



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Le Ministre d'Etat**

**Le Secrétaire d'Etat  
chargé des transports**

Paris, le

**23 DEC. 2008**

Monsieur le Président,

Nous vous prions de trouver ci-joint un dossier de saisine ainsi qu'un dossier de contexte relatif à l'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse par mise en concession autoroutière en vue de son examen par la Commission que vous présidez.

Le projet d'aménagement à 2x2 voies de cet itinéraire avec statut de route express, a été approuvé par décision ministérielle du 8 mars 1994 publiée au JO du 3 juillet 1996. Cette décision a par la suite été confirmée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003, puis le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) d'octobre 2005.

Près de la moitié de l'itinéraire a d'ores et déjà fait l'objet des aménagements prévus. Certains sont en cours. Cependant, l'investissement nécessaire pour terminer la mise à 2x2 voies de la liaison Toulouse-Castres s'élève à près de 300 M€. Au rythme du financement budgétaire actuel, l'importance des crédits encore à mobiliser ne permet pas d'envisager une mise en service dans des délais raisonnables. C'est pourquoi il a été décidé en janvier 2007, après consultation locale conduite par le préfet, de proposer une accélération de l'aménagement à 2x2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Cette accélération présente l'intérêt d'accompagner une dynamique territoriale renforcée depuis la création du pôle de compétitivité « Cancer-bio-santé » mais encore fragile. Cet aménagement sécuriserait la liaison Castres-Toulouse et rendrait accessible plus rapidement le bassin Castres-Mazamet, pôle d'équilibre, capable d'offrir une alternative de développement à la métropole toulousaine en voie de saturation.

Au titre de la réalisation de l'avant-projet sommaire, le préfet de région avait envisagé de mener une concertation en juin et juillet 2007. Monsieur Mansillon, alors président de la CNDP, avait toutefois demandé qu'elle soit suspendue afin de ne pas précéder le débat public

.../...

**Monsieur Philippe DESLANDES**  
Président de la Commission nationale du débat public  
6, rue du général Camou  
75007 PARIS

**Présent  
pour  
l'avenir**

sur le grand contournement de Toulouse aujourd'hui abandonné. Dans le but de satisfaire cette demande, nous avons alors privilégié, avec son accord, la solution suivante :

- consacrer une ou deux réunions publiques du débat du contournement de Toulouse au projet de liaison vers Castres, entre septembre et décembre 2007 ;
- puis terminer la concertation formelle sur Castres-Toulouse en janvier 2008, une fois le débat clos ;
- enfin, saisir la CNDP sur la liaison Castres-Toulouse au premier semestre 2008.

Ce dispositif avait été rendu public par la voie d'un communiqué de presse du préfet de région.

La concertation sur l'itinéraire Castres-Toulouse, qui a de fait été conduite du 15 octobre 2007 au 31 janvier 2008, a fait l'objet de trois réunions publiques et notamment de la distribution de 30 000 plaquettes, de cartes T ainsi que d'un site internet dédié. Elle a suscité une forte mobilisation du public, des élus locaux et des associations. Les avis ont pu s'exprimer sur l'opportunité d'accélérer la réalisation de la liaison par voie de concession ainsi que sur les variantes de tracés.

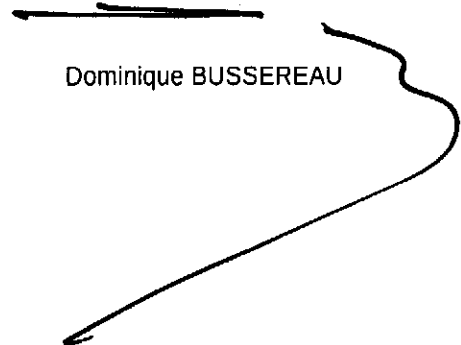
Les accords passés, le dispositif annoncé ainsi que les caractéristiques de la liaison justifient aujourd'hui une saisine de la CNDP, bien que le parti d'aménagement de cette voie soit déjà ancien et qu'il ait fait l'objet d'une publication régulière avant l'entrée en vigueur de la loi relative à la démocratie de proximité. C'est pourquoi vous trouverez ci-joint un dossier de saisine accompagné d'un dossier de contexte.

Conformément aux dispositions de l'article L.121-8 du code de l'environnement, le dossier de saisine présente les objectifs et les principales caractéristiques du projet ainsi que les enjeux socio-économiques, son coût estimatif et l'identification de ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Il met en avant le changement de mode de financement plutôt qu'un changement des caractéristiques de l'infrastructure, en grande partie définies en 1994. Le dossier de contexte montre qu'un travail important de consultation a d'ores et déjà été réalisé, il en présente les avis exprimés et les principales conclusions.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEREAU