

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Décision du 25 juin 2010 consécutive au 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

NOR : *DEVR1015591S*

Le 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,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-16 ;

Vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;

Vu la décision du 4 février 2009 de la Commission nationale du débat public d'organiser un 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 ;

Vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public ainsi que le compte rendu établi par la présidente de la commission particulière du débat public, publiés le 26 mars 2010 ;

Considérant :

- que le projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres–Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive a fait l'objet d'un débat public du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue ;
- que le débat a confirmé la nécessité de renforcer le niveau de desserte du bassin d'emploi Castres-Mazamet afin d'en conforter le développement, des investissements importants ayant déjà été consentis par les acteurs publics et privés dans ce sens ;
- que le débat a montré que les modernisations de lignes ferroviaires inscrites au plan Rail Midi-Pyrénées ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN 126 ;
- que le débat a fait apparaître que les partisans d'une amélioration du niveau de service de la RN 126 sont largement favorables à l'accélération du projet et sont pour cela favorables au recours à la concession, même si, par ailleurs, des insatisfactions ou des positions divergentes vis-à-vis d'un aménagement à 2 x 2 voies de la RN 126 ou du principe de concession se sont exprimées ;

Que ce débat a mis en évidence :

- la nécessité de prendre en considération les interrogations légitimes des usagers de la RN 126 liées à la tarification de déplacements qui sont, sur cet axe, essentiellement locaux ;
- la nécessité d'assurer la cohérence des politiques publiques en termes de maîtrise des espaces ouverts à l'urbanisation ;
- la nécessité de préserver les activités agricoles, l'économie des territoires traversés étant majoritairement liée à l'agriculture ;
- l'intérêt des milieux naturels et des paysages dans lesquels s'inscrit le projet ;

Que le projet contribue notamment, en cohérence avec la loi du 3 août 2009 susvisée :

- à améliorer les perspectives de développement de l'agglomération de Castres-Mazamet, en assurant son accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de sa population et à la structure de son économie ;
- à contribuer à la structuration de l'aire métropolitaine toulousaine, qui s'appuie notamment sur le développement de ses villes moyennes en étoile autour de Toulouse, dont Castres-Mazamet,

Décide :

Art. 1^{er}. – Le principe de l'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN 126 par mise en concession autoroutière est retenu ; les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens.

Art. 2. – Les études préciseront les caractéristiques propres à la concession, et notamment les modalités de tarification de l'usage de la voie (hypothèses tarifaires, types de péage ou localisation des barrières de péage). Ces études intégreront les apports du projet à la cohérence des différentes politiques mises en œuvre localement que ce soit en termes de développement économique ou de maîtrise et de structuration de la croissance de l'aire métropolitaine toulousaine. Ces études seront conduites dans une perspective multimodale, en intégrant notamment les projets de développement du transport ferroviaire.

Art. 3. – Ces études devront aussi permettre de justifier et de préciser les caractéristiques du projet au regard de son intérêt pour les territoires concernés et de ses effets potentiels, et notamment :

- la localisation des échangeurs et diffuseurs, qui devra être cohérente avec les politiques de développement local et de maîtrise de l'urbanisation mises en œuvre sur les territoires concernés ;
- les modalités de traitement des parties du réseau destinées à servir d'itinéraires de substitution, en particulier en termes de sécurité ;
- les modalités de préservation des activités agricoles visant à minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes ;
- les modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet ;
- les modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;
- les modalités de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique...) ;
- les modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;
- l'évaluation du bilan du projet en termes de gaz à effet de serre.

Art. 4. – Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de région, associant les services de l'Etat, des représentants des collectivités territoriales concernées, des représentants du milieu économique, y compris les agriculteurs, des représentants syndicaux et des associations, notamment les associations de protection de l'environnement.

Art. 5. – La concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner.

Art. 6. – Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le préfet de la région Midi-Pyrénées, les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 2010.

JEAN-LOUIS BORLOO