



*Le Conseil de développement est une instance partenariale de consultation et de concertation entre les représentants des collectivités, des établissements publics, des organismes consulaires et socioprofessionnels, des associations, des partenaires sociaux et de la société civile.*

*Consulté sur toute question relative au développement et à l'aménagement du sud du Tarn, le Conseil a pour objet de promouvoir le développement durable du Pays d'Autan. Les travaux du Conseil s'appuient sur une charte de développement durable adoptée en 2004 et sur une convention territoriale 2008/2013 signée par l'Etat, la Région, le Département du Tarn et les élus du Pays d'Autan.*

## Contribution du Conseil de développement de l'agglomération de Castres-Mazamet et du Pays d'Autan

Les termes du débat public étant posés comme suit par la Commission Nationale du Débat Public « 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 ».

### En préambule, le Conseil de développement rappelle le contexte territorial de sa réflexion

#### - les enjeux, (ce que l'on a à perdre ou à gagner)

Dans l'aire métropolitaine toulousaine en pleine croissance, l'enjeu du Pays d'Autan, bassin de vie de 120 000 habitants, est de renforcer sa position de pôle d'équilibre régional majeur. La stratégie notamment de reconquête économique et démographique

qui a été amorcée s'appuie sur l'exploitation de ses ressources (qualité de cadre de vie, qualité des services aux entreprises et aux populations...) et la mise en place de projets structurants.

#### - les finalités, (ce vers quoi on tend)

La mobilisation des acteurs territoriaux et la qualité des échanges entre le milieu urbain et le milieu rural ont permis l'impulsion d'une politique volontariste de développement équilibré et durable. Elle s'exprime au travers

de pratiques partenariales et de coopérations intercommunales autour de thématiques prioritaires (économie, environnement, culture, tourisme...).

#### - et les objectifs, (les résultats escomptés)

En termes de perspective, le rayonnement du Pays d'Autan doit contribuer à capter une population plus jeune et doit inciter les acteurs économiques à se développer ou

s'installer sur le territoire. L'augmentation de la population active dépend pour partie de la force d'attractivité qu'entend développer le Pays.



## Y a-t-il des alternatives aux choix proposés dans les termes du débat public qui répondent aux enjeux, finalités et objectifs du Pays d'Autun ?

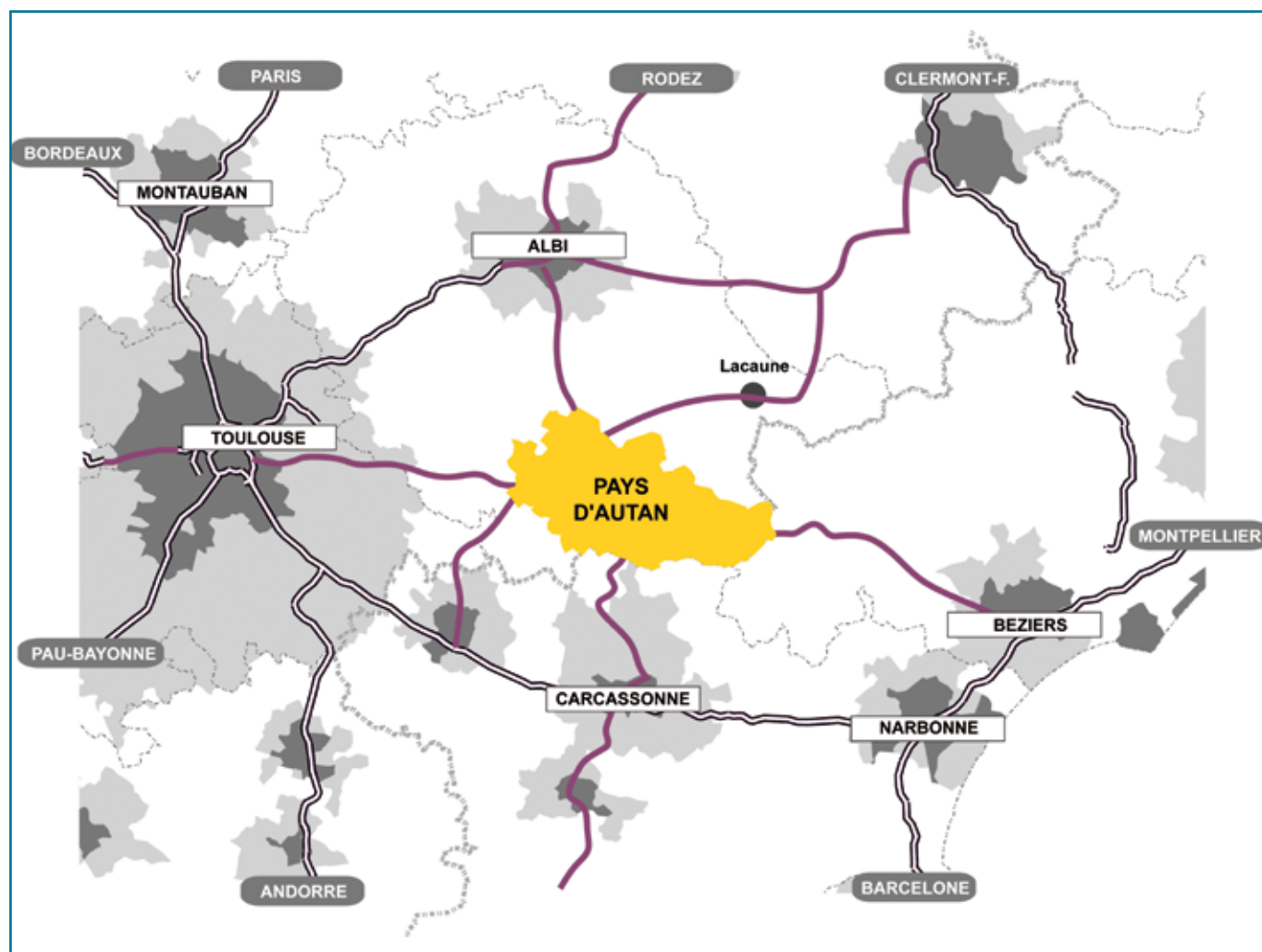
### La réponse du Conseil de développement est NON

Le développement des Technologies de l'Information et de la Communication et plus particulièrement des réseaux numériques à très haut débit est indispensable et il est à la pointe sur Castres-Mazamet. Mais le transport des marchandises et des personnes n'est pas dématérialisable.

Le rail est complémentaire à la route mais le développement du rail sur cette partie du réseau, qui est à une seule voie, ne peut s'inscrire que sur du très long terme et pour des dépenses sans commune mesure avec le développement d'infrastructures routières et de forts impacts environnementaux. La liaison routière rapide ne peut qu'être complémentaire de

la voie ferrée en cours de régénération, sachant que cette liaison à voie unique aura, pour longtemps, une capacité de transport limitée qui, à terme, ne serait levée qu'avec le doublement de la voie jusqu'à Mazamet.

Le simple aménagement de quelques tronçons de la route (RN 126) pour faciliter le doublement ou pour contourner quelques villages ne répond pas à l'ambition légitime du bassin d'emploi de Castres-Mazamet d'être pôle d'équilibre dans la région Midi-Pyrénées.





## Analyse comparative d'impact

Une liaison routière n'est pas, par nature, contradictoire avec les trois composantes du développement durable : social, économique et environnement, mais elle doit les respecter.

Constatant que les flux d'énergie, de matières et de population sont en croissance continue et qu'ils impliquent, à défaut d'un changement radical des comportements et des modes de vie, la création d'infrastructures routières rapides, sûres et écologiquement responsables, le Conseil de développement a construit son avis sur la base d'une analyse d'impact comparative sur les points suivants.

### • Impact sur l'économie

Le développement de l'emploi passe par la convergence de facteurs positifs à l'économie : une terre réceptive organisée en infrastructure d'accueil et en accompagnement de projet, un vivier d'entrepreneurs en capacité d'innover, une ressource humaine qualifiée et disponible, de l'enseignement supérieur en lien avec les réalités économiques locales, une bonne desserte sur tous les modes.

C'est la conjonction de l'ensemble de ces points qui permet le développement économique ancré à un territoire et si les voies routières ne génèrent pas seules du développement économique, elles y contribuent sans aucun doute. Et là où on peut constater que la desserte routière est bonne la progression démographique et d'activités est significative.

### Autoroute ou 2x2 voies progressive ?

• **La liaison aménagée de la RN 126 en 2x2 voies** ne permet pas de séparer les flux de transit des dessertes locales. Le trafic des poids lourds s'associe avec celui des véhicules légers sur une seule chaussée.

• **Une autoroute en site propre en complément de l'actuelle RN 126**, en captant une part du trafic de transit qui emprunte aujourd'hui le réseau national et départemental, dissocie les déplacements de proximité du trafic de transit. Elle évite la traversée dangereuse des villages, allège la route existante et permet de se rendre à destination dans un cadre sécurisé (5 x moins de morts sur autoroute que sur nationale et départementale) et un temps de trajet stable et raisonnable (gain de 40 minutes aller-retour sur distance équivalente de 73 km en comparaison des itinéraires Castres-Toulouse par nationale et Albi-Toulouse par autoroute).

Sur ce point, l'achèvement de la mise en 2x2 voies de la liaison routière entre la métropole toulousaine et le bassin de vie du sud du Tarn par une concession autoroutière, est une réponse pertinente aux besoins d'échange et de mobilité croissants entre les populations, les étudiants, les enseignants, les entreprises et les salariés de ces deux pôles et elle renforcera leurs synergies. Les dernières études font état d'un trafic journalier moyen de plus de 11 000 véhicules dont près de 1.000 poids lourds.

### • Impact sur la condition urbaine

La crise environnementale a conduit à interroger la façon dont nous opposons la ville à la campagne, tant du point de vue des représentations communes que de celui d'une conception des forces économiques. Si la tendance actuelle est à la concentration urbaine pour limiter les déplacements, il ne faut pas négliger l'effet aggravant de cette conception de l'aménagement sur la désertification. La très forte croissance de l'aire urbaine toulousaine entraîne des disfonctionnements qui menacent non seulement son propre développement (congestion des transports, nuisances, baisse de la qualité de vie) mais aussi l'équilibre régional (concentration des entreprises, des emplois, des services).

Le Conseil de développement souhaite renforcer par son avis la cohésion territoriale en Midi-Pyrénées.

### Autoroute ou 2x2 voies progressive ?

Ou comment relier par la route une métropole de 1 000 000 habitants et un bassin de vie de 120 000 habitants en limitant l'étalement urbain sur le long de la voie de liaison ?

L'étalement urbain n'est pas une fatalité. Il appartient aux seuls élus des collectivités locales concernées de le maîtriser de manière éco-responsable à travers les Plans Locaux d'Urbanismes (PLU) encadrés par des Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT).

• **La liaison aménagée de la RN 126 en 2x2 voies** implique la nécessité de construire des voies de desserte et des voies de substitutions à la nouvelle infrastructure. La nécessaire multiplicité des accès est facteur d'étalement urbain.

• **La liaison autoroutière** par son nombre réduit d'entrées-sorties n'a pas d'impact urbanistique sur la totalité du tracé mais uniquement sur les zones d'échanges.

Sur ce point, la liaison autoroutière a une meilleure empreinte écologique régionale. Entre une métropole en expansion mais en voie de saturation et un bassin d'emploi et de vie qui dispose d'espace d'accueil et de tous les équipements sociaux, sportifs, culturels, de santé, il est nécessaire de créer une voie routière rapide qui minimise l'étalement urbain, et permet en utilisant les SCOT d'aménager dans le cadre de l'éco-développement les territoires desservis.



### • Impact sur les écosystèmes

Le Conseil de développement, qui regroupe l'ensemble de la société civile, souhaite, pour préserver la faune et la flore et maintenir les continuums existants, que des mesures de conservation ou de compensation adaptées aux milieux et à leur intérêt patrimonial soient prises.

Il conviendra en outre de s'appuyer sur les outils de préservation existants pour les espaces patrimoniaux du secteur (réserve naturelle régionale de Cambounet sur le Sor, ZNIEFF ...).

### Autoroute ou 2x2 voies progressive ?

• **La liaison aménagée de la RN 126 en 2x2 voies** implique la nécessité de construire des voies de desserte et des voies de substitutions à la RN126 en 2x2 voies. Pour permettre les continuums écologiques de multiples aménagements seraient nécessaires, sans que préalablement des garanties soient produites par l'Etat aménageur.

• **Les sociétés autoroutières ont fait preuve sur leurs dernières réalisations de compétences** dans la mise en œuvre d'ouvrages permettant de préserver les trames vertes et bleues (corridors écologiques).

Sur ce point, le choix de l'autoroute est éclairé par l'intégration dès les études amont des contraintes écologiques y compris en terme de coût des aménagements nécessaires par les concessionnaires autoroutiers.

### • Impact sur la production de gaz à effet de serre

Le Conseil de développement considère que le progrès technique et scientifique est en capacité de se mettre au service de la durabilité et que les différents modes de transport de demain tiendront compte des formes d'énergie disponibles, dans un contexte de limitation et de renchérissement des énergies fossiles. La voiture hybride, qui comporte deux moteurs, à essence et électrique, est déjà une réalité. Au cours des vingt

prochaines années, les voitures à pile à combustible (PAC) fonctionnant à l'hydrogène prendront le relais. L'avènement de véhicules décarbonés et éco-responsables est en bonne voie.

### Autoroute ou 2x2 voies progressive ?

Sur cette problématique, l'impact d'une autoroute ou d'une 2x2 voies progressive est sensiblement le même. Toutefois il est utile de préciser qu'à véhicule égal, une conduite souple à vitesse constante, ce que permet une autoroute, émet moins de CO<sub>2</sub> qu'un véhicule circulant sur une nationale où la vitesse fluctue au gré de la traversée des villages, des ronds points et des limitations variées.

### • Impact sur les finances publiques

Avec un budget prévisionnel de l'Etat déficitaire en 2009 de plus de 100 milliards d'euros et une dette publique de près de 74% du Produit Intérieur Brut, la question de la part des financements publics dans l'aménagement d'une voie rapide se pose sans autre alternative que de faire appel à des fonds privés pour la réalisation d'une infrastructure routière estimée à plus de 300 millions d'euros.

• **La liaison aménagée par l'Etat en 2x2 voies** serait à la pleine charge des contribuables

• **Une autoroute en site propre** concédée bénéficierait d'un financement issu du paiement du péage, et éventuellement d'un apport d'une subvention d'équilibre des collectivités et de l'Etat (ce qui n'a pas été le cas sur le tronçon Pau-Langon).

Sur cet aspect, le Conseil de développement est favorable à l'autoroute concédée, sous réserve que le coût du péage soit en rapport avec ceux pratiqués pour accéder aux autres bassins d'emploi de Midi-Pyrénées (Montauban, Saint-Gaudens, Tarbes, Foix) et que la RN 126 soit aménagée et continue à être entretenue pour répondre aux besoins du trafic local.

**Avec la volonté de faire émerger une réponse concrète aux enjeux environnementaux, économiques, sociaux et d'aménagement équitable du territoire de Midi-Pyrénées, le Conseil de développement émet l'avis suivant : la mise en concession autoroutière est la solution la plus performante économiquement, la plus pertinente socialement et la moins impactante sur l'environnement pour accélérer l'aménagement en 2x2 voies de la liaison Castres-Mazamet/Toulouse.**

