

cndp
Commission nationale
du débat public

Bilan

du débat public

**Projet d'achèvement
de la mise à 2 x 2 voies
de la liaison Castres-Toulouse
par mise en concession
autoroutière**

21 octobre 2009 - 28 janvier 2010

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

24 mars 2010

Saisie le 23 décembre 2008 par le Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat chargé des transports du projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 4 février suivant d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une Commission particulière (CPDP).

Elle a en effet considéré que :

- cette liaison via l'autoroute A68, classée grande liaison d'aménagement du territoire, revêt un caractère d'intérêt national ;
- les impacts socio-économiques pour le développement du bassin d'emploi de Castres-Mazamet et de l'aire métropolitaine de Toulouse sont importants ;
- 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 ;
- le projet comporte plusieurs modalités de financement ;
- 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 ce contournement par décision ministérielle du 16 juillet 2008 constitue un élément nouveau de la concertation.

La CNDP a par ailleurs décidé que le dossier du débat devait comporter les résultats des études spécifiques engagées sur les thèmes particulièrement sensibles d'un point de vue environnemental.

Le même jour, elle a nommé Madame Danielle Barrès présidente de la Commission particulière du débat public.

Sur proposition de cette dernière, elle a, le 4 mars 2009, nommé membres de la CPDP Madame Nerte Dautier et Messieurs Nicolas Benvegno, Jean Crespon et Jean-Yves Ollivier.

Le 2 septembre 2009, la CNDP a considéré que le dossier établi par le maître d'ouvrage était suffisamment complet pour être soumis au débat public, dont elle a fixé les dates (du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010) et approuvé les modalités d'organisation.

LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Une concertation publique avait été organisée entre octobre 2007 et janvier 2008 et avait permis de présenter les études d'avant-projet sommaire, en particulier sur différents corridors possibles. Les échanges de l'époque avaient mis en lumière l'impatience des uns, mais, chez d'autres, des oppositions sur le principe de la concession, voire sur le principe même de l'aménagement à 2 x 2 voies. A l'issue de cette concertation, l'Etat s'était engagé à saisir la CNDP.

■ Les raisons du projet selon le maître d'ouvrage

Le projet de mise à 2 x 2 voies et de concession autoroutière doit être considéré, selon la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), comme un outil d'aménagement du territoire au service de l'équilibre des territoires entre métropole et villes moyennes en étoile autour de Toulouse, en l'occurrence l'agglomération Castres-Mazamet, contribuant à freiner l'étalement urbain, dénoncé par tous.

Afin de faciliter l'évolution de cette agglomération, le projet vise à améliorer ses liaisons avec la capitale régionale. Liaisons d'autant plus souhaitables que la mutation économique du bassin Castres-Mazamet a permis de renforcer le réseau de PME et donné naissance à de nombreuses zones d'activités, à une technopole favorisant l'innovation et à un pôle d'enseignement supérieur dynamique, sans oublier le pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé travaillant en réseau avec Toulouse.

Or, la situation actuelle se caractérise par des temps de parcours élevés entre ce bassin de vie et d'activité et la capitale régionale, que ce soit par voie routière ou ferroviaire. Même si des efforts ont été entrepris ou sont en cours, l'Etat, constatant que la voiture est et restera le moyen de transport privilégié (90 % des trajets aujourd'hui, 85 % en 2025 selon ses prévisions), propose de poursuivre la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse.

■ Comment ?

Les travaux envisagés entraîneraient la réalisation de trois sections neuves à 2 x 2 voies :

- 33 kilomètres entre Verfeil et Puylaurens (incluant la déviation de Cuq-Toulza)
- 4 kilomètres entre Puylaurens et Soual
- 15 kilomètres entre Soual et Castres.

Selon le maître d'ouvrage, au rythme des crédits budgétaires et avec un partenariat restant à définir avec les collectivités territoriales, l'aménagement complet de la liaison ne pourrait être achevé avant 2025, alors qu'une mise en concession le permettrait à l'horizon 2015.

C'est pourquoi les modalités de financement de ces travaux ont été proposées au débat. Ou bien elles prendraient la forme d'une mise en concession, ce qui impliquerait un coût de 335 millions € TTC (valeur 2009), un péage estimé sur les bases actuellement pratiquées à 6 € pour une voiture, une subvention d'équilibre de 113 millions € HT (valeur 2009). Dans ce cas, l'aménagement - avec cinq échangeurs - serait achevé à l'horizon 2015 et permettrait un gain d'environ 15 minutes pour le trajet Castres-Verfeil.

Ou bien elles se traduiraient par la mise en œuvre de crédits publics d'Etat pour un montant de 325 millions € TTC (valeur 2009), l'aménagement progressif d'une voie express n'impliquant dans ce cas aucun péage mais allongeant les délais (réalisation de Castres-Puylaurens avant 2025 et au-delà pour Puylaurens-Verfeil ; réalisation de 3 échangeurs d'ici 2025 et de 5 à terme).

Selon le maître d'ouvrage, les impacts sur l'environnement naturel et le cadre de vie, comme la consommation foncière, d'environ 350 hectares, seraient pratiquement identiques dans les deux hypothèses. Quelle que soit l'option retenue, les caractéristiques techniques finales seraient quasiment similaires, le tracé identique, les dimensions et les interdictions d'accès semblables ; un itinéraire de substitution - réutilisant majoritairement la route nationale actuelle dans l'hypothèse autoroutière - devrait être proposé aux usagers qui ne pourraient ou ne voudraient emprunter la 2 x 2 voies.

DES AVIS TRÈS PARTAGÉS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

■ Un réseau routier archaïque pénalisant les perspectives de développement de ce bassin d'emploi

Dès la première réunion publique à Castres, les principaux arguments en faveur ou en défaveur du projet ont été avancés. Les acteurs « institutionnels », politiques ou professionnels, ont en général mis l'accent sur la nécessité de désenclaver le sud du département. Il a été relevé que

l'agglomération de Castres-Mazamet est la seule agglomération de 100 000 habitants à ne disposer ni d'autoroute, ni de gare TGV ni d'aéroport international. Un conseiller général, président du pays Sidobre-Monts de Lacaune, souligne que si en 15 ans le bassin Castres-Mazamet a perdu 500 emplois, alors que des milliers d'emplois ont été créés à Toulouse ou dans des villes comme Montauban ou Albi, cette situation s'explique par l'éloignement des voies de communication. Tout le monde ou presque dénonce « l'archaïsme du réseau routier », l'insécurité routière régnant sur le réseau, la difficulté de prévoir le temps passé pour se rendre à Toulouse. Il convient donc de parfaire cette liaison.

A Castres, dans une intervention pleine d'allant, un député du Tarn assure que « tout le monde veut l'autoroute : ceux que le suffrage universel a investi de sa confiance, des élus de gauche, des élus de droite et même des élus du centre, des élus de la Région Midi-Pyrénées, des élus du Conseil général du Tarn, les élus nationaux, la plupart des élus locaux ». Sur ce même registre, on a entendu de nombreux intervenants comme, entre autres, le maire de Burlats et président de la Communauté de communes Sidobre-Val d'Agout, le président du SCoT du Pays d'Autan (« pour que vive notre Pays d'Autan, vivement l'autoroute »), ou encore des chefs d'entreprise castrais (« payons pour une infrastructure plutôt que de payer pour l'erreur de ne pas l'avoir faite » a dit l'un d'entre eux). Le Conseil économique et social régional partage cette opinion, tout en souhaitant que l'Etat prenne à sa charge l'intégralité de la subvention d'équilibre.

■ Mais ceci n'empêche nullement que se soient exprimées des oppositions au projet, des insatisfactions et des positions divergentes ou que soient posées des conditions particulières.

La Région Midi-Pyrénées, regrettant que l'Etat n'ait pas honoré les engagements pris au titre du contrat de plan Etat-région de 2000-2006, s'est prononcée en faveur de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Mazamet, tout en souhaitant que ce projet bénéficie de fonds supplémentaires dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers ou soit inscrit au titre des opérations financées par l'emprunt national récemment décidé. Quant au Conseil général du Tarn, s'il accepte la mise en concession autoroutière dans l'hypothèse où ceci constituerait « le moyen d'y arriver le plus vite », il a souligné la nécessité d'opter pour un financement supportable pour les ménages tarnais, conditionnant son éventuelle participation au financement de l'ouvrage.

UN SOUTIEN AU PROJET JUSTIFIÉ AVANT TOUT PAR DES PRÉOCCUPATIONS DE NATURE ÉCONOMIQUE

Toutes les réunions publiques ont donné l'occasion à de nombreux intervenants d'insister sur la nécessité de désenclaver leur territoire. A ce sujet, la lecture des cahiers d'acteurs, entre autres, est révélatrice. Nombreux sont ceux qui insistent sur l'urgence de cet aménagement et se déclarent favorables à la mise en concession, à l'exception de la Chambre d'agriculture du Tarn qui ne s'est pas prononcée sur la modalité de financement. Que ce soit des élus du Pays d'Autan, des professionnels (CCI du Tarn, Office interconsulaire des transports et communications du midi ou la Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat de Midi-Pyrénées) comme certaines associations (Les Routes de l'Avenir, par exemple), tous mettent en tête de leurs priorités l'indispensable désenclavement et la poursuite, ou plutôt la relance, impérieuse du développement économique d'un territoire se sentant oublié depuis de nombreuses décennies. Ne lit-on pas dans un cahier d'acteur qu'il convient de « mettre fin à un gâchis économique, social et humain » ? L'Office interconsulaire mentionné ci-dessus n'hésite pas de son côté à affirmer que « la 2 x 2 voies à aménagement progressif sonnerait le glas du bassin de Castres-Mazamet ».

De nombreuses activités, disent-ils, auraient tout à gagner d'une amélioration de cette liaison routière : les industries forestières comme celles de la salaison situées toutes deux largement en zone de montagne, le tourisme, les activités de formation et de recherche, l'exploitation du granit du Tarn, les secteurs de la chimie, de la mécanique ou de la pharmacie, les transports sanitaires, etc. Même si l'on ne témoigne pas d'un enthousiasme débordant pour la mise en concession, on admet comme un chef d'entreprise que « pour avoir une chance de stopper la désindustrialisation de ce territoire, l'autoroute Castres-Toulouse n'est sûrement pas une condition suffisante. C'est en tout cas une condition absolument nécessaire ». Aussi équilibré, un délégué à la Communauté d'agglomération Castres-Mazamet, s'il reconnaît que l'autoroute n'est pas une potion magique à tous les maux, comprendrait cependant difficilement ce qui justifierait de « laisser mourir un bassin de 150 000 habitants ».

MAIS POUR D'AUTRES, LE PROJET AUTOROUTIER N'EST PAS LA PANACÉE

Ces sentiments sont-ils partagés par tous ? Non puisque ce projet pourrait se traduire, comme le suggère une intervenante à Brassac, par un coup porté aux activités commerciales de la zone de Castres-Mazamet au profit de la ville de Toulouse. Non également, car gagner 5 à 10 minutes pour se retrouver bloqué à l'arrivée sur Toulouse n'apparaît pas pour certains constituer un objectif pertinent- d'autant plus, ajoute-t-on, si l'on s'oriente vers une limitation à 110 km/h de la vitesse autorisée sur autoroute. Non aussi car rien n'assure selon des intervenants que l'attraction ne se fera pas dans le sens inverse à celui que l'on espère. Non également, car, selon certains et exemples à l'appui, l'équation autoroute = développement ne se vérifie pas automatiquement. Pour le Conseiller général du canton de Lanta, le préjudice environnemental, agricole et le coût financier du projet sont énormes pour un résultat très incertain, très hypothétique ; selon lui, on peut faire à peu près aussi bien en gain de temps, en matière de sécurité pour beaucoup moins cher, sans tout dégrader.

Plus radicaux, des habitants du Nord Lauragais s'opposent à une autoroute dans la vallée du Girou. L'association « Terres et Coteaux du Lauragais » refuse quant à elle tout autant la création d'une autoroute payante que l'aménagement progressif de l'itinéraire en 2 x 2 voies et demande la seule sécurisation de l'itinéraire Verfeil- Soual ; d'autres, n'acceptant pas d'être « dédaigneusement écartés » comme cela a été dit à Lavaur, ont prôné à de multiples reprises un tracé alternatif Castres-Lavaur-Saint-Sulpice-Toulouse en regrettant qu'une telle hypothèse ait été insuffisamment étudiée.

L'octroi d'une concession au secteur privé se heurte à l'opposition, de nature politique, d'une partie des intervenants. Par exemple, le maire de Saint-Pierre, vice-président de la Communauté de communes des Coteaux du Girou, se refuse d'imaginer que les élus, qui ont déjà payé les déviations de Soual, de Puylaurens et de Verfeil, acceptent d'augmenter les impôts locaux pour financer une subvention à un investisseur privé.

La solution serait-elle à rechercher auprès d'une amélioration des transports ferroviaires comme le suggèrent certains ? Selon la DREAL, malgré les investissements prévus en la matière - plus de 800 millions d'ici 2013, dont environ 300 millions pour l'ensemble des lignes ferroviaires desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice - la part du train dans les déplacements entre Castres et Toulouse passerait de 10 % en 2007 à 15 % en 2025, ne permettant pas de répondre aux besoins de déplacement et aux enjeux du territoire. Ceci n'empêche pas, au contraire, la FNAUT de défendre dans son cahier d'acteur l'idée que « le développement massif des transports en commun, notamment du rail, permettra un report modal de la route vers ceux-ci tout en répondant à l'urgence environnementale et climatique et qu'ainsi la réalisation de l'autoroute Castres-Toulouse devient inutile ».

En résumé, les habitants du Tarn intervenant lors du débat, et avant tout ceux de Castres et de Mazamet, se sont déclarés en grande majorité en faveur d'une autoroute, ceux de Haute-Garonne, sans nier qu'il faille désenclaver ces villes, se prononçant contre le projet au nom principalement de la protection des activités agricoles, refus relayé par le Conseil général de ce département.

POUR UNE MEILLEURE COHÉRENCE DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT ET UNE PLUS GRANDE ÉQUITÉ

■ Un souci de cohérence

Quel qu'ait été le sens de leurs interventions, tous les participants au débat ont plaidé pour une meilleure cohérence territoriale. Pas de réunion, ou presque, sans que l'on ait fait référence aux SCoT (quatre sur l'aire urbaine toulousaine, un pour le Pays d'Autan) et à la Charte interSCoT ou souhaité de tels documents pour les secteurs n'en disposant pas à l'heure actuelle. Il est intéressant de relever qu'un tel souci s'exprime de plus en plus fréquemment lors des débats qu'organise la CNDP. Est-ce afin de retrouver dans son environnement proche des repères que le phénomène de mondialisation tend à brouiller ?

■ Équité territoriale : avoir les mêmes chances que les autres

On a entendu à Revel une personne s'écrier que « sans l'autoroute, on est dans l'inégalité totale. On sacrifie un territoire, on sacrifie des gens, et cela rien ne peut le justifier ».

On souhaite souvent que ce bassin, surtout l'agglomération de Castres-Mazamet en réalité, bénéficie des mêmes avantages que d'autres parties du territoire régional ou national. « Ce pays a des ressources et de l'énergie... et l'a montré plus d'une fois. Tout ce qu'il demande, c'est d'être traité comme les autres territoires de France, et de pouvoir jouer à armes égales » entend-on à Mazamet.

Selon un salarié des Laboratoires Pierre Fabre : « pour rester compétitifs, pour continuer à nous développer depuis Castres, nous avons besoin de l'autoroute. Sans cela, nous ne nous battons pas avec les mêmes armes que nos concurrents ». A Soual, une représentante du Comité départemental du tourisme du Tarn ajoute : « L'absence d'autoroute est aujourd'hui dissuasive pour attirer les touristes chez nous, qui préfèrent d'autres territoires de Midi-Pyrénées comme l'Ariège, le Tarn-et-Garonne ou le Lot au Sud du Tarn, car ces territoires, eux, bénéficient tous d'accès autoroutiers. »

■ Équité sociale : le péage, point d'achoppement

Pour le maître d'ouvrage, le prix du péage envisagé est comparable à celui d'autres liaisons autoroutières, du même ordre par exemple que pour aller à Carcassonne ou à Pamiers. De plus, il convient pour en évaluer les conséquences de prendre en compte l'évolution des comportements (covoiturage par exemple) ou l'existence de systèmes d'abonnements proposés par les concessionnaires ou soutenus par les collectivités pour en juger définitivement.

L'éventualité d'un péage ne gêne pas divers intervenants, comme la présidente de l'association des élus du Pays d'Autan pour qui « si le prix à payer est de 5 euros pour gagner 40 ans, alors, je dis oui à la mise à 2 x 2 voies par concession autoroutière » ; mais elle en rebute de nombreux autres : « quel usager régulier pourra consentir un budget de l'ordre de 300 euros par mois à ce genre de petite plaisanterie ? » a-t-on entendu.

N'oublions pas non plus un autre argument souvent avancé : les patients castrais souffrant d'affections lourdes doivent subir un déplacement difficile à supporter pour pouvoir, sur Toulouse, bénéficier de soins adaptés ; inégalité donc aussi sur le plan sanitaire.

■ D'autres pistes seraient-elles envisageables ?

Evoquons ici les souhaits exprimés par exemple par l'association Cercle Cité Solidaire en faveur d' « une approche sociale de la tarification », par le président du Conseil général réclamant « un financement de l'ouvrage supportable par les ménages tarnais » ou encore par une conseillère générale du Tarn évoquant un péage provisoire - dont les bénéficiaires seraient les collectivités plutôt qu'une société privée, même si une telle proposition s'avère peu compatible avec les dispositions légales en vigueur. On s'est demandé également si l'on ne pourrait pas affecter le montant de l'éventuelle subvention d'équilibre pour réaliser dès 2015 la liaison Castres-Puylaurens et les aménagements de sécurité indispensables sur la section Verfeil-Puylaurens afin de rendre l'itinéraire actuel plus compétitif.

Des interventions, comme celle du représentant de l'Union des syndicats CFDT du Tarn, s'essaient à la synthèse : oui au projet, mais à condition que l'Etat et les collectivités partenaires se donnent les moyens nécessaires pour maîtriser les impacts de cette 2 x 2 voies sur les exploitations agricoles, les habitants des communes traversées et les espaces naturels et exigent des futurs concessionnaires la mise en place d'une tarification adaptée aux salariés.

L'ENVIRONNEMENT ET L'AGRICULTURE

■ Des effets limités selon le maître d'ouvrage

Selon la DREAL, les enjeux environnementaux sur l'axe lui-même de la route nationale 126 s'avèrent limités et localisés essentiellement dans la vallée du Girou. Les effets sur les eaux superficielles ou souterraines lui semblent maîtrisables. Concernant la faune et la flore, les inventaires écologiques réalisés devraient permettre d'optimiser le tracé, pour préserver les habitats et les espèces, notamment sur les rives de l'Agout et sur le Girou. Des mesures compensatoires permettraient, si nécessaire, la reconstitution de milieux traversés par la 2 x 2 voies. Pour le maître d'ouvrage, l'intégration paysagère du projet, dans le cadre du " 1 % paysage et développement ", est l'une de ses préoccupations majeures et la conception même de l'ouvrage devrait aussi y répondre.

A ce propos, le représentant de la société Arcour, filiale de Vinci, concessionnaire de l'A19, sollicité par la CPDP, a présenté à Caraman les efforts déployés pour faire de cette infrastructure une « éco-autoroute », ce qui pourrait être le cas pour une éventuelle A126. Mais force est de constater, au vu des réactions enregistrées, que l'auditoire n'a pas majoritairement été convaincu.

En réalité, les effets sur l'environnement dépendraient selon la DREAL du calendrier de réalisation des travaux : ils seraient quasi-immédiats dans l'hypothèse de la concession, étalés dans le temps dans celle d'un aménagement progressif sur fonds publics.

Par ailleurs, dans la première hypothèse, le trafic diminuerait sur la RN126, ce qui améliorerait la situation de ses riverains : moins de nuisances sonores, une meilleure qualité de l'air et des gains en termes de sécurité. Le trafic dans les traversées de Puylaurens et de Soual devrait en revanche augmenter sensiblement. Concernant les habitations situées à proximité de la future 2 x 2 voies, des protections acoustiques seraient définies pour réduire les gênes occasionnées par le projet.

■ Mais des questions restent en suspens

On sort rapidement des préoccupations « nimbystes » lorsque l'on s'intéresse aux arguments présentés notamment par divers cahiers d'acteurs. En quoi, est-il demandé, construire une autoroute entre Castres et Toulouse permettrait de contribuer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre ? Comment un tel projet encouragerait-il la nécessaire sobriété en matière de consommation d'énergie ? Comment contribuerait-il à limiter l'usage de la voiture individuelle au profit d'un recours accru aux transports collectifs ? A quelle cohérence d'aménagement du territoire répond-il quand il voue à l'urbanisation un territoire à forte vocation agricole en l'absence d'outil efficace de maîtrise de l'urbanisme et de régulation foncière ? Est-il raisonnable de « sacrifier » 350 hectares de terres vouées à l'agriculture ?

Et même si la Société d'Aménagement Foncier Aveyron, Lot, Tarn est prête à mettre en œuvre des solutions adaptées aux diverses situations foncières induites par le projet, on continue à redouter ses impacts sur le parcellaire. La Table ronde thématique tenue à Caraman a mis en lumière d'autres inquiétudes ressenties par les agriculteurs : comment est prise en compte la valeur culturelle des sols ? Quel sera l'avenir des jeunes souhaitant s'engager dans une profession agricole s'ils peinent à se procurer les surfaces exploitables ?

■ Le Grenelle de l'environnement, une référence commune

Tant le maître d'ouvrage que les détracteurs du projet se réfèrent au Grenelle de l'environnement pour justifier leurs propositions ou positions.

Pour la DREAL, ce projet participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et répond aux objectifs assignés par le Grenelle à la création de routes nouvelles, à savoir la réduction de l'insécurité routière ou la satisfaction de besoins d'intérêt local. Le projet s'inscrit dans le cadre des orientations nationales en matière d'aménagement du territoire et obéit aux priorités dégagées par le schéma régional d'aménagement comme par la Charte InterSCoT qui édicte le principe de complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse. Il est aussi compatible avec le SCoT du Pays d'Autan qui pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du sud-tarnais.

Mais la FNAUT dénonce l'incohérence de ces propositions d'aménagement, quelles qu'en puissent être les modalités, avec les orientations stratégiques de la loi Grenelle 1 votée en juin 2009. Selon l'association Les Vallons, « le projet autoroutier présenté par la DREAL est inopportun car en totale contradiction avec tous les schémas d'aménagement des territoires ». Pour la Fédération France Nature Environnement Midi-Pyrénées, le dossier de base du débat public « n'est pas sincère », le projet est en opposition avec les politiques publiques d'aménagement du territoire et se traduira par un grignotage des zones agricoles et une augmentation du transport individuel.

Le Grenelle de l'environnement serait-il « instrumentalisé » comme le pense une intervenante à Revel ? D'autres débats publics peuvent laisser penser qu'une telle question n'est effectivement pas hors de propos lorsque l'on constate que l'on invoque le Grenelle aussi bien pour défendre que pour critiquer les projets soumis à débat.

DEUX DIFFÉRENCES NOTABLES AVEC LES AUTRES DÉBATS PUBLICS

Habituellement, les réunions publiques rassemblent avant tout des opposants aux projets soumis à discussion. Or, tout au long de ce débat, les défenseurs de l'option autoroutière - que l'on trouve avant tout dans le bassin Castres-Mazamet - se sont très largement mobilisés et ont développé de nombreux points de vue, d'ailleurs parfois redondants. Si les intervenants refusant cette option n'ont pas été autant présents, force est de constater qu'ils ont développé des discours aussi argumentés. Peut-être s'est-on mieux organisé chez les premiers, bien que les seconds aient relayé leurs positions au moyen de blogs particulièrement actifs. En tout état de cause, rappelons que les débats publics organisés par la CNDP ne sont ni des sondages, ni des référendums. Seul compte le poids des arguments et non leur répétitivité aussi bien a-t-elle pu avoir été, semblerait-il, planifiée. N'est-ce pas ce qu'exprime lors de la réunion de clôture un conseiller général de Haute-Garonne lorsqu'il souhaite : « que la puissance des pro-autoroutes soit comparée à la pertinence et au sens des responsabilités des anti » ?

De même, la présence continue de nombreux élus rompt dans ce cas avec ce qu'il est souvent donné de constater lors d'autres débats publics. Faut-il y voir une manifestation de la longue et forte tradition républicaine de cette région et de ses représentants ? Ceci illustre bien que pour certains la démarche de démocratie de proximité mise en œuvre à l'occasion des débats publics ne s'oppose en rien à l'exercice de la démocratie représentative. On ne peut que s'en féliciter, car tel n'est pas toujours le cas.

QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

■ Un débat ayant fortement mobilisé tous les acteurs et s'étant déroulé dans de bonnes conditions

Près de 4500 personnes ont participé aux onze réunions publiques, judicieusement réparties sur le territoire concerné. C'est dire l'intérêt qu'ont ressenti aussi bien le public que ses représentants élus, professionnels ou associatifs qui ont produit 48 cahiers d'acteurs, 116 contributions, 114 avis et ont posé 310 questions *via* le site Internet qui a été visité à 18 451 reprises.

Par son comportement, la CPDP a permis que le débat se déroule dans de bonnes conditions, que la règle fixée aux temps de paroles soit acceptée et scrupuleusement respectée et donc que de très nombreuses personnes aient pu s'exprimer. Même si l'ambiance a parfois été un peu « chaude », on ne peut que se féliciter du sérieux et de la politesse dont ont fait preuve tous les participants.

■ Une multiplicité d'éléments à prendre en compte

Désenclavement du bassin de vie de Castres-Mazamet ; attentes diverses selon que l'on vit dans tel ou tel département, à proximité ou sur tel ou tel point de l'itinéraire ; amélioration des conditions de circulation ; préservation du milieu et des activités agricoles ; poursuite d'une plus grande équité territoriale et sociale ; respect des objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement ; complémentarité entre les divers modes de déplacements ; lutte contre l'étalement urbain... Autant d'éléments, parmi d'autres, dont le maître d'ouvrage aura à tenir compte lorsqu'il décidera de la suite à donner à son projet.

■ Une poursuite des échanges ne pourra qu'aider le maître d'ouvrage

Sera-t-il aisé de les concilier en prenant une décision tranchant exclusivement la question « oui ou non à la mise en concession » ? Il est permis de s'interroger. N'est-ce pas la raison pour laquelle la Fédération France Nature Environnement Midi-Pyrénées, qui juge que l'opportunité du projet n'a pas été démontrée, pense que seule la mise en œuvre d'un bouquet de solutions serait à même de répondre aux divers besoins exprimés par les populations et les acteurs ? En tout état de cause, les échanges devront continuer. Le maître d'ouvrage y est prêt : « S'il devait y avoir une décision positive de poursuivre, que ce soit le projet de concession ou un projet d'aménagement progressif,... il y aurait bien sûr à remettre en place un dispositif selon des modalités qui restent à préciser ».

Cette poursuite de la réflexion permettra au maître d'ouvrage d'éclairer sa décision au vu de la demande d'expertises complémentaires, que la CNDP lui a transmise fin décembre 2009, relatives à d'éventuels travaux de sécurisation de la RN126 et à un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la vallée de l'Agout souhaitées par le Collectif RN126 et l'Union Protection Nature Environnement du Tarn. Même si ces deux études s'apparentent davantage à des études nouvelles qu'à des expertises complémentaires proprement dites, raison pour laquelle la CNDP n'a pas donné suite à cette demande, les préoccupations qu'elles soulèvent n'en traduisent pas moins les attentes d'une partie notable de la population concernée pour des solutions alternatives.

Relisant le bilan du débat de fin 2007 sur le projet - abandonné par la suite - de grand contournement de Toulouse, je m'aperçois qu'il aurait été possible d'en reprendre nombre de sous-titres, à savoir :

- Ce débat a été avant tout celui de l'aménagement territorial de l'aire métropolitaine toulousaine
- Etalement urbain *versus* redéploiement des activités économiques
- Des terres agricoles et des espaces naturels à sauvegarder
- Deux arguments principaux sous-tendent l'opposition au projet ; l'un de nature « locale », l'autre de nature plus générale
- Rechercher une complémentarité d'ensemble en matière de modes de déplacement
- Les défenseurs du projet s'expriment aussi en fonction de réalités locales pour les uns, et de considérations économiques pour les autres ;

C'est dire la persistance des problèmes ressentis au sein de cette région et la nécessité d'y apporter des réponses efficaces.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe DESLANDES



cndp
Commission nationale
du débat public

Commission nationale du débat public
6 rue du Général Camou - 75007 Paris
Tel : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr