souvent. Comme le disait un élu, vice-président du Conseil général de Haute-Garonne, « *nous avons un point commun, celui de penser que nous devons désenclaver le bassin castrais, il n'y a pas d'un côté les bons et les intelligents et de l'autre les méchants et les égoïstes mais simplement des gens défendant leurs territoires, leur qualité de vie, pour certains leur survie* ».

Le maître d'ouvrage aura donc à prendre une décision au vu de la richesse et de la diversité des argumentaires développés en faveur de cette infrastructure, mais aussi au vu des multiples arguments divergents traduits par des demandes d'études complémentaires et d'expertises. Il devrait aussi examiner les propositions émises par différents acteurs sur les enjeux de financement et la gouvernance du projet, ce dernier point étant l'un des enjeux de la loi Grenelle 1. Enfin, il ne devrait pas rester inactif car, comme le rappelait un autocariste castrais, « *l'autoroute on l'aura peut-être, on l'aura peut-être pas. Même si on l'a, ce sera en 2015. D'ici là, ce n'est pas la peine de s'asseoir et de croiser les pouces, on peut améliorer beaucoup de choses* ».

L'avis du maître d'ouvrage est attendu au plus tard fin juin. Il serait important qu'il donne une position claire et précise sur le projet .

ANNEXES

Annexe I

Lettre de saisine de la CNDP

Annexe II

Décisions de la CNDP

Séance du 4 février 2009 - Décision N° 2009 / 06 /ACV/ 3 et Décision N° 2009/ 2 /ACV/ 4

Séance du 4 mars 2009 - Décision N° 2009 / 19 /ACV/ 5

Séance du 2 septembre 2009 - Décision N° 2009 / 46 /ACV/ 6

Séance du 6 janvier 2010 - Décision N°2010 / 03 /ACV/ 7

Annexe III

Personnalités rencontrées au cours du débat

Annexe IV

Documents du débat mis à disposition du public

Annexe V

Articles 1 et 10 du Grenelle de l'Environnement

Annexe VI

Liste des cahiers d'acteurs

Annexe VII

Bilan presse

Annexe VIII

Bilan chiffré du débat

Annexe IX

Liste des prestataires



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

Le Ministre d'Etat
Le Secrétaire d'Etat
chargé des transports



Paris, le .23 DEC. 2008

Monsieur le Président,

Nous vous prions de trouver ci-joint un dossier de saisine ainsi qu'un dossier de contexte relatif à l'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse par mise en concession autoroutière en vue de son examen par la Commission que vous présidez.

Le projet d'aménagement à 2x2 voies de cet itinéraire avec statut de route express, a été approuvé par décision ministérielle du 8 mars 1994 publiée au JO du 3 juillet 1996. Cette décision a par la suite été confirmée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003, puis le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) d'octobre 2005.

Près de la moitié de l'itinéraire a d'ores et déjà fait l'objet des aménagements prévus. Certains sont en cours. Cependant, l'investissement nécessaire pour terminer la mise à 2x2 voies de la liaison Toulouse-Castres s'élève à près de 300 M€. Au rythme du financement budgétaire actuel, l'importance des crédits encore à mobiliser ne permet pas d'envisager une mise en service dans des délais raisonnables. C'est pourquoi il a été décidé en janvier 2007, après consultation locale conduite par le préfet, de proposer une accélération de l'aménagement à 2x2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Cette accélération présente l'intérêt d'accompagner une dynamique territoriale renforcée depuis la création du pôle de compétitivité « Cancer-bio-santé » mais encore fragile. Cet aménagement sécuriserait la liaison Castres-Toulouse et rendrait accessible plus rapidement le bassin Castres-Mazamet, pôle d'équilibre, capable d'offrir une alternative de développement à la métropole toulousaine en voie de saturation.

Au titre de la réalisation de l'avant-projet sommaire, le préfet de région avait envisagé de mener une concertation en juin et juillet 2007. Monsieur Mansillon, alors président de la CNDP, avait toutefois demandé qu'elle soit suspendue afin de ne pas précéder le débat public

.....

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission nationale du débat public
6, rue du général Camou
75007 PARIS

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Arche Sud - 92055 La Défense cedex - Tél : 33 (0)1 40 81 18 59 - Fax : 33 (0)1 40 81 10 26

sur le grand contournement de Toulouse aujourd'hui abandonné. Dans le but de satisfaire cette demande, nous avons alors privilégié, avec son accord, la solution suivante :

- consacrer une ou deux réunions publiques du débat du contournement de Toulouse au projet de liaison vers Castres, entre septembre et décembre 2007 ;
- puis terminer la concertation formelle sur Castres-Toulouse en janvier 2008, une fois le débat clos ;
- enfin, saisir la CNDP sur la liaison Castres-Toulouse au premier semestre 2008.

Ce dispositif avait été rendu public par la voie d'un communiqué de presse du préfet de région.

La concertation sur l'itinéraire Castres-Toulouse, qui a de fait été conduite du 15 octobre 2007 au 31 janvier 2008, a fait l'objet de trois réunions publiques et notamment de la distribution de 30 000 plaquettes, de cartes T ainsi que d'un site internet dédié. 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.

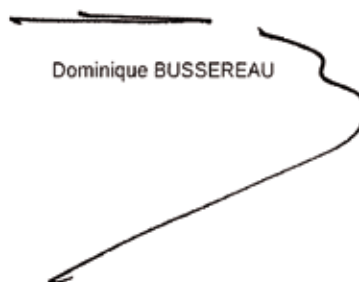
Les accords passés, le dispositif annoncé ainsi que les caractéristiques de la liaison justifient aujourd'hui une saisine de la CNDP, bien que le parti d'aménagement de cette voie soit déjà ancien et qu'il ait fait l'objet d'une publication régulière avant l'entrée en vigueur de la loi relative à la démocratie de proximité. C'est pourquoi vous trouverez ci-joint un dossier de saisine accompagné d'un dossier de contexte.

Conformément aux dispositions de l'article L.121-8 du code de l'environnement, le dossier de saisine présente les objectifs et les principales caractéristiques du projet ainsi que les enjeux socio-économiques, son coût estimatif et l'identification de ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Il met en avant le changement de mode de financement plutôt qu'un changement des caractéristiques de l'infrastructure, en grande partie définies en 1994. Le dossier de contexte montre qu'un travail important de consultation a d'ores et déjà été réalisé, il en présente les avis exprimés et les principales conclusions.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEREAU

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 FEVRIER 2009

DÉCISION N° 2009/ 06 / ACV / 3

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,

- après en avoir délibéré,

- considérant que, la liaison Castres-Toulouse via l'autoroute A68 ayant été classée grande liaison d'aménagement du territoire, les objectifs assignés au projet revêtent un caractère national,
- considérant que les impacts socio-économiques pour le développement du bassin d'emploi de Castres-Mazenet et de l'aire métropolitaine de Toulouse sont importants,
- considérant que les impacts sur l'environnement, l'aire d'étude comprenant notamment une zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et un site d'intérêt communautaire, sont significatifs,
- considérant que le projet comporte plusieurs modalités de financement,
- considérant que, si une concertation sur le projet a été engagée pendant le débat public sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse et poursuivie pendant un mois après la clôture du débat, l'abandon du projet de contournement autoroutier de Toulouse par décision ministérielle du 16 juillet 2008 constitue un élément nouveau de la concertation,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public que la Commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2 :

Le dossier du débat devra comporter notamment les résultats des études spécifiques engagées sur les thèmes particulièrement sensibles d'un point de vue environnemental.

Le Président

Rulandes
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 FEVRIER 2009

DÉCISION N° 2009/ 12 / ACV/ 4

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu la décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public,

- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer Madame Danielle BARRÈS, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière.

Le Président


Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 MARS 2009

DÉCISION N° 2009/ 19 / ACV/ 5

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu la décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu la décision n° 2009/12/ACV/4 du 4 février 2009 nommant Madame Danielle BARRES, Présidente de la Commission particulière,

- sur proposition de Mme Danielle BARRES,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Sont nommés membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière :

- Mme Nerte DAUTIER
- M. Nicolas BENVEGNI
- M. Jean CRESPON
- M. Jean-Yves OLLIVIER

Le Président


Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 SEPTEMBRE 2009

DÉCISION N° 2009/ 46 / ACV/ 6

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu sa décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/12/ACV/4 du 4 février 2009 nommant Madame Danielle BARRES, Présidente de la Commission particulière,
- vu la lettre du directeur du cabinet du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat en date du 31 juillet 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,
- sur proposition de Mme Danielle BARRES,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président


Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 JANVIER 2010

DÉCISION N° 2010/ 03 / ACV/ 7

PROJET D'ACHEVEMENT DE LA MISE A 2x2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES-TOULOUSE PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du Secrétaire d'Etat chargé des transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu sa décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/12/ACV/4 du 4 février 2009 nommant Madame Danielle BARRES, Présidente de la Commission particulière,
- vu la lettre du directeur du cabinet du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat en date du 31 juillet 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,
- vu la lettre en date du 23 décembre 2009 de Madame Danielle BARRES, Présidente de la Commission particulière, demandant que des expertises complémentaires sur le projet autoroutier Castres-Toulouse soient diligentées sur les travaux de sécurisation de la RN 126 et sur un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la Vallée de l'Agout, à la demande du collectif 126 et de l'Union Protection Nature et Environnement du Tarn,
- après en avoir délibéré,
- considérant que l'étude d'un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la vallée de l'Agout et l'étude de la sécurisation de la RN 126 ne sont pas des expertises complémentaires des éléments contenus dans le dossier du débat mais des études nouvelles qui ne peuvent être réalisées dans la période du débat public (21 octobre 2009 – 28 janvier 2010),

DÉCIDE :

Article 1 :

De ne pas répondre favorablement à la demande d'expertises complémentaires transmise par la Commission particulière.

Article 2 :

De transmettre cette demande au maître d'ouvrage afin que ce dernier en tienne compte dans la décision qu'il prendra à l'issue du débat public.

Le Président


Philippe DESLANDES

- **Jacqueline ALQUIER**, *Sénatrice*
- **Pascal BUGIS**, *Maire de Castres, Président de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet*
- **Dominique BUR**, *Préfet de Région*
- **José CAMBOU**, *Vice-Présidente de la fédération régionale FNE Midi-Pyrénées*
- **Bernard CARAYON**, *Député du Tarn*
- **Thierry CARCENAC**, *Président du Conseil Général du Tarn (entretien téléphonique)*
- **Alain CHATILLON**, *Maire de Revel*
- **Philippe FOLLIOU**, *Député du Tarn*
- **Pierre FORGUES**, *Député des Hautes-Pyrénées, Conseiller Régional Région Midi-Pyrénées, Vice-Président de la Région Midi-Pyrénées, Responsable de la commission Infrastructures Transport*
- **Pierre IZARD**, *Président du Conseil Général de Haute-Garonne*, **Stéphane BOUSQUET**, *Directeur de la voirie et des infrastructures CG de Haute-Garonne*, **Daniel RUFFAT**, *Conseiller Général du Canton de Lanta*, **Gilbert HEBRARD**, *Conseiller Général du Canton de Caraman (rencontre au Conseil Général de Haute-Garonne)*
- **Olivier LAMARQUE**, *Directeur des Relations Institutionnelles*, **Manuel SERDAN**, *Directeur du Patrimoine*, **Séverine FURNEMONT**, *Directrice du développement durable*, **Jean-Gabriel FOUCHE**, *Directeur du conservatoire botanique, Laboratoires Pierre Fabre (rencontre au siège des Laboratoires Pierre Fabre)*
- **Bernard MAILLOCHAUD**, *Membre du bureau exécutif de l'UPNET*
- **Frédéric MANON**, *Président du Collectif RN126*
- **Michel MAUREL**, *Président de la CCI de Castres-Mazamet* et **Daniel ASTRUC**, *Directeur Général (rencontre au siège de la CPDP)*
- **François PHILIZOT**, *Préfet du Tarn*, **Jacques TRONCY**, *Sous-Préfet du Tarn*, **Gilbert RAUST**, *DDEA du Tarn (rencontre à la Préfecture du Tarn)*
- **Jacques SERYES**, *Président de l'Association La Coulée Verte*

L'ensemble de ces documents est téléchargeable sur le site Internet du débat public.

LES DOCUMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le dossier du projet, établi par le maître d'ouvrage
- La synthèse du projet
- Les études

Études antérieures

Hydraulique

Étude hydraulique de la variante de tracé en zone inondable du Girou
Egis Eau - octobre 2007

Géologie

Reconnaissance géologique, géotechnique et hydro géologique phase 1
ARCADIS - mai 2006

Milieux naturels et biodiversité

Étude spécifique reptiles, amphibiens, chiroptères, oiseaux nocturnes
Biotope - décembre 2007

Étude spécifique reptiles, amphibiens, chiroptères, oiseaux nocturnes -
Compléments : éléments structurels du paysage, supports des déplacements
et propositions d'inventaires complémentaires

Biotope - janvier 2008

Études floristiques et faunistiques – comparaison de 4 fuseaux
Savine - octobre 2007

Études floristiques et faunistiques complémentaires (secteur Cadix-Cuq/Toulza)
Savine - octobre 2008

Paysage

Analyse du paysage actuel
TURBINES - mars 2006

Agriculture

Étude d'impact sur le milieu agricole
ATASEA - juin 2007

Concertation 2007-2008

Bilan de la concertation
EGIS - mai 2009

Études 2009

Étude socio-économique et d'aménagement du territoire
EGIS / CETE Sud-Ouest - juillet 2009

Étude environnementale - état initial
EGIS - juillet 2009

Annexe IV - Liste des documents du débat mis à disposition du public (suite)

Études 2009 (suite)

Étude multimodale des déplacements
EGIS / CETE Sud-Ouest – juillet 2009

Étude air et santé
ORAMIP – juillet 2009

Étude bruit
CETE Sud-Ouest – juillet 2009

Étude de l'impact sur la mobilité des technologies de
l'information et des nouveaux systèmes de transport
CETE Sud-Ouest – juin 2009

Étude d'accidentologie
DREAL Midi-Pyrénées – juin 2009

Études complémentaires

Etude d'Opportunité pour la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)
en Midi-Pyrénées

- *Comité de pilotage du 31 mars 2009*

- *Comité de pilotage du 23 septembre 2009*

Etude multimodale des déplacements - Test de sensibilité au trafic d'une autoroute
conçue limitée à 110 km/heure
CETE Sud Ouest - décembre 2009

• Fiche de synthèse

Zoom sur les coûts et les financements

• Autres documents

Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets
d'infrastructures de transport du 25 mars 2004

Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets
d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005

Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements
routiers interurbains de mai 2007

Rapport d'Etudes : Evaluation du risque routier par l'analyse de la lisibilité de la route
SETRA - juillet 2009

Décision ministérielle du 8 mars 1994

LES DOCUMENTS DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

• La Lettre du débat n°1

• La Lettre du débat n°2

LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1)

NOR:DEVX0811607L

Version consolidée au 06 août 2009

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1

La présente loi, avec la volonté et l'ambition de répondre au constat partagé et préoccupant d'une urgence écologique, fixe les objectifs et, à ce titre, définit le cadre d'action, organise la gouvernance à long terme et énonce les instruments de la politique mise en œuvre pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, préserver la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés, contribuer à un environnement respectueux de la santé, préserver et mettre en valeur les paysages. Elle assure un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. Elle assure une croissance durable sans compromettre les besoins des générations futures.

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.

Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. La stratégie nationale de développement durable et la stratégie nationale de la biodiversité sont élaborées par l'Etat en cohérence avec la stratégie européenne de développement durable et en concertation avec les représentants des élus nationaux et locaux, des employeurs, des salariés et de la société civile, notamment des associations et fondations visées au deuxième alinéa de l'article 49 de la présente loi.

L'Etat assure le suivi de leur mise en œuvre au sein d'un comité pérennisant la conférence des parties prenantes du Grenelle de l'environnement et en rend compte chaque année devant le Parlement, auquel il propose les mesures propres à améliorer leur efficacité. Le Gouvernement transmet à celui-ci, au plus tard avant le 10 octobre, un rapport annuel sur la mise en œuvre des engagements prévus par la présente loi, son incidence sur les finances et la fiscalité locales et son impact sur les prélèvements obligatoires au regard du principe de stabilité de la pression fiscale pesant sur les particuliers et les entreprises.

Pour ce qui concerne les régions, les départements et collectivités d'outre-mer, compte tenu de leurs caractéristiques environnementales et de la richesse de leur biodiversité, l'Etat fera reposer sa politique sur des choix stratégiques spécifiques qui seront déclinés dans le cadre de mesures propres à ces collectivités.

Ces choix comporteront notamment un cadre expérimental pour le développement durable, au titre d'une gouvernance locale adaptée, reposant sur les dispositions du troisième alinéa de l'article 73 de la Constitution.

Article 10

I. La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

L'Etat veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

Les fournisseurs de carburant devront conduire des actions visant à en maîtriser la consommation.

II. L'Etat met à l'étude la possibilité de créer un fonds de capitalisation, regroupant des actifs et des participations de l'Etat dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, qui pourrait, le cas échéant, être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le capital de ce fonds serait ouvert à des investisseurs institutionnels et à des collectivités territoriales.

Ce fonds de participation aurait notamment pour objet de financer la réalisation des objectifs visés au I. En outre, cette étude proposera différents dispositifs permettant de financer les grands projets d'infrastructures de transport. Le Gouvernement en présentera les conclusions au Parlement au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi. Les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect de normes environnementales conformes au développement durable.

Source : www.legifrance.fr

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
01	TARSLY-FNAUT	contact@fnaut.org	05 63 60 53 47	5 rue Florian 81000 ALBI
02	CACM (Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet)	agglomeration@ castres-mazamet.com	05 63 73 50 01	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81115 CASTRES Cedex
03	Communauté de Communes Lauragais Revel et Sorèzois	lrs@revel-lauragais.com	05 62 71 23 33	20 rue Jean Moulin 31250 REVEL
04	CCI du Tarn		05 63 51 46 46 05 63 49 48 47	CCI Castres-Mazamet 40 allées Alphonse Juin BP 30217 81101 CASTRES Cedex CCI Albi-Carmaux-Gaillac 1 avenue Hoche 81000 ALBI
05	SCOT DU PAYS D'AUTAN		05 63 73 50 85	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81115 CASTRES Cedex
06	CASTRES- MAZAMET TECHNOPOLE		05 63 73 50 00	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81100 CASTRES
07	Conseil de développement du Pays d'Autan	conseil-developpement@ castres-mazamet.com	05 63 73 50 25	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81100 CASTRES
08	Les Routes de l'Avenir	lesroutesdelavenir@ yahoo.fr	05 63 71 80 35	BP 222 81106 CASTRES Cedex
09	Association des Elus du Pays d'Autan	paysdautan@ castres-mazamet.com	05 63 73 50 85	Espace Ressources Le Causse Espace d'Entreprises 81100 CASTRES
10	OITCM Office des transports et des Communications du Midi		05 62 74 20 00	CRCI Midi-Pyrénées 5 rue Dieudonné Costes 31700 BLAGNAC

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs (suite)

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
11	Chambre d'Agriculture du Tarn	accueil@tarn.chambagri.fr	05 63 48 83 83	96 rue des Agriculteurs BP 89 81003 ALBI Cedex
12	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées	crci@midi-pyrenees.cci.fr	05 62 74 20 00	5 rue Dieudonné Costes BP 80032 31701 BLAGNAC Cedex
13	Association Les Vallons	association.lesvallons@orange.fr		En Izarn 81700 ST GERMAIN DES PRES
14	Cercle Cité Solidaire	contact@castres-solidaire.fr		
15	UD FO du Tarn	udfo81@orange.fr	05 63 54 13 74	70 avenue François Verdier 81000 ALBI
16	Association Castres Ensemble		05 63 71 29 12	3 bd des Lices 81100 CASTRES
17	Association Terres et Coteaux du Lauragais	tcl31@orange.fr		Lasseur 31460 LE FAGET
18	Association Castres à Gauche Vraiment			136 avenue de Roquecourbe 81100 CASTRES
19	Association Les Mille Collines	lesmillecollines81@orange.fr		Lagal 81470 AGUTS
20	Nouveau Parti Anticapitaliste			Commission Ecologie 9 rue Corneille 31100 TOULOUSE

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs (suite)

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
21	Association Lauragais Nature	lauragais.nature@free.fr		« Le cun » 31570 LANTA
22	Communauté Urbaine Le Grand Toulouse	contact@grandtoulouse.fr	05 34 41 59 00	1 Place de la Légion d'Honneur BP 35821 31505 TOULOUSE Cedex 5
23	Association La Fontaine	assoc.lafontaine@yahoo.fr		En Peyruc 81470 LACROISILLE
24	Communauté de Communes Haute Vallée du Thoré	contact@cc-haute-vallee-thore.fr	05 63 97 98 08	Rue de la Mairie 81240 SAINT-AMANS-VALTORET
25	Association La Coulée Verte	collectif.RN126@yahoo.fr		Mairie de Cambounet sur le Sor 81580 CAMBOUNET SUR LE SOR
26	Ville de Castres	mairie@ville-castres.fr	05 63 71 58 58	Hôtel de Ville BP 10 406 81108 CASTRES Cedex
27	Conseil Général du Tarn	contact@cg81.fr	05 63 45 64 64	Hôtel du Département 81013 ALBI Cedex 9
28	Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)		05 61 33 65 00	2 rue Alsace Lorraine BP 10202 31002 TOULOUSE Cedex 6
29	Union Régionale Inter-professionnelle CFDT de Midi-Pyrénées (URI CFDT)	midi-pyrenees@cdfd.fr	05 61 43 67 87	3 Chemin du Pigeonnier de la Cépière Bât. C – 2ème étage 31100 TOULOUSE
30	UD CGT TARN	ud.cgt.tarn@wanadoo.fr	05 63 54 03 70	9 place Fernand Pelloutier 81000 ALBI

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs (suite)

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
31	FNE - France Nature Environnement Midi-Pyrénées	contact@uminate.asso.fr	05 34 31 97 42	14 rue de Tivoli 31068 TOULOUSE Cedex
32	Les Alternatifs	81@alternatifs.org	05 63 75 89 42	7 rue des Maçons 81100 CASTRES
33	FDSEA 31 Jeunes Agriculteurs 31	fdsea31@gmail.com ja-31@orange.fr	05 61 10 43 68 05 61 10 43 71	61 allée de Brienne BP 7044 31069 TOULOUSE Cedex 7
34	Groupe SEPPIC		05 63 72 69 69	SEPIPROD 127 Chemin de la Poudrerie 81108 CASTRES
35	Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne	accueil@agriculture31.com	05 61 10 42 50	61 Allée de Brienne BP 7044 31069 TOULOUSE Cedex 7
36	Section Locale UNSA de Castres	81@se-unsa.org		Maison des associations Place du 1er Mai 81100 CASTRES
37	Parti de Gauche du Tarn	pg81-bureau@listes.lepartidegauche.fr		1 avenue de Puylaurens 81220 ST PAUL CAP DE JOUX
38	Europe Ecologie Midi-Pyrénées	contact@europeecologie-midi-pyrenees.org	05 61 32 81 15	60 bd des Récollets 31400 TOULOUSE
39	Conseil Régional Midi-Pyrénées		05 61 33 50 50	22 boulevard du Maréchal Juin 31406 TOULOUSE Cedex 9
40	Collectif pour l'Avenir du Puylaurentais (CAP)	cap.sudtarn@aliceadsl.fr		Saint Loup 81700 PUYLAURENS

Annexe VI - Liste des cahiers d'acteurs (suite)

N°	Organisme	Contacts	Téléphone	Coordonnées
41	UPNET	upnet@wanadoo.fr	05 63 72 99 10	10 rue du Consulat BP 20107 81102 CASTRES Cedex
42	Conseil Economique et Social Régional - CESR	cesr@cesr-midi-pyrenees.fr	05 62 26 94 94	18 allées Frédéric Mistral 31077 TOULOUSE Cedex 4
43	Communauté de Communes du Pays de Cocagne	cdecocagne@orange.fr	05 63 70 31 74	Mairie 81700 PUYLAURENS
44	Ville de Saix	mairie@ville-saix.fr	05 63 74 71 76	2 place Jean Jaurès 81710 SAIX
45	Parti Ouvrier Indépendant POI	poi31-lauragais@orange.fr		Comité local Revel-Ville-franche de Lauragais
46	Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Tarn	direction@cm-tarn.fr	05 63 48 43 53	48 avenue de Lattre de Tassigny 81020 ALBI Cedex 9
47	Union des Industries Chimiques de Midi - Pyrénées UIC Midi-Pyrénées	uic.mip@wanadoo.fr	05 61 52 55 83	11 bd des Récollets 31078 TOULOUSE Cedex
48	Parti Communiste Français	pcf-castres@orange.fr	09 60 42 20 36	Section de Castres-Labruguière-Montagne du PCF 23 rue Mirabeau 81100 CASTRES

Annexe VII - Bilan presse

TYPE DE PRESSE	JOURNAUX	NOMBRE D'ARTICLES PARUS AU COURS DU DEBAT
Quotidien régional	La Dépêche du Midi	66
Presse tarnaise	Le Tarn Libre	19
	Le Journal d'ici	21
	L'Echo du Tarn	17
	La Montagne Noire	9
Presse haut-garonnaise	20' Toulouse	5
	MéTRO Toulouse	1
	La Voix du Midi Lauragais	11
	Libétoulouse	2
	Le Petit Journal	7
Journaux des Collectivités	Ville Castres	8
	Agglomération Castres-Mazamet	2
	CCI du Tarn	1
Presse économique	Gazette du Midi	2
	MPS	3
	Touléco	2
	Objectif News	3
	Les Echos	1
	Paysan Tarnais	1
Autres	Figaro Magazine	1

VII-1

Annexe VIII - Bilan chiffré du débat

LE COUT DU DEBAT		
Dépenses engagées pour l'organisation du débat public par la CPDP		
Frais de fonctionnement du secrétariat général	locaux	24 882
	secrétariat général	237 500
	matériels divers	15 511
Information du public	réalisation et impression des documents du débat	116 526
	routage et affranchissement	32 580
	tractage et affichage	11380
Presse	veille presse	7 350
	relations presse	26 655
Réunions publiques	location de salles et régie technique	169 690
	surcoût aménagement salles (moquette, chaises, éclairage)	28 915
	hôtesses	8 280
	verbatim	28 370
	film	6 500
	divers	3 382
Site Internet		19 536
TOTAL 1		737 057
Dépenses engagées par la CNDP pour la CPDP		
Frais de mission des membres		34 450
Vacations		27 900
TOTAL 2		62 350
Dépenses engagées par le maître d'ouvrage		
Documents du maître d'ouvrage	dossier et synthèse du projet, fiche d'information complémentaire	133 779
	études réalisées par prestataire externe	239 967
	études réalisées par prestataire interne	126 254
Autres dépenses		2 090
TOTAL 3		502 090
COUT TOTAL DU DEBAT PUBLIC LIAISON CASTRES-TOULOUSE		1 301 497*

Ce budget restitue les montants facturés sous réserve des derniers ajustements.

*coût Hors Taxes

Annexe IX - Liste des prestataires

MARCHE	PRESTATAIRE	COORDONNEES
Assistance à la CPDP en matière d'édition	CAMPARDOU Conseils et Associés	7 rue Alaric II 31000 TOULOUSE
Assistance à la CPDP en matière de logistique et assistance au débat public	CDV Evènements	5 rue de la Champagne 31100 TOULOUSE
Assistance à la CPDP en matière de relations avec la presse	CAMPARDOU Conseils et Associés	7 rue Alaric II 31000 TOULOUSE
Réalisation pour le compte de la CPDP des verbatims et des comptes-rendus des réunions publiques	CAMPARDOU Conseils et Associés	7 rue Alaric II 31000 TOULOUSE
Mise à disposition de bureaux et de véhicules pour la CPDP	REGUS	8 Esplanade Compans Caffarelli 31000 TOULOUSE
Mise en œuvre du site Internet du débat public, outils de gestion du site NetSpe-CMS, réalisation d'un CD-Rom d'archivage	ALEAUR	209 bis et ter avenue Charles de Gaulle 92200 NEUILLY SUR SEINE
Assistance à la CPDP en matière de Secrétariat Général	IDES CONSULTANTS	18 Place Tolozan 69001 LYON





cndp
Commission nationale
du débat public

INFORMATIONS :

Commission nationale du débat public
6, rue du Général Camou - 75007 PARIS
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
Email : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr