

**Autoroute Castres-Toulouse**  
**Bilan de la première phase de la concertation**  
**sur les fuseaux**

**décembre 2010-mai 2011**

Rapport établi par  
**Nerte Dautier**  
garant

## Sommaire

<b>Le contexte de la concertation territoriale</b>	3
<b>Avant le débat public</b>	
<b>Après le débat public : la décision</b>	
<b>La préparation de la concertation territoriale</b>	3
<b>L'architecture de la concertation</b>	
Le dossier de la concertation	
Le comité de suivi	
La nomination du garant, son rôle	
La charte de la concertation	
<b>Méthodologie mise en place par le MO</b>	5
<b>Organisation de la concertation</b>	
<b>L'information et la participation des acteurs et du public</b>	
Les réunions et les documents	
Le site Internet	
La presse régionale	
Information diffusée par les canaux associatifs	
<b>La concertation territoriale</b>	
Les premières réunions de concertation dans les communes	
La deuxième série de réunions	
La transparence de la démarche	
Les comités de suivi	
Les permanences en mairie	
<b>Le recours au garant</b>	
<b>Le garant dans la concertation territoriale</b>	9
<b>Participation</b>	
<b>Perception de la participation des acteurs par le garant</b>	
<b>La posture du garant</b>	
<b>Les conclusions du garant sur la concertation</b>	9
<b>Suggestions</b>	11
<b>Annexes</b>	12

## **Le contexte de la concertation territoriale**

La concertation qui nous occupe actuellement découle de la décision ministérielle du 25 juin 2010, consécutive au débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière.

Un certain nombre d'étapes doivent être rappelées pour la bonne compréhension de cette nouvelle phase.

### **Avant le débat public**

Dès le début des années 90, l'État, responsable des grandes liaisons d'aménagement du territoire, étudia la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse via la RN 126 et sa connexion à l'autoroute A 68.

L'aménagement de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine en route à 2x2 voies, avec échangeurs dénivelés, fit ainsi l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 publiée au Journal Officiel du 17 août 1996.

Cette décision fut confirmée à plusieurs reprises, notamment lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, qui classa la liaison Castres-Toulouse via l'A 68 parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire, puis lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) d'octobre 2005.

De plus, l'autoroute Castres-Toulouse est actuellement inscrite à l'avant-projet consolidé du schéma national des infrastructures de transport. La mise à 2x2 voies s'est engagée progressivement depuis la décision ministérielle de 1994. En 1996, les Autoroutes du Sud de la France ont construit la bretelle autoroutière A 680, ainsi que la bifurcation autoroutière entre l'A 68 et l'A 680 et le demi-échangeur de Gragnague. Plusieurs sections à 2x2 voies ont été réalisées ou font l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Après consultation et accord des collectivités concernées, le ministre en charge des transports a décidé en janvier 2007 d'accélérer la réalisation de la liaison autoroutière Castres-Toulouse par mise en concession. Une première concertation avec les élus et le public a été conduite en 2007 et 2008.

Le 4 février 2009, la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) a décidé que 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 devait faire l'objet d'un débat public.

### **Après le débat public : la décision**

A la suite du débat public qui s'est déroulé d'octobre 2009 à janvier 2010, le ministre en charge des transports a décidé le 25 juin 2010 du principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière; « les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens » (Article 1).

Les articles 2 et 3 de cette décision déclinent les sujets sur lesquels devront porter les études, l'article 4 porte sur la mise en place par le préfet de Région d'un comité de suivi, l'article 5 porte sur la nomination d'un garant.

L'article 6 décline les organismes d'Etat chargés de l'exécution de cette décision.

[*annexe 1*]

## **La préparation de la concertation territoriale**

Une nouvelle étape s'engage donc, celle de la concertation pour la phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Cette concertation, qui doit être continue, fait partie intégrante du processus d'études ; elle doit permettre la compréhension et l'intégration des

enjeux territoriaux dans le projet, ainsi que la participation des différents acteurs à l'élaboration du projet.

### **L'architecture de la concertation**

Le préfet de la Région Midi-Pyrénées est chargé du pilotage et de la coordination des études nécessaires. Il s'appuie pour cela sur la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Midi-Pyrénées .

Articulées en trois étapes, ces études visent à une définition progressive d'un tracé autoroutier entre Castres et Toulouse :

- Première étape : choix du fuseau d'études
- Deuxième étape : études détaillées du tracé de référence
- Troisième étape : finalisation du tracé et constitution du dossier d'enquête publique.

La DREAL a produit un **document** intitulé *Autoroute Castres-Toulouse Dossier de concertation*.

Le préfet de Région, à la demande du ministre, a nommé un **comité de suivi** et sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin de nommer un **garant** de la concertation, neutre et indépendant.

S'appuyant sur la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 qui incite à une concertation large et continue pour les grands projets d'aménagement entre autres, permettant la prise en compte de la pluralité des points de vue, il a proposé une **charte de la concertation** et arrêté les **modalités** de celle-ci.

[annexe 2]

### ***Le dossier de la concertation***

Le dossier établi par la DREAL est *la pierre angulaire* et le socle d'une information partagée entre le maître d'ouvrage (MO), les acteurs de la concertation et le grand public. Il se compose de deux parties :

- la première partie est une présentation générale du projet dans sa globalité,
- la seconde partie présente une analyse précise des cinq secteurs géographiques dans lesquels sont inscrits les fuseaux d'étude.

La concertation permettra d'enrichir ces informations par l'apport des élus et de la population concernée.

Largement illustré, avec une cartographie claire et lisible, ***ce dossier complet et approfondi a été validé par le garant préalablement à sa sortie.***

Il est consultable sur Internet et dans chaque mairie de l'aire d'études concernée.

### ***Le comité de suivi***

Sa composition reflète l'esprit du Grenelle de l'Environnement en matière de gouvernance (Etat, élus, associations, représentants du monde économique et des entreprises, représentants des salariés). Interrogé par le MO sur les différents collègues, ***le garant a considéré qu'il reflétait bien le panel des acteurs fortement impliqués lors du débat public.***

[annexe 3]

### ***La nomination du garant, son rôle***

C'est la première fois, semble-t-il, que pour un tel projet, une autoroute (l'expérience a déjà eu lieu pour les LGV), le MO est appelé à désigner un garant de la concertation territoriale après un débat public.

Ce garant, en la personne de Nerte DAUTIER, a été désigné par la CNDP dans sa séance du 6 octobre 2010, sur sollicitation du Préfet de Région.

Il était préalablement membre 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 garant représente la CNDP et accompagne le MO dans sa démarche de concertation.

Neutre et indépendant, il n'émet pas d'avis, il ne prend pas part aux débats et en aucune façon ne peut les diriger.

Il n'est pas là pour résoudre les problèmes, mais pour écouter, informer et faciliter les échanges.

Sa mission a été définie dans la lettre de mission du 27 janvier 2011 signée par le Préfet de Région.

Son rôle est décrit dans la charte de la concertation et sur le site Internet.

Il agit selon les règles de la CNDP : observation, recours, facilitation.

Observateur, il rencontre les participants, assiste aux réunions, veille à la mise à disposition des documents et des informations produites par le MO aux acteurs du territoire. Il valide les comptes-rendus des réunions, en particulier ceux du comité de suivi.

Le garant participe à toute la durée de la concertation territoriale jusqu'à l'enquête publique.

A chacune de ces étapes, il dresse un bilan de la concertation, donne son point de vue sur le déroulement du dispositif et peut faire des propositions.

Le garant doit s'assurer de la transparence de l'organisation de cette concertation territoriale après débat public, de la prise en compte par le MO des observations des acteurs de la concertation territoriale, des réponses faites par le MO aux questions posées par les différents acteurs, habitants des territoires concernés, élus, associations.

[annexe 4

### ***La charte de la concertation***

La charte de la concertation territoriale constitue une démarche novatrice dans le cadre d'un projet co-construit

Cette concertation s'appuie en effet sur une charte qui décrit le cadre, les instances et les règles que la DREAL Midi-Pyrénées, sous l'autorité du Préfet de Région, s'engage à mettre en place et à respecter. Celle-ci s'adresse aux partenaires du MO et aux acteurs de la société civile désireux de contribuer aux réflexions conduites pour l'élaboration du projet. Chaque acteur participant en a connaissance et doit en respecter les termes.

*Cette charte a été approuvée lors du premier comité de suivi, le 19 novembre 2010, par la majorité des acteurs présents. Trois associations (UPET, FNE, Collectif Lauragais sans autoroute) s'y sont opposées en raison de la composition du comité de suivi.*

[annexe 5

Lors du premier comité de suivi, le collectif RN 126 a distribué à l'entrée de la salle une lettre ouverte développant ses arguments, indiquant qu'il ne participerait pas au comité de suivi, ni à aucune commission.

## **Méthodologie mise en place par le MO**

### **Organisation de la concertation**

Le Préfet de Région a fixé les modalités de la concertation dans une décision consultable sur le site Internet. Son liminaire en indique clairement les enjeux : partie intégrante du processus d'études, elle est donc continue et permet d'associer à l'élaboration du projet, outre les services de l'État concernés, les organismes socioprofessionnels, les élus et les collectivités locales, les associations et plus largement le public.

La concertation porte en particulier sur les fuseaux, la localisation des échangeurs, les modalités du péage, le tracé de référence.

L'organisation générale est, elle aussi, fixée. Le dispositif de concertation, dans l'esprit de la loi Grenelle 2, est encadré par plusieurs instances ou dispositifs mis en place par le MO.

Elle définit et encadre enfin les deux moments forts du processus, la concertation sur le choix du fuseau, la concertation pour la définition du tracé (information du public, réunions, rencontres, permanences, ateliers thématiques...).

[annexe 6

## **L'information et la participation du public**

L'information sur le projet demeure une préoccupation constante du MO. Elle s'effectue à plusieurs niveaux.

### ***Les documents papier :***

- dossier de concertation distribué à chaque participant aux réunions et déposé en mairie
- 4 pages grand public invitant les habitants à participer aux permanences et à s'exprimer sur les fuseaux.

***Ces documents remis aux participants ont été reconnus sincères et d'une très bonne qualité par la majorité, opposants au projet compris, à l'exception du collectif RN 126 qui remet en cause la bonne foi du MO.***

### ***Le site Internet***

L'ouverture du site Internet [www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr](http://www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr) fournit rapidement toute l'information sur le projet.

Pour les personnes ne possédant pas d'ordinateur, un dossier complet, dont la présentation en classeur permet l'enrichissement, est à la disposition de chacun dans les mairies.

L'expression individuelle peut se faire de deux manières :

- sur le site Internet,
- sur un registre mis à la disposition du public dans chaque mairie.

Instrument d'information, de dialogue et de participation du public, le site Internet est très visité, ce qui montre, s'il était nécessaire, son importance dans le processus de concertation territoriale.

Les questions posées par les habitants ont été regroupées par thématique et ont reçu des réponses sous forme de fiches techniques rédigées par le MO.

A ce jour plus de 13 fiches sont consultables sur le site.

La rubrique *concertation* s'est enrichie, sur proposition du garant, d'une sous-rubrique *réunions complémentaires avec les acteurs locaux*.

Cette volonté de transparence de la part du MO se doit d'être saluée, même si on peut regretter un délai beaucoup trop long pour la mise à jour du site. L'exemple du compte-rendu du comité de suivi du 14 février – plus de 2 mois pour sa mise en ligne – est à ce titre significatif. Cette lenteur pourrait nuire à la « transparence de la concertation ». Plusieurs remarques par téléphone ou par courriel m'ont été adressées à ce sujet.

Il en est de même pour les notes techniques complémentaires issues des réunions et faisant état de nouvelles propositions, qui gagneraient à être mises à disposition du public rapidement, afin d'éclairer tous les acteurs sur la prise en compte de leurs remarques et arguments.

Pour les personnes n'ayant pas accès à Internet, un dépôt en mairie des nouveaux documents devrait intervenir rapidement.

***Malgré cette réserve, l'information, très complète, met à égalité tous les acteurs.***

***Il y a bien volonté d'informer en toute transparence tous les acteurs et les habitants dans toutes les étapes de cette première phase de concertation.***

### ***La presse régionale***

L'information relative à la concertation a bien fonctionné; les articles de presse ont rendu compte de l'avancement de la concertation.

### ***Information diffusée par les canaux associatifs***

De nombreuses associations, préexistantes ou créées pour la circonstance, relaient et diffusent des informations relatives au projet d'une manière plus ou moins subjective, partielle et parfois partielle.

Le foisonnement d'associations autour du secteur 3 et leur dynamisme souvent en phase avec celui des maires montrent une extrême sensibilité au projet.

## **La concertation territoriale**

### ***Les premières réunions de concertation dans les communes***

Ces réunions se sont déroulées sur un fond de positions tranchées, dans la continuité de l'ambiance du débat public. Les pro-autoroute considèrent qu'une décision a été prise et que le processus de concertation doit se dérouler de la meilleure façon et dans les meilleurs délais.

Les anti-autoroute continuent d'affirmer leur refus d'une telle infrastructure, argumentant sur son coût social et environnemental. Tout en prenant acte de la décision, ils regrettent que des solutions alternatives n'aient pas été recherchées.

Cinq réunions de concertation ont été programmées avec les élus sur la première phase, concernant le choix du fuseau de 300m. Ces réunions, échelonnées du 17 au 25 janvier – une période de temps assez courte – ont eu lieu sur les secteurs prédéfinis correspondant à ceux décrits dans le dossier.

Un prestataire extérieur assurait un aménagement adéquat et très complet de la salle.

Une telle préparation, indispensable, a permis que les réunions se déroulent à l'heure, dans d'excellentes conditions matérielles et dans les temps impartis (3 heures environ).

Une seule fois, à Cuq-Toulza, la salle de la mairie s'est avérée trop exiguë alors que des salles plus grandes existaient à proximité. Cette difficulté, soulignée avec irritation par certains participants, n'a cependant pas obéré une discussion vive et ouverte.

A l'entrée de chaque réunion, le collectif d'associations *Contre l'autoroute Castres-Toulouse Tarn Haute-Garonne* a distribué une lettre ouverte aux élus.

Le déroulement de chacune des cinq séances s'est effectué de manière identique.

Autour d'une table en fer à cheval, prenaient place le MO, le garant et les élus invités ; tous avaient un chevalet indiquant leur qualité et leur nom.

Le MO, en la personne du directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées introduisait la réunion en présentant son équipe.

Il évoquait les études et l'organisation de la concertation et demandait au garant de présenter son rôle. Il mettait ensuite l'accent sur les objectifs de la concertation : « enrichir le débat pour un meilleur projet possible dans l'esprit du Grenelle 2 ».

Durant 30 minutes, une information complète à l'aide d'un Power Point était fournie aux participants.

Puis le MO faisait intervenir le bureau d'étude EGIS, dont on peut saluer la connaissance parfaite du terrain, qui présentait les différents fuseaux reportés sur photos aériennes récentes (décembre 2010). Le MO répondait à toutes les questions, sans en omettre aucune, et prenait note des demandes complémentaires sur l'étude de nouveaux tracés.

En fin de séance, le MO dégageait les consensus éventuels et les problèmes posés par les fuseaux et émettait des hypothèses à développer et à approfondir.

La séance terminée, la discussion se poursuivait pendant environ une demi-heure sur certains aspects particuliers.

***Les réponses, très argumentées et fournies, accompagnées d'une information consistante, la prise en compte des demandes exprimées ont paru satisfaire les interlocuteurs.***

***Ces échanges se sont toujours déroulés de façon courtoise et constructive.***

### ***La deuxième série de réunions***

A la demande d'élus, suite aux premières réunions, le MO a dû programmer des réunions complémentaires en vue d'approfondir les options techniques de fuseaux ainsi que le positionnement des échangeurs, plus particulièrement sur le secteur 3 Maurens-Scopont-Puy-laurens .

De février à avril, sept réunions complémentaires, en particulier sur Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Le Faget et Loubens-Lauragais, ont été organisées à un rythme soutenu. Ce délai de programmation très serré a empêché le garant d'en suivre le déroulement.

Tous les comptes-rendus de ces réunions lui ont été soumis préalablement à leur diffusion, et lui ont permis de mesurer la prise de conscience de la part des élus, des associations et des

habitants de la complexité des enjeux.

Cependant la dernière, en date du 3 mai en mairie de Cuq-Toulza, a été programmée suffisamment à l'avance pour qu'il puisse y assister.

Lors de cette dernière réunion, le garant est intervenu afin de préciser que cette concertation constituait bien une phase nouvelle dans la procédure.

En effet, le dossier actuel, bien que faisant référence aux fuseaux présentés lors de la concertation précédente (2008) et distinguant graphiquement le fuseau préférentiel issu de cette dernière, a été constitué afin de permettre à tous un même niveau de connaissance. Ce dossier constitue la base de cette nouvelle concertation et les avis à formuler ou les délibérations à prendre portent bien sur ce nouveau dossier.

***On peut noter que le calendrier initialement prévu fixant le comité de suivi fin avril n'aurait pas permis ces échanges approfondis avec les acteurs et qu'il est difficile de contraindre la concertation dans un temps trop restreint par un calendrier préétabli.***

### ***La transparence de la démarche***

Cette procédure de déroulement des réunions, bien que remise en cause par certains participants car jugée trop « rigide », a cependant permis une mise à niveau égal d'information pour tous.

***En résumé, les réunions ont montré que la démarche du MO n'était pas arrêtée d'avance, ni dans le choix du fuseau, ni dans le positionnement des échangeurs. Les demandes exprimées ont fait l'objet d'une analyse retranscrite dans les notes techniques mises sur Internet. Les comptes-rendus de ces réunions reflètent parfaitement les débats et les échanges. Ils sont consultables sur le site Internet dans la rubrique concertation.***

### ***Les comités de suivi***

Trois comités de suivi se sont réunis le 19 novembre 2010, le 14 février et le 12 mai 2011, présidés par le Préfet de Région, assisté du DREAL. Ces réunions ont permis aux représentants des collèges d'exprimer librement leurs arguments, d'échanger positivement sur cette première phase où d'autres problèmes ont émergé. Leurs comptes-rendus sont sur le site Internet à la rubrique *concertation comité de suivi*.

***Au problème du choix du fuseau, se sont ajoutés ceux du foncier agricole, de l'itinéraire de substitution, du coût du péage et de la zone inondable du Girou.***

### ***Les permanences en mairie***

Le garant n'a pas assisté à ces permanences, considérant qu'il fallait conserver à ces entretiens leur caractère privé. Quelques appels téléphoniques ou mails l'ont cependant alerté sur quelques difficultés liées à un défaut d'information ou à une information trop tardive.

Il semble cependant que, très vite tout est rentré dans l'ordre.

### **Le recours au garant**

Soixante-dix courriels lui ont été adressés.

Une vingtaine portaient sur des demandes d'information ayant trait aux tracés et ont été dirigés vers le MO.

Une trentaine reprenaient une lettre « circulaire » contre le projet.

Sept s'interrogeaient sur les modalités de la concertation, en particulier l'information du public pour les permanences.

Douze s'inquiétaient du temps passé à la prise de décision sur le choix du fuseau émanant de personnes ayant des transactions foncières à effectuer rapidement.

Une vingtaine d'entretiens téléphoniques, souvent longs mais toujours courtois, ont été le fait de personnes résidant souvent hors du périmètre voire même de la région et s'inquiétaient des conséquences de ce projet sur leur bien. Elles ont été dirigées vers le MO.

Le garant a été destinataire de délibérations, avis, et pétitions. La plupart émanaient de par-



lementaires, d'élus locaux, d'habitants et d'associations concernant, sur le secteur 3, le refus en bloc du fuseau pressenti et émettant d'autres propositions de tracé.

*Tous ces échanges montrent une forte inquiétude des élus et des habitants sur la prise en considération de leurs attentes, en même temps que l'espoir qu'un fuseau soit rapidement arrêté.*

## **Le garant dans la concertation territoriale**

Le garant a assisté à un maximum de réunions, aux trois comités de suivi. Il a validé le dossier de concertation, les comptes-rendus de réunions ainsi que les comités de suivi. Il a répondu régulièrement aux demandes qui lui étaient faites par les particuliers ou les élus. Il a veillé à la mise en place de l'information et à la dynamique du site Internet. (cf supra).

### **Perception de la participation des acteurs par le garant**

Des premières réunions, il ressort que les acteurs sont très impliqués et que « leurs expressions » ont permis d'affiner et de réorienter le projet sur certains secteurs. Certaines dissensions entre élus ont été mises en lumière, sans altérer leur volonté de trouver une solution ou, à tout le moins, une issue aux blocages qui se sont fait jour.

Le MO s'est impliqué très fortement dans cette première phase en étant représenté à chaque réunion par le directeur et un ou deux de ses collaborateurs, accompagnés par le bureau d'études. Cette présence et son écoute attentive et ouverte ont été appréciées et sont à souligner.

Pendant, en dépit du nombre de réunions, on se rend compte, à travers la mobilisation forte des élus, des associations et des habitants, que le choix d'un fuseau ou la position d'un échangeur dans certaines parties – secteur 3 en particulier – ne sont pas sans poser de grandes interrogations à la fois communales et intercommunales.

Les attentes sont fortes pour « aller vite » sur le choix du fuseau qui provoque de nombreuses inquiétudes.

Il est aussi nécessaire, et c'est une demande récurrente de nombreux acteurs du territoire, de faire avancer la réflexion sur le foncier agricole, l'itinéraire de substitution et les péages.

Si les élus sont fort légitimement placés au centre du processus de concertation, il n'en est pas moins normal que les habitants de l'aire d'étude soient informés rapidement de l'évolution du dossier. À cet égard, l'actualisation rapide du site Internet est fondamentale.

### **La posture du garant**

Il n'a en aucun cas pris part au débat. Une écoute attentive est nécessaire et s'il n'est jamais intervenu sur le plan technique, il a pu prendre la parole éventuellement sur un sujet concernant le bon déroulement de la concertation en s'appuyant sur la charte et sur sa connaissance historique du dossier.

Il a été accueilli courtoisement et n'a rencontré aucune difficulté majeure.

## **Les conclusions du garant sur la concertation**

Y a-t-il concertation ou seulement information ?

Quelques élus ont effectivement considéré que les premières réunions procédaient non pas de la concertation mais de l'information, qu'il leur était donc, de ce fait, impossible de se prononcer sur quoi que ce soit en séance. Les réunions complémentaires ont permis de réviser ce jugement.

Pour le garant, ces réunions ont permis de véritables échanges et la concertation a bien eu lieu au cours de cette première phase. Les acteurs ont pu s'exprimer, argumenter leurs positions, poser leurs questions, dire leurs inquiétudes et faire de nouvelles propositions. Le MO

a fait preuve d'une très bonne écoute et d'une grande pédagogie. Les échanges ont été riches sur le fond et les demandes de prise en compte de tel ou tel point ont reçu un écho positif.

Des réunions complémentaires, à la demande de certains élus souhaitant une approche encore plus approfondie sur leur commune, ont pu être programmées.

Le dispositif de concertation mis en place a montré ainsi une certaine souplesse.

A la lumière de cette première phase, on se rend compte du besoin fort de concertation sur le choix du fuseau de la part des élus, des associations et du public qui se sont fortement mobilisés.

Les objectifs de la concertation concernant cette première phase semblent avoir été atteints. L'objectif de l'étape 1 était de faire passer l'information relative au choix du fuseau et de recueillir les opinions et arguments de tous les acteurs et habitants sur ce sujet. Du point de vue du garant, cet objectif est atteint : entre Castres et Toulouse, tout le monde est aujourd'hui au courant du projet et des enjeux de cette première phase.

Un dialogue constructif, reconnu et salué par de nombreux participants, s'est engagé entre les différents acteurs et le MO sur cette première phase ; celui-ci a établi de nouvelles propositions techniques afin d'éclairer les choix futurs attendus avec impatience par tous.

## **Suggestions**

La deuxième étape porte sur la mise en place des groupes de travail *environnement*, et *aménagement du territoire-agriculture*. On se rend compte que plus on avance dans la définition d'un fuseau plus les enjeux d'environnement prennent de l'importance.

Il convient de veiller :

- à bien définir la vocation de chaque groupe de travail,
- à ouvrir ces groupes à un maximum de responsables, comme les associations de proximité qui connaissent bien le terrain, quitte à envisager des sous-commissions où un maximum de personnes pourraient s'exprimer,
- à prévoir un laps de temps suffisant entre l'envoi des convocations, assorties des documents, et la date des réunions.