

3546109

FR
copie M

Transmis le
20/10/09

Direction Générale des Services
Développement

Affaire suivie par Cécile JOUFFRON
☎ : 05.63.45.66.60
Réf. : DD/CJ//BB

Albi, le 16 octobre 2009

BORDEREAU D'ENVOI

Nombre de pièces	Désignation	Transmis
1	Extrait du registre des délibérations de l'Assemblée départementale relatif à la contribution du Département au Débat public sur la 2X2 voies Castres-Mazamet-Toulouse	Pour information

Suite à une erreur dans l'envoi (en date du 14 octobre 2009) de cette délibération, je vous prie de trouver ci-joint le document complet.

Vous priant de nous en excuser, veuillez recevoir l'expression de ma considération la plus distinguée.

La Direction du Développement,



Cécile JOUFFRON

EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE L'ASSEMBLÉE DÉPARTEMENTALE

4^{ème} RÉUNION de 2009 - Séance du Vendredi 02 octobre 2009

L'an deux mil neuf, le deux octobre à 9 heures 15, le Conseil Général du Tarn s'est réuni à l'Hôtel du Département, sous la présidence de M. CARCENAC, Président.

M. VANDENDRIESSCHE remplit les fonctions de Secrétaire.

Étaient présents : Tous les Conseillers généraux, sauf Mmes LHERM et RIEUX ; MM. CAZALS S., GARCIA et VIAELLE ; excusés.

Rapport n°2, 3^{ème} Commission-page 9

**2/ CONTRIBUTION DU DÉPARTEMENT AU DÉBAT PUBLIC SUR LA 2X2 VOIES
CASTRES-MAZAMET-TOULOUSE**

Rapporteur : M. VERDIER

Le Conseil Général,

Vu sa délibération du 2 juillet 2007 décidant de soutenir la réalisation de la mise à 2X2 voies de la liaison Toulouse-Castres-Mazamet sous forme de concession, étant précisé que si cette modalité n'aboutissait pas, l'Assemblée exigerait la réalisation de la mise à 2X2 voies sous maîtrise d'ouvrage de l'État avec application des clés de financement prévues au CPER 2000-2006,

Vu le rapport de M. le Président,

Après avis de la Commission Territoires et Développement Durable,

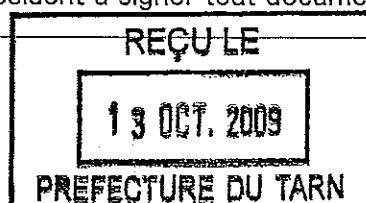
Considérant :

- que lors de sa réunion du 2 septembre dernier, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé de soumettre au débat public le projet d'achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- que la Commission a arrêté le calendrier du débat public, qui aura lieu du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010, et approuvé ses modalités d'organisation : tenue de dix réunions publiques, un site interactif dédié et des relations avec la presse locale et régionale,
- que la contribution du Département au débat public peut prendre la forme d'un "cahier d'acteur", contribution écrite, éditée et publiée par la commission particulière du débat public, qui comprend des observations, propositions ou opinions argumentées,

- DÉCIDE :

- 1) DE VALIDER, conformément au rapport ci-annexé de M. le Président, la position du Département sur la 2X2 voies Castres-Mazamet-Toulouse,
- 2) DE PROPOSER au débat public ouvert le 21 octobre prochain, sa contribution la plus argumentée possible, sous la forme d'un cahier d'acteur,

- AUTORISE M. le Président à signer tout document afférant à ce dossier.



Le Président



CONTRIBUTION DU DÉPARTEMENT AU DÉBAT PUBLIC SUR LA 2 x 2 VOIES CASTRES-MAZAMET-TOULOUSE



Lors de sa réunion du 2 septembre dernier, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé de soumettre au débat public le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière. Elle a ainsi arrêté le calendrier du débat public qui aura lieu du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010, et en a approuvé ses modalités d'organisation, avec notamment la tenue de 10 réunions publiques, un site interactif dédié et des relations avec la presse locale et régionale.

Cette phase de débat est une opportunité que l'on doit saisir afin de défendre une position départementale commune qui mette en avant la réalisation la plus rapide possible d'une infrastructure qui fait défaut au castrais-mazamétain depuis maintenant trop longtemps. Pour ce faire, je vous propose que l'Assemblée Départementale contribue au débat public sous la forme d'un "cahier d'acteur".

Un "cahier d'acteur" est une contribution écrite, éditée et publiée par la Commission particulière du débat public (CPDP), qui répond aux données posées par le projet motivant le débat public et qui pour ce faire fait part d'observations, de propositions ou d'opinions argumentées.

Rappel des faits : une liaison structurante pourtant laissée inachevée...

Les études préalables au projet de mise à 2x2 voies de la RN 126 entre Castres et Toulouse avaient été incluses dans les études d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraires de 1992 qui prévoyaient une réalisation partielle à 15 ans.

Force est de constater, 17 ans plus tard, que même cette réalisation très incomplète reste inachevée... Certes, un certain nombre de tronçons ont été réalisés :

- La Rocade de Castres (section centrale) réalisée à 2x1 voie, pour un coût total de 15.7 M€, avec une participation départementale de 1.4 M€, en 1996; la section Sud Est de la Rocade ;
- La déviation de Soual, pour un coût total de 12.9 M€, en 2000 ;
- La déviation de Puylaurens, pour un coût total de 45.2 M€, avec une participation départementale de 9 402 000 €, en 2008 ;
- La déviation de Saint Alby (itinéraire court), en cours de réalisation, pour un montant de 9 M€, avec une participation départementale prévisionnelle de 810 000 €.

Il est à noter de plus que – dans le cadre du XII^{ème} Plan – le Département a participé aux études nécessaires en vue de la DUP d'aménagement en 2 x 2 voies à hauteur de 560 000 €. Globalement, sur la période, le Conseil général aura ainsi alloué plus de 12 M€ à l'amélioration de l'itinéraire.

Néanmoins, à ce jour, la partie Soual – Castres reste à réaliser (avec la partie en milieu urbain Castres – Saix (VC 50)), ainsi que la mise à 2x2 voies de Castres – Labruguière, pourtant incluses dans le CPER 2000-2006. Enfin, ce sont les 37 km de liaison entre Puylaurens et Verfeil qui sont entièrement à aménager. Il convient par ailleurs de souligner que parallèlement, la société Autoroutes du Sud de la France (ASF) a réalisé le tronçon A68 – Verfeil (A680) à 2 voies, et que la Haute-Garonne, à parité avec la Région Midi-Pyrénées, a réalisé la déviation de Verfeil à 2 voies.

L'acte II de la décentralisation de la loi d'août 2004 a transféré aux départements plus de la moitié des routes nationales et il était précisé qu'il ne serait plus fait appel aux financements croisés des collectivités territoriales.

Dès novembre 2006, invoquant ses contraintes budgétaires qui rendaient impossible une réalisation à court ou moyen terme, l'État a fait l'hypothèse d'une réalisation accélérée de l'ensemble de la liaison dans le cadre d'une concession autoroutière. A la même époque, le Contrat de Projet État Région 2007-2013 excluait de son maquettage le domaine routier, le Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) étant censé en prendre le relais. Or, la RN 126 – tout comme la RN 88 d'ailleurs – a été également sortie de ce dispositif (seules ont été conservées la Rocade d'Albi et la déviation longue de Saint-Alby à notre demande).

L'État a ainsi préféré la réalisation d'une autoroute concédée entre Castres et Toulouse, annoncée à l'horizon 2014, au doublement de la RN 126 existante, et gratuite.

De son côté, et depuis le début des années 1990, l'Assemblée Départementale à travers l'exercice de ses politiques volontaristes en matière d'aménagement routier et de développement territorial a toujours défendu le projet de désenclavement du bassin de Castres-Mazamet par une infrastructure adaptée aux enjeux socio-économiques actuels, sous la forme d'une 2 x 2 voies vers Toulouse.

Ainsi, outre bien sûr le co-financement qu'il a apporté à de nombreux aménagements liés à la mise en œuvre de cet axe structurant (Cf. ci-dessus), le Conseil général a conduit de multiples initiatives de soutien au projet, dont je vous rappelle ici quelques exemples parmi les plus significatifs de ces dernières années :

- Un courrier co-signé avec les Présidents des Chambres Consulaires tarnaises et adressé au Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 10 octobre 2006 ;
- Des courriers répétés en 2006 et 2007 auprès des services de l'État et du Conseil régional dans le cadre de la négociation du nouveau Contrat de Projet État –Région 2007 – 2013 ;
- Une demande réitérée dans le cadre des négociations des conventions d'applications du CPER et relatives aux pôles de compétitivité, 3 démarches qui peuvent directement bénéficier aux acteurs économiques du bassin de Castres – Mazamet (AeroSpace Valley, AgriMip Innovation et Cancer Bio Santé) ;

- Une délibération de l'Assemblée Départementale en date du 2 juillet 2007, qui décide du soutien à la réalisation de la mise à 2x2 voies sous forme de concession tout en précisant que si cette modalité n'aboutissait pas, l'Assemblée exigerait la réalisation de la mise à 2x2 voies sous maîtrise d'ouvrage État avec application des clés de financement prévues dans le précédent C.P.E.R. ;
- Un courrier adressé au Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire en date du 9 février 2009.

Le Département du Tarn favorable à une liaison structurante qui assure le désenclavement rapide du bassin de vie de Castres-Mazamet

La position départementale quant à la consultation proposée par le débat public est une position claire qui se fonde exclusivement sur la volonté d'un aménagement équilibré et équitable de son territoire : il s'agit en effet pour nous de permettre au bassin de vie de Castres-Mazamet ainsi qu'à tout l'espace de montagne qui lui est associé de bénéficier au plus vite de cette liaison routière structurante. Si la mise en concession est le moyen d'y arriver, nous ne pouvons alors que soutenir la réalisation de l'autoroute.

En réalité, nous prenons acte aujourd'hui d'une situation héritée d'une part de la non réalisation du programme du CPER 2000-2006 et d'autre part de la non prise en compte par l'État de cette opération dans le dernier Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires.

Cette non prise en compte a entraîné un retard considérable que nous ne pouvons que regretter aujourd'hui, mais face auquel nous devons prendre nos responsabilités en affichant une position départementale claire et déterminée.

Cette liaison est de toute première importance pour le développement non seulement du bassin de vie de Castres-Mazamet, mais aussi de l'ensemble du Département. En effet, sa réalisation permettra d'améliorer le débouché sur l'arc méditerranéen et le massif central, et placera le Tarn comme zone de liaison incontournable. Par ailleurs, nous avons démontré à de multiples reprises la valeur ajoutée que permettait l'interconnexion des zones d'activités entre elles : une liaison performante et rapide qui désenclave le bassin économique du castrais-mazamétain assurera cette interconnexion.

De plus, la réussite de la reconversion économique de ce bassin industriellement dégradé passera pour la plus grande part par la réalisation de cette infrastructure. En effet, le territoire de Castres-Mazamet est aujourd'hui en équilibre fragile, la mutation de ses industries traditionnelles a entraîné la perte de 6 000 emplois industriels depuis 1993, son taux de chômage reste élevé ; pour autant de nombreux atouts existent (partenariats engagés avec les pôles de compétitivité, création de zones d'activités, renforcement de l'enseignement supérieur, réalisation d'un réseau numérique, cadencement ferroviaire, liaisons rapides avec Paris et Lyon grâce à l'aéroport Castres-Mazamet, etc.). Dans ces conditions, la réalisation d'une liaison routière performante entre Castres et Toulouse serait un accélérateur de développement du bassin d'emploi.

Nous savons en effet, pour l'avoir constaté sur de nombreux territoires au plan national, mais surtout localement sur l'axe de l'A68 entre Toulouse et Albi, qu'une infrastructure routière de qualité permet un développement rapide et pérenne dans de nombreux domaines : installation d'activités qui ont besoin d'être directement connectées aux grands flux d'échanges nationaux et européens, maintien et arrivée de nouvelles populations avec leurs conséquences dans le domaine de l'habitat et du

maintien de l'économie des services à la personne, attractivité renouvelée dans le domaine du tourisme, etc.

Il convient de souligner ici que le Castrais-Mazamétain, avec ses presque 100 000 habitants, est l'une des dernières agglomérations de France à ne pas être dotée d'une desserte à 2x2 voies. A titre d'exemples, en Midi-Pyrénées, Montauban, Auch, Foix, Pamiers, Cahors, sont aujourd'hui toutes reliées à la capitale régionale. Nous demandons ainsi, légitimement, une liaison routière digne du niveau de ce bassin de vie.

Par ailleurs, il convient de considérer l'empreinte écologique de cet équipement dans le cadre d'une approche globale de l'aménagement du territoire. Faire le choix d'une solution routière à 2x2 voies ce n'est pas agir contre l'écologie, mais c'est au contraire s'inscrire dans une véritable démarche de développement durable en maintenant actif un bassin d'emploi et d'habitat, c'est-à-dire un véritable bassin de vie. Il s'agit en effet de permettre le maintien des populations sur place, d'éviter ainsi de longs et coûteux transferts domicile / travail sur l'aire toulousaine, de maintenir des infrastructures et équipements de services déjà existants qui profitent non seulement au castrais-mazamétain mais aussi à l'ensemble de la montagne tarnaise.

Afin de minimiser au maximum les conséquences environnementales d'une mise à 2 x 2 voies, ne pourrait-on pas développer des outils d'encadrement spécifiques, et s'appuyer par exemple sur ce qui avait été fait à l'époque dans le cadre de la liaison Rodez – Saint Etienne : la signature d'une Charte "Pour une route durable" ? (signée par les Ministères de l'Équipement et de l'Environnement et le Syndicat Mixte de la RN 88).

Enfin, nous devons également avoir le souci de la sécurité de nos concitoyens. Il est ainsi certain que cet axe entre Castres et Toulouse verrait son accidentologie grandement diminuer s'il était mis aux normes de la sécurité moderne.

En soutenant le projet de liaison Castres-Toulouse, nous agissons pour le maintien de pôles d'équilibre au sein de l'espace rural, et affirmons ainsi notre volonté de ne pas consacrer le phénomène urbain comme seul modèle de développement humain et territorial. Nous souhaitons privilégier la qualité de vie de nos concitoyens. Je vous rappelle d'ailleurs que l'*Atlas Démographique Économique et Social du Tarn* (volume 2) nous avait montré que le Département occupait le second rang des départements français au sujet de la qualité de vie, le cinquième au sujet de la santé, le cinquième pour ce qui relève des conditions de vie des seniors tout en obtenant le 39^{ème} rang en dynamisme économique. Cet équilibre entre solidarité et développement économique constitue le principal enjeu de l'ensemble des interventions de notre assemblée.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous appelons de nos vœux la réalisation la plus rapide possible d'une 2 x 2 voies, et ce dans un cadre respectueux de l'environnement et du cadre de vie de nos concitoyens.

Pour un financement de l'ouvrage supportable pour les ménages tarnais

Parce que notre assemblée souhaite l'équité dans le traitement des différentes composantes de son territoire, nous ne validerons pas une solution financière défavorable aux citoyens du sud – Tarn. En effet, le nord et l'ouest du Département ont bénéficié de la liaison autoroutière vers Toulouse depuis maintenant plus de dix ans, alors même que le sud et l'est sont toujours dans l'attente de l'infrastructure tout en

ayant contribué financièrement par l'impôt à l'A68. Aussi, les solutions de financement de l'ouvrage, ainsi que la fixation du prix du péage dans le cas de la validation de la concession autoroutière, devront être supportables pour les citoyens tarnais, au premier rang desquels les habitants du bassin de vie du castrais-mazamétain.

Ainsi, dans ce cas-là, nous demandons à ce que la définition du prix pour l'utilisateur prenne en compte les investissements publics déjà consentis sur les autres tronçons de la liaison Castres – Toulouse (déviation de Puylaurens, de Soual, etc.). Par ailleurs, le département du Tarn, s'il était sollicité en cofinancement des aménagements restants souhaite également que les contributions publiques soient répercutées sur le prix pour l'utilisateur tarnais. Enfin, il est rappelé que ces participations ne sauraient s'envisager que dans un contexte de réformes des collectivités territoriales institutionnelles et financières stables.

En conséquence, je vous demande de :

- Valider la position départementale exprimée dans le présent rapport,
- L'argumenter dans un document le plus complet possible, et la proposer au Débat Public ouvert le 21 octobre prochain sous la forme d'un Cahier d'Acteur,
- M'autoriser à signer tout document y afférant,

Je vous prie d'en délibérer.