

RETRANSCRIPTION DE LA

REUNION PUBLIQUE

De LAVAUUR

Halle d'Occitanie

19 janvier 2010

Danielle BARRES : Mesdames et messieurs, si vous voulez bien vous installer, on va commencer dans quelques minutes. Merci. Bien ! Mesdames et messieurs, nous allons commencer. Merci d'être ici et bienvenue dans cette neuvième réunion du débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière. Je m'appelle Danielle Barrès, je suis la Présidente de la Commission particulière chargée d'organiser ce débat public. Permettez-moi pour commencer, puisque je vois qu'on est dans une salle qui a encore ses décorations de Noël, de vous présenter tous mes vœux pour vous et ceux qui vous sont chers au nom de la Commission pour la nouvelle année 2010. Et permettez-moi également de remercier Monsieur le Député-Maire de Lavaur qui nous accueille dans cette salle qu'il met gratuitement à notre disposition, merci Monsieur Carayon. Comment va se passer la soirée de ce soir ? Je vais commencer par vous expliquer, en quelques mots, ce qu'est un débat public. Ensuite, le Maître d'Ouvrage, qui est représenté ici par Monsieur Philippe Grammont, qui est le Directeur-adjoint de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en charge de ce projet, vous présentera le projet qui nous occupe ce soir. Et ensuite, c'est vous qui aurez la parole dans un débat qui sera animé ce soir par Nicolas Benvegna.

Bien. Quelques mots pour commencer si vous voulez bien sur ce qu'est un débat public. Le débat public existe depuis maintenant 1995, la loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement, loi qui a été renforcée en 2002 par la loi de démocratie de proximité. Cette loi institue, donc, le débat public et la Commission Nationale, autorité administrative indépendante, qui a pour mission de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement.

Le débat public, c'est, donc, une obligation légale, puisqu'il est inscrit dans la loi. C'est une étape dans le processus d'élaboration de la décision. Et il est obligatoire dans un certain nombre de cas et, notamment, quand les projets dépassent certains seuils, que ce soit des seuils de coût, au-delà de 300 millions d'euros le débat est... la saisine en tout cas de la Commission Nationale est obligatoire ; ou des seuils de distance, le débat est également obligatoire pour tous les projets qui font plus de 40 kilomètres de long.

Le débat porte sur trois choses : l'opportunité du projet qui est présenté, ses caractéristiques et ses objectifs. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que le débat doit porter sur toutes les questions relatives au projet qui vous est présenté, dans tous ses aspects, et également sur toutes les propositions qui peuvent émerger de ces discussions. Il a trois objectifs. Le premier, c'est l'information du public. C'est un objectif extrêmement important parce que pour parler

d'un projet, encore faut-il le connaître. Donc, c'est pour cela que le Maître d'Ouvrage fait un dossier, le dossier du débat, si vous ne l'avez pas, il est à l'entrée de la salle. Donc, le premier objectif, c'est l'information du public. Le deuxième objectif, c'est, à partir de cette information, permettre au public de donner son avis sur le projet. Et à partir de ces avis, le troisième objectif, c'est éclairer le Maître d'Ouvrage afin qu'il prenne une décision in fine en toute connaissance de cause.

Quand la Commission Nationale de Débat Public décide qu'il y a matière à faire un débat, elle commence par nommer une Commission particulière. La Commission particulière du débat sur la liaison Castres-Toulouse, vous en avez une petite partie qui est ici ce soir. Nerte Dautier et Nicolas Benvegny, qui animera tout à l'heure la réunion, Jean Crespon n'a pas pu malheureusement être parmi nous ce soir. Si vous voulez savoir qui ils sont plus en détail, la Commission particulière a édité deux numéros d'une lettre du débat public qui est également disponible à l'entrée pour ceux qui ne l'auraient pas eu entre les mains ou qui ne l'auraient pas vu sur notre site Internet. Et à la quatrième page, vous trouvez des mini-CV des membres de la Commission particulière.

La Commission particulière, donc, est chargée d'organiser ce débat en veillant au respect de trois principes. Le premier principe, c'est la transparence de l'information et de l'organisation. C'est plus facile à dire qu'à faire parce que, amener l'information à ceux qui doivent l'avoir n'est pas toujours facile. Et je remercie, comme je le fais d'ailleurs à chaque réunion, les 156 Maires qui nous ont aidés à diffuser l'information, soit en mettant les éléments d'informations à la disposition de leurs concitoyens dans les lieux publics, soit même en allant les distribuer dans les boîtes aux lettres, ce qui s'est passé à Lavour. Monsieur le Maire, je vous remercie encore une fois parce que c'est vrai que c'est rare qu'il y ait eu tant d'élus qui se soient mobilisés pour cette diffusion de l'information qui est l'élément de base de tout débat public. Donc, transparence de l'information, premier principe.

Deuxième principe : l'équivalence des intervenants. L'équivalence des intervenants, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que vous tous ici, qui êtes présents ce soir, qui que vous soyez, quelle que soit votre fonction, quelles que soient vos responsabilités, vous avez le droit de dire ce que vous pensez du projet et vous avez le droit de le faire exactement chacun dans les mêmes conditions, vous aurez tous le même temps de parole qui, on vous le rappellera tout à l'heure, sera limité à 4 minutes. Et vous aurez d'ailleurs un chronomètre qui s'affichera sur l'écran qui vous permettra de gérer vous-même votre temps de parole. Donc, deuxième principe : l'équivalence des intervenants.

Le troisième principe, c'est l'argumentation des propos. C'est également très important parce que, si on avait voulu savoir seulement si vous étiez pour ou contre le projet, on aurait pu faire un sondage ou un référendum. Ce serait sûrement allé beaucoup plus vite que l'exercice que nous faisons ce soir, cela n'aurait pas forcément coûté moins cher. Mais nous, ce qui nous intéresse, ce n'est pas de savoir si vous êtes pour ou contre, c'est de savoir les raisons pour lesquelles vous êtes pour ou les raisons pour lesquelles vous êtes contre ou les raisons pour lesquelles vous n'êtes ni pour ni contre, voire les raisons qui feraient que vous pourriez devenir contre alors que vous étiez pour, parce que vous avez appris ceci ou cela ; ou les raisons qui font que vous pourriez devenir pour alors que vous étiez contre, parce que vous avez eu telle ou telle précision ou information. Voilà ! Donc, ce qui nous intéresse, c'est l'argumentation des propos. Et cela est d'autant plus important que, ce qu'on nous demande à nous, Commission particulière à la fin du débat, ce n'est pas de donner notre avis. Nous n'avons pas d'avis sur ce projet, nous n'avons pas à avoir d'avis sur ce projet. Ce qu'on nous demande, c'est de rendre compte de l'ensemble des arguments que vous aurez échangés. C'est pour cela qu'il faut que vous nous expliquiez en détail quelle est votre position par rapport à ce projet ?

Et pour cela, nous avons une caractéristique, nous sommes neutres et indépendants. C'est d'autant plus facile que nous n'avons pas d'avis à avoir sur le projet et cela veut dire que nous sommes là pour écouter ce que vous avez à nous dire, pour entendre ce que vous avez à nous dire. Nous sommes là aussi pour demander au Maître d'Ouvrage de répondre à vos questions, de donner les précisions que vous attendez de lui. A propos d'ailleurs, de répondre à des questions, vous savez que vous pouvez nous en poser ou, je vous le redirai si vous ne le savez pas, vous savez que vous pouvez poser des questions sur Internet et que certains d'entre vous ont été au début un petit peu mécontents de... je vais dire la lenteur avec laquelle le Maître d'Ouvrage répondait. Je dois dire que maintenant, on ne peut plus leur faire ce reproche, je vous le dis très officiellement messieurs de la DREAL, puisque nous avons eu au total 232 questions et ce n'est pas fini, vous pouvez encore poser des questions sur Internet. Sur ces 232 questions, 182 étaient adressées au Maître d'Ouvrage. Sur ces 182 questions, 134 réponses sont aujourd'hui en ligne et nous avons reçu, juste avant de partir à Lavaur, 24 autres réponses que nous mettrons en ligne dès demain, ce qui fait qu'il ne vous en reste plus, pour l'instant, que 24, évidemment, sans compter celles que va susciter le débat de ce soir. Donc, merci pour l'effort que vous avez réalisé.

Quels sont les moyens que vous avez d'intervenir au cours de ce débat ? Bien entendu en prenant la parole ce soir. Comme je

vous l'ai dit, vous pouvez le faire également en posant vos questions sur Internet, l'adresse de notre site s'affiche sur l'écran, vous pouvez aussi nous envoyer des avis et des contributions que nous mettrons également en ligne, vous pouvez nous les envoyer par Internet mais aussi par le courrier normal et, là aussi, vous trouvez notre adresse postale et l'adresse Internet à la quatrième page de la lettre numéro 1 du débat et elles s'inscrivent actuellement sur l'écran. Et vous avez pu, parce que là, vous ne pouvez plus malheureusement, également faire des cahiers d'acteurs. Alors, vous ne pouvez plus faire des cahiers d'acteurs parce que faire des cahiers d'acteurs, cela demande à peu près trois semaines de fabrication, mais vous les trouvez tous sur la table qui est à l'entrée de la salle, il y a actuellement 45 cahiers d'acteurs qui sont à votre disposition. Et pour la dernière réunion de Verfeil, nous en aurons trois de plus, puisqu'il y en a trois qui sont encore en cours de fabrication. Donc, au total il y aura 48 cahiers d'acteurs qui auront été réalisés.

Voilà ! Je crois que je vous ai tout dit. Si, quand même encore un mot sur le calendrier. Notre débat s'achève la semaine prochaine, le 28 janvier. A partir de cette date, 28 janvier, nous, Commission particulière, nous avons deux mois pour réaliser le compte-rendu de ce débat. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, le compte-rendu du débat, c'est l'ensemble des arguments que vous aurez échangés au cours du débat et nous ne donnerons pas, donc, d'avis sur le projet. Donc, le 28 mars au plus tard, nous aurons rendu notre compte-rendu. A partir du 28 mars, le Maître d'Ouvrage, lui, c'est-à-dire l'Etat, le ministère de, je ne sais plus comment il s'appelle, enfin, le ministère dont dépend la DREAL, ils vous redonneront le nom précis tout à l'heure, parce qu'il change de nom tout le temps ce Ministère, le ministère aura, donc, trois mois pour dire quelle est sa décision finale. Donc, le 28 juin 2010 au plus tard, parce qu'il peut le faire plus vite s'il a envie, mais au plus tard, le 28 juin 2010, vous saurez ce que l'Etat a décidé de faire de ce projet. Voilà ! Je crois que je vous ai tout dit. Si, encore un tout petit mot, à la fin de notre réunion de ce soir, je vous donnerai quelques indications sur la façon dont se passera notre dernière réunion de Verfeil, donc, je vous demanderai d'être attentif jusqu'au bout. Et j'espère juste que cette réunion de ce soir se passera aussi bien que les huit autres réunions que nous avons tenues dans le cadre de ce débat. Et je laisse maintenant la parole à Monsieur Philippe Grammont, qui va vous présenter le projet qui nous occupe ce soir.

Philippe GRAMMONT : Je vous remercie Madame la Présidente. Bonjour mesdames et messieurs ! Alors, je suis Philippe Grammont, Directeur adjoint à la Direction Régionale de

l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, et je suis accompagné, à la table, de Thomas Cadoul, qui est Chef de projet sur cette opération et de Matthieu Athanase également Responsable d'opérations sur ce dossier. Donc, le Maître d'Ouvrage du projet comme l'a indiqué, tout à l'heure, Madame la Présidente, c'est le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, voilà le nom dans son ensemble. Et la DREAL Midi-Pyrénées est le représentant local, régional du Maître d'Ouvrage. Voilà ! Je ne veux pas en dire plus pour l'instant, je vais laisser Thomas Cadoul vous faire une rapide présentation du projet, et on pourra ensuite revenir sur les questions.

Thomas CADOUL : Madame la Présidente, mesdames, mesdemoiselles, messieurs, bonsoir ! Je vais, donc, vous présenter le projet que l'Etat soumet au débat public. Pour cela, je vous propose, dans un premier temps, de donner un éclairage rapide sur le territoire dans lequel ce projet s'inscrit, puis, dans un deuxième temps, de décrire les perspectives de ce territoire à l'horizon 2025 et, enfin, dans un troisième temps, d'examiner le projet et ses différents effets.

Premier temps, donc, le territoire aujourd'hui. Il nous est apparu nécessaire d'inscrire le projet à l'intérieur d'un territoire plus vaste que le seul axe de la Route Nationale 126. C'est pourquoi nos études ont porté sur une zone allant du Pays toulousain à l'Ouest, à la Montagne Noire à l'Est, et de l'autoroute Toulouse-Albi au Nord, à l'autoroute Toulouse-Narbonne au Sud. Sur le plan environnemental, les principales richesses de ce territoire se situent au niveau de la vallée de l'Agout et de la Montagne Noire, c'est-à-dire plutôt en périphérie de notre zone d'étude. Sur l'axe lui-même de la Route Nationale 126, les enjeux environnementaux sont plus modérés et localisés essentiellement dans la vallée du Girou. On rencontre dans ce territoire des paysages variés, fortement marqués par l'agriculture. Autre caractéristique, les bourgs et les villages sont souvent situés sur les hauteurs. Enfin, bien sûr, ce territoire est soumis, surtout dans la partie en Haute-Garonne, aux pressions en matière de construction liées à la croissance de l'agglomération toulousaine.

A côté de la métropole régionale, particulièrement dynamique, le bassin de vie de Castres-Mazamet a dû, comme vous le savez tous, engager une reconversion de son économie autour de technologies innovantes. Cependant, malgré la création d'une technopole, d'un pôle d'enseignement supérieur performant, de zones d'activités bien équipées et de son appartenance au pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé, le développement économique du Sud-Tarnais reste relativement fragile, notamment en termes d'emplois industriels. Autre caractéristique à prendre en

compte, le secteur agricole et agroalimentaire qui représente une part très importante des activités économiques sur ce territoire.

En matière de transport et de déplacement, le bassin de Castres-Mazamet bénéficie d'infrastructures moins performantes que les autres villes moyennes de Midi-Pyrénées. La ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique, tandis qu'il n'existe pas de liaison routière à 2x2 voies. Les enquêtes sur le terrain que nous avons effectuées ont permis de relever deux points notables. Aujourd'hui, malgré une croissance récente de la fréquentation des trains régionaux, neuf déplacements sur dix, entre Castres-Mazamet et Toulouse, se font toujours en voiture, et parmi tous les itinéraires routiers, celui qui emprunte la Route Nationale 126 est privilégié aussi bien par les voitures que par les camions.

Au-delà de ce constat de la situation actuelle, je vous propose maintenant de nous projeter à l'horizon 2025. Ceci nécessite de prendre en compte les grandes orientations nationales en matière de développement durable consacrées dans la première loi Grenelle, adoptée le 23 juillet 2009. La loi Grenelle 2 est, comme vous le savez, en débat au Parlement. La loi Grenelle fixe, entre autres objectifs, la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En matière de transport, la priorité est donnée au développement des transports collectifs, et notamment en mode ferroviaire, tandis que la création de routes nouvelles est réservée aux traitements des problèmes de sécurité ou à des besoins d'intérêt local. En matière de changements sociétaux, il faut aussi évoquer l'émergence de nouvelles formes de mobilité, qui pourraient avoir une incidence à long terme sur les flux de transport. Je citerais, pour exemple, le commerce par Internet, le télétravail ou le covoiturage. Ainsi, le rythme de croissance des transports, et notamment des transports routiers, devrait être, dans les années à venir, plus modéré qu'il ne l'a été lors de ces vingt dernières années.

Les grandes orientations nationales se déclinent également en matière d'aménagement du territoire au niveau local. Vous le savez tous, l'agglomération toulousaine connaît une dynamique particulièrement forte. La maîtrise de cette croissance est cependant nécessaire pour assurer un développement équilibré de cette vaste aire métropolitaine, aire métropolitaine qui s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de Toulouse, représentées par les carrés jaunes à l'écran. La maîtrise du développement, c'est le sens des politiques d'aménagement et de planification mises en œuvre aux différentes échelles territoriales. A l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, le SRADDT, fixe les grandes perspectives régionales en 2030. Il préconise notamment l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse, la qualifiant de

connexion d'intérêt régional et métropolitain. A une échelle plus locale, au niveau du regroupement de plusieurs intercommunalités, la stratégie de développement à moyen terme est définie dans les Schémas de Cohérence Territoriale, les SCoT. Il en existe quatre sur l'aire urbaine toulousaine, mis en harmonie dans le cadre d'une Charte Inter-SCoT. Celle-ci pose le principe de la complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse, dont Castres-Mazamet. Au niveau de Castres-Mazamet, le SCoT du Pays d'Autan pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du Sud-Tarnais.

Je vous propose maintenant d'observer la situation prévisible, en 2025, en matière de transport et de déplacement, et ce en l'absence d'achèvement de la mise à 2x2 voies. A cette fin, nous avons réalisé une étude multimodale pour estimer les trafics routiers et la fréquentation ferroviaire. Cette étude prend en compte tous les investissements programmés d'ici 2025. En particulier, dans le domaine ferroviaire, elle intègre la construction des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Narbonne et les investissements réalisés dans le cadre du Plan Rail Midi-Pyrénées. Dans le domaine routier, elle comporte tous les investissements envisagés dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires, actuellement en cours de contractualisation entre l'Etat et les collectivités locales.

Permettez-moi de revenir un instant sur le Plan Rail en Midi-Pyrénées. D'ici 2013, la Région, l'Etat et Réseaux Ferrés de France vont, en effet, consacrer 800 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Midi-Pyrénées. Sur cette somme, environ 300 millions d'euros sont destinés au quart Nord-Est, c'est-à-dire à l'ensemble des lignes desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice. Alors, que constate-t-on justement sur le plan ferroviaire à l'horizon 2025 ? En fait, on constate que la fréquentation des trains devrait progresser de façon très significative sur la ligne Toulouse-Mazamet, de l'ordre de 1 600 passagers par jour en plus. La part du train dans les déplacements passerait ainsi de 10 % en 2007 à 15 % en 2025 pour les trajets entre Castres et Toulouse. On peut alors se poser la question : et si on faisait encore plus pour le train ? Dans cette hypothèse, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros sur la ligne Toulouse-Mazamet se traduit par une augmentation, mais une augmentation limitée du nombre de voyageurs en train, plus 700 voyageurs par jour. Cette augmentation s'avérerait insuffisante pour absorber les besoins de déplacements supplémentaires. La part du train dans les déplacements entre Castres et Toulouse resterait, même dans cette hypothèse très volontariste, de l'ordre de 20 %. Pour ce qui concerne les trafics routiers, on peut retenir trois enseignements ; d'abord, ils augmentent sensiblement sur

l'ensemble des itinéraires ; ensuite, ils augmentent de façon encore plus marquée à proximité des agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet ; et enfin, la part des camions dans le trafic reste relativement stable, entre 2007 et 2025, autour de 10 %.

Comme on vient de le voir, le train ne peut, donc, à lui seul, répondre aux besoins de déplacement et aux enjeux du territoire. La route reste le mode prépondérant, et se pose donc la question des modalités de la poursuite de la mise à 2x2 voies de la Route Nationale 126. Cet aménagement, décidé en 1994, est déjà engagé. Deux déviations ont déjà été réalisées, l'une à Soual et l'autre à Puylaurens, mais il reste encore à aménager la majorité de l'itinéraire. Globalement, il existe deux façons de poursuivre et d'achever la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse. La première, on poursuit ce qui s'est fait depuis 15 ans, c'est-à-dire la réalisation des travaux, section par section, en fonction des crédits budgétaires. Je rappelle qu'une dizaine de kilomètres ont été réalisés depuis la décision ministérielle de 1994. A ce rythme, chacun peut imaginer que l'aménagement complet ne pourra être achevé avant plusieurs dizaines d'années. Dans nos études, nous avons pris l'hypothèse que seule la section Castres-Puylaurens serait à 2x2 voies en 2025. L'autre façon de poursuivre serait que l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage à un concessionnaire qui réaliserait les travaux, les financerait, puis, entretiendrait et exploiterait l'autoroute, tout cela en contrepartie de la perception de péage payé par l'utilisateur. La mise en concession permettrait alors un achèvement complet de la 2x2 voies à l'horizon 2015. Faisant écho à l'urgence exprimée par de nombreux élus et responsables socio-économiques tarnais, l'Etat a proposé l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de l'itinéraire. Après la concertation organisée en 2007-2008, l'Etat, comme il s'y était engagé, a voulu garantir le maximum de transparence et d'objectivité, c'est pourquoi le Ministre en charge des Transports a saisi la Commission Nationale du Débat Public le 23 décembre 2008, ce qui a conduit au débat public qui nous réunit ce soir.

Avant d'aller plus loin, je voudrais apporter quelques précisions sur le plan technique. Quelle que soit l'option retenue, mise en concession ou aménagement progressif, les caractéristiques techniques finales seraient quasiment similaires. Concernant la vitesse, on sait qu'elle est limitée à 130 km/h sur autoroute, alors qu'elle est limitée à 110 km/h sur voie express. Par contre, le tracé serait, bien entendu, identique, les dimensions aussi. Les interdictions d'accès seraient les mêmes et un itinéraire de substitution devrait être proposé dans les deux cas aux usagers qui ne pourraient ou ne voudraient emprunter la 2x2 voies. Outre la vitesse, les

deux grandes différences seraient, donc, le péage et le calendrier de mise en service.

Je vous propose maintenant d'examiner très précisément ce qu'il reste à faire pour terminer la mise à 2x2 voies entre la sortie de la bretelle autoroutière A680 à Verfeil et la rocade de Castres. La déviation de Verfeil existe déjà, mais elle devrait être mise à 2x2 voies avec l'accord du Conseil Général de la Haute-Garonne, car c'est une route départementale. Une section neuve de 33 kilomètres de long devrait être construite entre la déviation de Verfeil et celle de Puylaurens. Elle permettrait de contourner Cuq-Toulza. Les déviations de Puylaurens et de Soual étant déjà en service, il serait nécessaire de construire une nouvelle route pour les relier. Et enfin, il faudrait construire une section neuve d'une quinzaine de kilomètres entre la fin de la déviation de Soual et l'échangeur de Saint-Palais sur la rocade de Castres.

Abordons maintenant les aspects financiers, en termes de coût d'abord. Si l'on poursuivait au rythme des crédits budgétaires, le coût d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse s'établirait à 286 millions d'euros toutes taxes comprises, en valeur 2006, soit 325 millions d'euros toutes taxes comprises, en valeur 2009. Dans le cas d'une concession, la construction des barrières de péage et quelques ajustements techniques portent ce coût à 295 millions d'euros toutes taxes comprises, en valeur 2006, soit environ 335 millions d'euros toutes taxes comprises, en valeur 2009. En termes de financement ensuite. Dans le cas de la poursuite d'un aménagement progressif, l'Etat, avec le concours des collectivités locales, devrait apporter la totalité du financement. Dans le cas d'une concession, le coût serait pris en charge par le concessionnaire qui se rembourserait ensuite par la perception des péages. On a estimé, dans le cadre de notre étude, qu'il serait de l'ordre de 6 euros, en valeur 2009, pour une voiture. En outre, le périmètre de la concession inclurait les deux déviations déjà réalisées, celle de Soual et celle de Puylaurens, qui constitueraient alors un apport en nature. Et enfin, tout candidat à la concession peut formuler son offre en demandant le versement par la puissance publique d'une subvention d'investissement. Cette subvention permettrait de réaliser l'équilibre financier de l'opération. Et dans le cadre de ce projet, le montant de cette subvention a été estimé à 100 millions d'euros hors taxes, en valeur 2006, soit 113 millions d'euros hors taxes, en valeur 2009.

Les effets de la mise à 2x2 voies sur les trafics ont été évalués dans une approche multimodale, c'est-à-dire aussi bien routière que ferroviaire. D'abord, en ce qui concerne l'autoroute concédée, le trafic routier se reporte largement sur la 2x2 voies, et cela malgré le péage, surtout pour les usagers effectuant la totalité du trajet entre Castres et Toulouse. Cela s'explique par la valeur accordée par l'utilisateur

au temps gagné, environ 15 minutes pour le trajet Castres-Verfeil, et au confort d'une conduite plus sereine. Ensuite, les trafics routiers sont compris dans une fourchette de près de 7 000 véhicules par jour, entre Verfeil et Puylaurens, à 16 000 véhicules par jour aux abords de Castres. Dans le cadre de la poursuite d'un aménagement progressif, le haut de cette fourchette s'établirait à près de 23 000 véhicules par jour à l'approche de Castres. On constate enfin que l'autoroute capterait l'essentiel des trafics poids lourds, et qu'elle n'aurait que peu d'influence sur la fréquentation des trains. Abordons maintenant les effets sur l'environnement. Sur le milieu physique et naturel, les effets sur les eaux, qu'elles soient superficielles ou souterraines, apparaissent comme maîtrisables. Concernant la faune et la flore, les inventaires écologiques ont été confiés à des bureaux d'études spécialisés. Ceux-ci nous aideront aussi à optimiser le tracé pour préserver les habitats et les espèces, notamment sur les rives de l'Agout et du Girou. Des mesures compensatoires seront également envisagées si nécessaire, comme, par exemple, la reconstitution des milieux traversés par la 2x2 voies. L'intégration paysagère du projet routier constitue une considération fondamentale du projet. Elle serait réalisée grâce à des talus adoucis, à la plantation de végétaux et au traitement architectural des ponts et des viaducs. De plus, des mesures d'accompagnement seront financées au titre du « 1 % paysage et développement », une démarche associée systématiquement à tous les grands projets autoroutiers. Enfin, les effets sur l'environnement dépendent surtout du calendrier de réalisation des travaux. Ils seraient, donc, quasi-immédiats dans le cas de la concession, alors qu'ils seraient étalés dans le temps pour l'aménagement progressif. Si l'on considère les effets sur le milieu humain et le cadre de vie, le trafic diminuant sensiblement sur la Route Nationale 126, la situation des riverains de cette route devrait globalement s'améliorer : moins de nuisances sonores, une meilleure qualité de l'air et un gain de sécurité. Le trafic dans les traversées de Puylaurens et de Soual devrait, par contre, augmenter un peu. Concernant les habitations situées à proximité de la future 2x2 voies, des protections acoustiques seront définies pour réduire les gênes occasionnées par le projet. Parlons enfin d'économie. J'évoquerai d'abord les effets sur les terres agricoles. Ceux-ci pourraient être atténués par une opération de réorganisation foncière, ce que l'on appelait autrefois « un remembrement ». Plus généralement, les effets sur le développement économique devraient être importants. D'abord, l'attractivité du territoire s'en trouvera renforcée, le Sud-Tarnais s'inscrivant totalement dans la dynamique économique métropolitaine. Les synergies avec Toulouse joueront à plein, que ce soit au sein des pôles de

compétitivité, notamment Cancer-Bio-Santé et Agrimip, ou encore dans le domaine de la formation et de la recherche. Ensuite, un territoire mieux desservi par autoroute, c'est un argument majeur pour de nouvelles implantations. Et enfin, de nombreuses entreprises tarnaises attendent l'autoroute pour améliorer rapidement leur compétitivité, autant pour bénéficier d'une meilleure ouverture sur les marchés que pour faciliter leur recrutement.

Voilà ! Nous avons rapidement abordé les principales facettes du projet qui sont largement développées dans le dossier du débat public en votre possession. En mettant à la disposition de tous ce dossier, l'Etat souhaite donner à tous les participants au débat public les moyens de se forger une opinion et de l'exprimer. Faut-il accélérer la mise à 2x2 voies entre Castres et Toulouse grâce à une mise en concession, ou poursuivre progressivement au rythme des crédits budgétaires ? Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci beaucoup à Monsieur Cadoul et à la DREAL pour cette présentation. Bonsoir ! Je suis Nicolas Benvegnu et je suis heureux d'animer cette réunion ce soir à Lavaur. Alors, avant de vous donner la parole, je vais prendre quelques instants pour rappeler, préciser un certain nombre de règles qui vont encadrer vos interventions ce soir. Je serais bref car la Présidente en a rappelé certaines dans son propos liminaire.

Alors, la première règle que nous pourrions rappeler, que je pourrais rappeler, c'est que pour prendre la parole et qui que ce soit dans cette salle, quel que soit votre statut, a la possibilité de la demander ce soir, où que vous soyez positionné dans la salle, j'essayerai de me déplacer, je choisirai des groupes de trois personnes par petite zone géographique. Donc, vous pouvez demander la parole où que vous vous situiez, quel que soit votre statut, quelle que soit votre fonction, j'insiste bien là-dessus, c'est une déclinaison du principe d'équivalence entre les intervenants. Donc, une fois que je vous aurais désigné et qu'une des hôtesses qui quadrillent la salle vous aura tendu un micro, il vous faudra vous lever et vous présenter. Vous présenter, c'est donner votre nom, celui de votre commune, éventuellement, la fonction que vous exercez, d'autres attributions au nom desquelles vous parlez. Donc, je vous demande de faire cette présentation le plus distinctement possible pour aider et faciliter la tâche des personnes qui sont chargées de retranscrire ces réunions. Cette réunion, comme les huit précédentes, est, effectivement, intégralement retranscrite et vous pourrez retrouver le résultat sur le site Internet de la Commission particulière du débat public sous

forme de verbatim. Alors, cela, c'est, donc, le premier grand principe, lever la main pour demander la parole et je vous l'attribue.

Ensuite, nous avons instauré une limite de temps que nous avons fixé à 4 minutes pour éviter les discours fleuve et vous verrez qu'un chronomètre défilera sur l'écran et vous aidera à réguler votre temps de parole, et lorsque je verrais que vous pouvez dépasser ce temps, je me permettrais parfois d'intervenir pour que vous puissiez conclure votre propos dans de bonnes conditions. Autre mesure que nous avons adoptée pour éviter ces effets de monopolisation qui ont pu se produire dans d'autres débats, c'est que nous avons décidé d'instaurer un ordre de priorité. Alors, pour que ce soit clair, ce soir, s'exprimeront prioritairement ceux qui n'ont pas eu l'occasion de prendre la parole dans une des réunions précédentes. Cela ne veut pas dire que ceux qui se sont déjà exprimés sont réduits au silence, simplement, cela veut dire que nous reviendrons volontiers vers ces personnes si nous disposons de temps une fois que celles et ceux qui se seront exprimés pour la première fois ce soir l'auront fait, voilà. Dans vos interventions, je vous demande également, bien évidemment, de proscrire les attaques personnelles et autres invectives pour favoriser un climat d'écoute et de sérénité tout au long de cette soirée. Un dernier point avant d'en venir effectivement vers vous, c'est que dans la soirée, lorsque la DREAL sera interpellée ou que son dossier sera questionné, je reviendrai, lorsqu'il le faudra vers elle, vers Monsieur Grammont, et j'attendrai, nous attendrons des éléments de réponse les plus précis possibles aux questions qui leur auront été adressées. J'espère que tout cela vous paraît clair et, donc, je vais vous passer la parole en commençant par le devant de la salle de ce côté, tout ce qu'il y a à gauche pour moi, et on va faire un premier quart, un rectangle qui s'arrête à peu près au niveau de la caméra et nous reviendrons vers le fond ensuite. La première intervention sera le monsieur qui a levé le papier blanc au fond, nous aurons ensuite le monsieur avec les lunettes et le pull noir qui se situe au premier rang, mais ce serait bien d'avoir une dame dans ce trio, quand même. Oui, madame avec le foulard vert que j'ai repéré, nous vous passerons la parole, je vous promets, nous reviendrons vers vous ensuite. Donc, voilà : le monsieur avec le papier blanc, le micro vous est tendu, et nous vous passons la parole.

Christian BIAU : Bonsoir ! Je m'appelle Christian Biau , j'habite Castres. Le projet d'autoroute Castres-Verfeil présenté par le Maître d'Ouvrage s'inscrit dans un corridor qui suit d'assez près la RN 126 actuelle. On sait que ce projet empiétera sur les terres agricoles, ce qui est un handicap, mais en contrepartie, ne touche pratiquement pas d'habitations. Du côté de la faisabilité, on est quasiment

dans la situation idéale avec peu de relief et pas de grands ouvrages nécessaires. De plus, les contournements de Puylaurens et de Soual ont déjà été réalisés. Si on étudie l'alternative via Lavour, on se retrouve dans une situation assez différente. Longueur du parcours : 75 km ; franchissement de l'Agout, franchissement de la voie ferrée au moyen d'un ouvrage ; déviation de Guitalens, déviation de Lalbarède, déviation de Saint-Paul Cap-de-Joux, déviation de Lavour, quarante voies coupées, vingt-et-un rétablissements à réaliser. Bien sûr, il faut en convenir, l'alternative via Lavour conduirait à faire de magnifiques ouvrages au niveau de Guitalens afin de permettre de franchir l'Agout d'une part, et la voie ferrée d'autre part. Quand on voit la topographie locale, on peut estimer à quelques centaines de mètres les ouvrages à réaliser. Vive le Viaduc de Millau ! On pourrait rajouter à cela que si l'autoroute Verfeil-Castres longe le Girou sur quelques kilomètres, l'alternative consistant à passer par Lavour longe l'Agout sur l'ensemble de son tracé. Ceux qui veulent préserver le Girou, dont la qualité de l'eau est d'ailleurs loin d'être exemplaire, n'attacheraient-ils aucune importance à la qualité de l'Agout ? Ce serait avoir l'écologie sélective. Plus sérieusement, celui qui a eu l'idée de proposer une autoroute passant par la vallée de l'Agout ne doit pas bien connaître les lieux. Et on peut même se demander s'il a déjà ouvert une carte avant de faire une proposition aussi saugrenue. En termes de difficultés techniques, comme en termes de limitation de nuisances, il est évident que l'itinéraire aujourd'hui proposé est le meilleur possible. On peut s'y opposer si on veut, mais il n'est pas besoin pour cela d'aller se cacher derrière des propositions infaisables et farfelues. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Merci beaucoup monsieur pour cette intervention. Et nous passons à présent la parole au monsieur, au premier rang avec les lunettes.

Alexandre WODZYNSKI : Bonsoir ! Je m'appelle Alexandre WODZYNSKI, j'habite Labruguière. Je suis directeur d'association. Cela fait 7 jours que je n'ai pas touché à une réunion publique. Et vous m'avez manqué. Silencieux sur les neuf réunions publiques précédentes, je me décide à parler. J'ai fait un choix, un choix difficile. Et je remercie les 255 personnes qui sont intervenues, avant moi, de m'avoir aidé à ne pas me tromper. Concernant les propositions alternatives, les 85 personnes fortement divisées entre l'aménagement de la 126, un nouveau tracé par Lavour et le tout transport collectif ne m'ont pas convaincu. A la question du désenclavement du Sud du Tarn, vous m'avez répondu à plus de

200 reprises qu'il était nécessaire, à la fois pour le Sud du Tarn, mais aussi pour la métropole toulousaine, pour retrouver un aménagement équilibré de la Région Midi-Pyrénées. A la question du moyen pour y parvenir, le Maître d'Ouvrage nous propose le choix entre 2x2 voies financées sur fonds publics et une concession autoroutière financée majoritairement, voire exclusivement, par l'utilisateur. J'insiste sur ce point car j'ai bien compris que le concessionnaire qui répondra à l'appel d'offres n'est pas contraint à faire appel à la subvention d'équilibre. Je me suis, donc, posé la question... puisque j'ai la particularité d'être à la fois contribuable à plusieurs titres et usager potentiel d'une infrastructure autoroutière payante, je me suis, donc, posé la question de laquelle de mes poches, ma poche droite d'utilisateur ou ma poche gauche de contribuable, je préférerais sortir ma part, ma contribution pour la réalisation de cette infrastructure nécessaire pour le Sud du Tarn. Et le contribuable que je suis m'a donné la réponse suivante : « Cher Alexandre, tu es cruellement endetté pour la France ». Eh oui, la France compte plus de 65 millions d'habitants et a une dette publique de 1 428 milliards d'euros, soit neuf zéro avant la virgule. Ce qui correspond à 22 000 euros par habitant, soit pour ma famille de 4 personnes, une dette de 88 000 euros. J'ai, donc, beau fouiller dans ma poche gauche, je n'y trouve que des banquiers, le mien, mais aussi celui des collectivités et de l'Etat. Je prends toutefois la précaution de la fouiller consciencieusement. Et horreur, je m'aperçois que ma poche gauche est trouée ! Car en plus d'être endettée, la France dispose d'un déficit public, fin 2009, de plus de 140 milliards d'euros. Toujours neuf zéro avant la virgule. Ginette, ma mère, pleine de bon sens m'a, donc, conseillé de prendre un mouchoir pour me sécher les larmes, et de le mettre sur mes envies de contribuable, dans ma poche gauche, et de la coudre pour ne plus être tenté. Elle m'a soufflé à l'oreille que l'on ferait mieux d'orienter et de préserver la dépense publique pour les vraies solidarités et le service public. Et comme Ginette, ma mère, a toujours raison, elle a fini par me convaincre en me disant : « Mets-toi à la place du concessionnaire. Si c'est un bon commerçant, pour emporter le marché public, il ne demandera pas de subvention d'équilibre à l'Etat et aux collectivités car il sait qu'ils n'ont pas d'argent. Il fera le bon prix, acceptable par ses clients car il a besoin de ses clients et il demandera une rallonge sur la durée de la concession car il a besoin de gagner sa vie ». Moi, fils de Ginette, j'ai donc fouillé ma poche droite, celle de l'utilisateur, et j'y ai trouvé 6,30 euros. J'ai appelé trois compagnons qui souhaitaient faire ce voyage en bonne compagnie et qui avaient, eux aussi, cousu leur poche gauche, et on a fait pour ce prix-là, ensemble, quatre joyeux covoiturages déductibles des impôts.

Nicolas BENVEGNO : Une trentaine de secondes, monsieur.

Alexandre WODZYNSKI : Et ma foi, le jour où ma poche droite sera vide, parce qu'un accident de la vie m'aura privé pour un temps de ressources, il me restera deux alternatives : demander de l'argent de poche à Ginette ou prendre la Nationale qui restera gratuite. Bonsoir ! Je m'appelle Alexandre. J'ai fait un choix et je remercie les 151 personnes qui ont fait le même choix que moi. Sur les conseils de Ginette, ma mère, celle qui m'a cousu la poche gauche et qui m'a recommandé de résister à la tentation d'abuser de l'argent public, j'ai fait le choix difficile d'être favorable à une autoroute concédée, financée le plus possible par l'utilisateur.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Merci beaucoup, monsieur. Alors, les petits cris qui ont émergé du fond de la salle me permettent de rappeler qu'on n'est pas à la seconde près et que c'est nous, de toute façon, qui veillons au respect du chronomètre et que nous pouvons laisser les participants terminer leur phrase lorsqu'ils ne débordent pas trop. Voilà ! Madame avec le foulard vert, nous vous écoutons.

Marguerite PAGES : Bonsoir ! Je m'appelle Madame Pagès, j'habite Saïx, c'est la première fois que je prends la parole. Et je fais partie de l'Association des Routes de l'avenir. Je sais bien qu'aujourd'hui, certains parlent de la décroissance, du retour à l'économie de proximité et du refus de l'économie de marché. Tout cela est intéressant pour animer les conversations au Café du commerce. Mais, quant à moi, ce qui m'intéresse le plus, c'est la réalité. Je veux parler de la réalité telle que la vivent les Français. Cette réalité, c'est malheureusement trop souvent la difficulté à trouver un emploi et trop souvent aussi, c'est le chômage. Dans la situation actuelle, la priorité absolue reste de développer les conditions pour créer des emplois et pour que les familles puissent vivre dans des situations décentes. La seconde priorité est que l'emploi et les conditions favorables à la création d'emplois soient équitablement réparties sur l'ensemble du territoire afin qu'il n'y ait pas d'endroit ou de ville où les gens soient laissés pour compte. Dans ces conditions, il est évident que le Sud du Tarn est injustement pénalisé par son enclavement et qu'il est en retard par rapport à l'ensemble des villes moyennes de France qui sont pratiquement toutes à moins d'une heure d'une autoroute. La conséquence, c'est un taux de chômage supérieur à la moyenne régionale, et c'est aussi que de plus en plus des gens de Castres ou de Mazamet sont amenés à chercher du travail à

Toulouse. Cela entraîne une augmentation des déplacements, une dégradation de la qualité de vie quand il faut faire 3 heures de trajet par jour et un coût de transport non négligeable dans un budget. L'objectif du désenclavement est, donc, la construction d'une autoroute. Ce n'est pas d'envoyer des gens plus rapidement à Toulouse, c'est, au contraire, de permettre aux entreprises de s'installer plus facilement sur l'ensemble du département au lieu de s'entasser dans l'agglomération toulousaine. On voit très bien à Lavaur et à Saint-Sulpice qu'il est tout à fait possible, car un axe de circulation performant, d'attirer des entreprises toulousaines. Il serait normal que Castres-Mazamet bénéficient aussi de ces conditions, c'est une question d'efficacité économique et sociale et c'est tout simplement une question de justice et de solidarité. Merci de m'avoir donné la parole.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci beaucoup madame. Alors, nous allons prendre trois interventions sur le devant de la salle, ici, mais de l'autre côté. Alors, le monsieur, ici, a levé la main ; la dame également au fond, et monsieur, qu'avez-vous donc à la main pour vous faire remarquer ? Je ne le vois pas. C'est une écharpe ? Très bien. Donc, on prend ces trois personnes et on reviendra vers vous par la suite. Donc, nous commençons de ce côté-là avec le monsieur avec le carreau, rayé, sur le côté. Monsieur, nous vous écoutons.

Michel MOTTES : Bonjour ! Bonsoir ! Je suis Monsieur Mottes Michel ; j'habite à Lautrec mais j'habitais auparavant, il y a peu de temps, à Aussillon ; je suis retraité. Alors, merci de me donner la parole et pour ce projet autoroutier sur lequel nous débattons ce soir, on sait qu'il a la finalité principale de désenclaver le Sud du Tarn et lui donner une liaison rapide avec Toulouse, liaison qu'ils demandent et attendent depuis de nombreuses années. Mais au-delà du développement propre de Castres-Mazamet, il me semble important de souligner que ce projet s'inscrit dans l'intérêt de l'ensemble du département du Tarn et qu'il aura des effets positifs sur l'ensemble de notre territoire. Le premier impact est, bien sûr, économique. Les bassins de Castres et de Lavaur, il faut le rappeler, sont en lien permanent, de nombreuses entreprises de Castres interviennent ici, de nombreuses entreprises de Lavaur ont des clients à Castres et à Mazamet. Pour cette raison, le redémarrage économique du Sud du Tarn rendu possible par l'autoroute serait une bonne nouvelle pour tous. Le dynamisme d'un bassin économique et industriel de la taille de Castres-Mazamet aurait des effets au-delà de sa limite géographique et c'est déjà une bonne raison de soutenir ce projet. Le second impact concerne plus précisément l'évolution de la circulation

et du cadre de vie à Lavaur. Il est bien évident qu'une autoroute Castres-Verfeil capterait une part importante du trafic qui emprunte aujourd'hui l'axe Guitalens-Lavaur Saint-Sulpice. Cela veut dire que cette route, qui n'est pas réellement adaptée à la circulation des poids lourds, se verrait allégée d'une partie importante de son trafic. Ce qui est vrai sur la route départementale l'est encore plus au centre-ville de Lavaur qui est aujourd'hui traversé par un volume important de véhicules faisant le trajet Castres-Toulouse. Une autoroute passant par le corridor de la RN 126 permettrait d'éviter à un bon nombre de camions de se retrouver sur cet itinéraire, le gain serait important pour la qualité de vie et plus encore pour la sécurité dont je vais vous parler tout à l'heure. On sait, en effet, que séparer les flux de transit et les flux de proximité est un facteur important pour améliorer les conditions de sécurité routière. Il me paraît, donc, très clair que nous avons tous à gagner à voir aboutir ce projet. C'est, donc, sans aucune hésitation que je suis favorable à la réalisation, dans les meilleurs délais, d'une liaison autoroutière entre Castres et Verfeil et j'ajouterais que, pour ma part, en ce qui concerne ma vie antérieure active, j'ai eu malheureusement à intervenir de nombreuses fois sur la RN 126, axe accidentogène s'il en est, et je puis vous dire avec certitude que si l'autoroute avait alors existé, je n'aurais pas eu à remplir avec peine cette douloureuse mission de frapper en pleine nuit chez des parents effondrés qui viennent de perdre ce qu'ils avaient de plus cher. Alors, je dis « Plus jamais cela ! » et là, quoi qu'on en dise, l'autoroute a toujours eu son efficacité sécuritaire. Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci monsieur. Nous passons, donc, la parole à présent à la dame qui est juste derrière avec le gilet vert.

Simone GUIRAUD : Bonjour Madame la Présidente ! Merci de me donner la parole. Pour moi, Castres...

Nicolas BENVEGNU : Pardon, madame ! Pouvez-vous vous présenter, s'il vous plaît ?

Simone GUIRAUD : Ah oui ! Pardon ! Excusez-moi !

Nicolas BENVEGNU : Pas de problème.

Simone GUIRAUD : Je m'appelle Simone Guiraud et je fais partie de l'Association Les Routes de l'Avenir. Bon, pour moi, l'autoroute est, pour moi, une équité et une justice. Je sais

bien qu'aujourd'hui, certains parlent de la décroissance, du retour à l'économie de proximité et du refus de l'économie de marché. Tout cela est intéressant pour animer les conversations au Café du Commerce. Mais, quant à moi, ce qui m'intéresse le plus, c'est la réalité. Je veux parler de la réalité telle que la vivent les Français. Cette réalité, c'est malheureusement trop souvent la difficulté à trouver un emploi et trop souvent aussi, c'est le chômage. Dans la situation actuelle, la priorité absolue reste de développer les conditions pour créer des emplois et pour que les familles puissent vivre dans des situations décentes. La seconde priorité est que l'emploi et les conditions favorables à la création d'emploi soient équitablement répartis sur l'ensemble du territoire afin qu'il n'y ait pas d'endroit ou de ville où les gens soient laissés pour compte. Dans ces conditions, il est évident que le Sud du Tarn est injustement pénalisé par son enclavement et qu'il est en retard par rapport à l'ensemble des villes moyennes de France qui sont pratiquement toutes à moins d'une heure d'une autoroute. La conséquence, c'est un taux de chômage supérieur à la moyenne régionale, et c'est aussi que de plus en plus des gens de Castres ou de Mazamet sont amenés à chercher du travail à Toulouse. Cela entraîne une augmentation du déplacement, une dégradation de la qualité de vie quand il faut faire 3 heures de trajet par jour et un coût de transport non négligeable dans un budget. L'objectif du désenclavement est, donc, la construction d'une autoroute. Ce n'est pas d'envoyer des gens plus rapidement à Toulouse, c'est, au contraire, de permettre aux entreprises de s'installer plus facilement sur l'ensemble du département au lieu de s'entasser dans l'agglomération toulousaine. On voit très bien à Lavaur et à Saint-Sulpice qu'il est tout à fait possible, car un axe de circulation performant, d'attirer des entreprises toulousaines. Il serait normal que Castres-Mazamet bénéficient aussi de ces conditions, c'est une question d'efficacité économique et sociale et c'est tout simplement une question de justice et de solidarité. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci Madame. La Présidente voudrait prendre la parole un instant, s'il vous plaît.

Danielle BARRES : Oui, s'il vous plaît ! Je vous demanderai de respecter la personne qui parle et à qui on a donné la parole même si les propos qu'elle tient ne vous plaisent pas. Elle a le droit de les tenir et on est là pour écouter ce que chacun a à dire, elle et vous. Donc, je vous remercie de respecter la parole des gens même si vous trouvez que son intervention ressemble étrangement à une autre. Mais je vous demande de

respecter les personnes à qui nous donnons la parole. Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Donc, nous avons ensuite le monsieur au premier rang qui avait levé une écharpe tout à l'heure. Voilà ! Très bien, merci. Allez-y monsieur, nous vous écoutons.

Claude REILHES : Oui. Monsieur, c'est Claude Reilhes, Maire de Maurens-Scopont. Madame la Présidente, Monsieur le Maire, Monsieur le Député, Monsieur le Sous-préfet, mesdames et messieurs. Maurens-Scopont est une petite commune rurale de la vallée du Girou à 30 kilomètres de Toulouse, 45 kilomètres de Castres, qui compte 170 habitants. Maurens-Scopont est traversé par votre projet de 2x2 voies. En l'état actuel des choses, ce projet ne nous apporte strictement rien de novateur ou de fondamental pour notre commune, sinon de consommer les terrains agricoles et, nous le craignons fort, apporter beaucoup de nuisances. Malgré l'absence de l'autoroute et d'un grand contournement de Toulouse, la Commune a su, tout en conservant son cadre de vie et son environnement, se développer sur le plan économique. Nous recensons aujourd'hui 11 entreprises qui comptent environ 110 salariés dans le domaine de la bio informatique, de la biologie moléculaire, de l'agroalimentaire, du commerce et il reste encore cinq exploitants agricoles. Ces 110 emplois ont été créés en moins de 10 ans sur notre commune et nous avons des demandes de nouvelles installations. Nous pouvons comprendre la problématique des habitants de Castres et Mazamet, mais que ces derniers le comprennent bien. Nous serons amenés sur notre commune à subir le passage de cette voie de communication et les nuisances qui vont avec, alors que nous n'en avons pas vraiment besoin. A titre d'exemple, la commune est déjà traversée par le réseau de fibres optiques Castres-Toulouse, mais nous n'y sommes pas raccordés et nous n'avons pas encore accès au haut débit sur l'ensemble de notre commune, ce qui est fort préjudiciable pour ses habitants et ses entreprises. Aussi, aujourd'hui, je suis mandaté par le Conseil municipal pour exprimer sa volonté claire et ferme de ne pas subir les nuisances amenées par les dessertes de la métropole régionale et de ses villes satellites. S'il y a besoin de création d'une voirie routière plus importante, nous exigeons un aménagement raisonnable, durable, respectueux du territoire, de ses habitants et de nos enfants qui vont en hériter. Nous ne voulons pas en être dédaigneusement écartés, sans doute au titre de simples ruraux, comme cela a été le cas pour la fibre optique. Comme Castres et Mazamet, nous ne voulons pas être tenus à l'écart du progrès et du développement, mais aussi

nous ne voulons pas en être victimes. Nous faisons partie intégrante de notre futur à tous. Nous n'accepterons, donc, à l'avenir les aménagements sous toutes ses formes que si on envisage réellement notre existence. Nous voulons être les acteurs de notre territoire et maîtriser notre avenir. Nous sommes prêts à en discuter avec vous et avec Monsieur le Maître d'Ouvrage et aménageur de la DREAL. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci beaucoup, monsieur. Je vais à présent m'approcher du côté de l'entrée de la salle et prendre trois interventions dans le triangle qui se situe sur le côté gauche. Alors, nous avons le monsieur, ici, avec le pull rayé ; je vois un bras se lever au fond avec un gant peut-être à la main. C'est une dame ? Oui, c'est vous, madame. Et ensuite, nous avons une autre dame tout au fond qui a un pull rose. Voilà ! Donc, nous allons prendre, pour cette fois, ces trois personnes et nous reviendrons ensuite vers vous. Donc, monsieur avec le pull rayé, nous vous écoutons.

Denis COUSTENOBLE : Mesdames et messieurs, bonjour ! Je me nomme Denis Coustenoble, retraité à Péchaudier. J'ai assisté à différentes réunions du débat, notamment à celle de Cuq-Toulza où l'Association les Mille Collines mettait en évidence que l'enjeu essentiel dans ce débat sur la nouvelle 2x2 voies Castres-Verfeil-A68, sur les terres agricoles du Girou est l'aménagement du territoire du Sud Tarn, du Nord Lauragais et de la métropole toulousaine. A Auriac, l'Association Terres et Coteaux du Lauragais mettait en évidence que ce projet est clairement en incohérence avec le modèle d'aménagement retenu de la charte Inter-SCoT 2005. Je cite : « Le projet Castres-Verfeil-A68 favorise l'étalement urbain et le mitage d'activités au détriment des terres agricoles du Girou, nuit à la constitution de bassins de vie, emplois, habitat, services, fragilise le pôle d'équilibre de Saint-Sulpice-Lavaur, ruine la politique de maîtrise de l'étalement urbain de l'Inter-SCoT 2005. Il impose le tout voiture aux nouveaux habitants du Girou. Il rend peu efficace l'amélioration du transport ferroviaire Castres-Lavaur-Saint-Sulpice, dans la vallée de l'Agout et étrangère à une véritable logique de développement des transports multimodaux tel que notifié à l'article 10 de la loi Grenelle. Il fragilise la politique des transports multimodaux de l'Inter-SCoT 2005 ». Fin de citation. Propos de quelques dizaines d'écologistes, nimbyistes, diront certains politiques méprisants. Or, il y a, sur Internet, un document de synthèse dont voici quelques extraits : « La création d'autoroute comportant un fort risque d'étalement urbain, peut-on assortir ces projets de mesure interdisant

l'urbanisation autour des échangeurs ? Concernant les barreaux de la liaison A62-A68 par la vallée du Girou ou la vallée du Tarn, le trafic actuel, le relief et l'engagement des travaux déjà programmés par le Conseil général ainsi que la présence de polarité du SCoT Nord-toulousain pourraient militer en faveur d'un aménagement sur la pertinence du tracé de l'itinéraire Castres-Toulouse ». Et plus loin dans le document : « Cependant un tracé par Lavaur serait plus pertinent en termes d'aménagement du territoire, il est dans la continuité du barreau A68-A62 par la vallée du Tarn et relie une polarité importante de l'aire urbaine Lavaur au réseau primaire ». Les conclusions de ce dossier sont : privilégier un itinéraire par la vallée du Tarn plutôt que par la vallée du Girou. Ce qui a pour conséquence une interrogation sur la pertinence d'un itinéraire Toulouse-Castres par Lavaur plutôt que par Verfeil. Ces extraits que je viens de vous citer sont tirés du document contributif au document d'orientation générale des SCoT daté d'octobre 2009 par le groupement, le GIP urbanisme et transport de l'Inter-SCoT de l'aire urbaine de Toulouse.

Nicolas BENVEGNU : Trente secondes, Monsieur.

Denis COUSTENOBLE : Messieurs de la DREAL, votre dossier n'est pas sincère dans la présentation de la charte Inter-SCoT initiée par l'Etat et de ses objectifs, modèle d'aménagement reconnu en 2005, après un large diagnostic auprès des collectivités, d'Auch à Castres et de Pamiers à Montauban. L'avenir de la région Sud Tarn et de Castres-Mazamet passe par une liaison routière efficace avec Toulouse sur le même itinéraire ferroviaire répondant ainsi aux exigences du Grenelle de l'environnement.

Nicolas BENVEGNU : Voilà ! Monsieur, nous arrivons au bout du temps. Je vous demande d'arrêter.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci à vous ! Alors, nous retenons de votre intervention... S'il vous plaît ! Nous retenons de votre intervention le thème de l'étalement urbain que je demande à Monsieur Grammont de la DREAL de noter et une mise en cause de la sincérité du dossier pour laquelle, évidemment, je vous donnerai un droit de réponse après avoir pris les deux intervenants que j'avais déjà désignés, c'est-à-dire les dames dont l'une est située au milieu du triangle, un triangle n'a pas de milieu bien sûr mais elle se sera reconnue, et celle qui est tout à fait au fond. Madame, nous vous écoutons.

Claude DAYON : Je m'appelle Claude Dayon, j'habite Castres et je suis suppléante du Député Philippe Folliot. J'ai parcouru Internet et j'ai lu, à la date du 27 janvier 2008, la déclaration suivante. Je cite : « Je prends la RN 126 tous les jours dans les deux sens depuis trois ans. Et depuis, j'ai vu 3 accidents mortels et une bonne vingtaine de dépassements très douteux ». Puis, cliquant au chapitre 7 : Le projet d'achèvement de la liaison Castres-Toulouse, étude accidentologique. Je vois dans les statistiques qu'entre 2003 et 2007, sur cette même route, 9 personnes ont trouvé la mort et que 31 autres ont été gravement blessées. Derrière ces chiffres, imaginez les drames familiaux, les tragédies surtout l'irréparable pour ceux qui perdent l'un des leurs. Je souhaite que ce ne soit jamais ni vous ni moi auxquels des gendarmes viendront annoncer la mort de l'un de nos enfants. Empruntez la Route Nationale 126 et vous verrez que la Sécurité routière vous indique le nombre de nos concitoyens morts sur cette route. Des silhouettes macabres fleurissent tout au long du parcours sans pour autant apporter une quelconque solution. Ne peut-on envisager, alors que l'on vient de dépenser 1,2 milliards d'euros au nom du principe de précaution pour la grippe H1N1, que ce même principe de précaution puisse être mis en œuvre pour cet itinéraire que Mazamétains et Castrais doivent emprunter pour aller travailler, pour se faire soigner ou pour suivre leurs études. Il existe déjà une fracture numérique dont beaucoup de Tarnais peuvent se plaindre, faudra-t-il y ajouter une entrave à la libre circulation des personnes ? Ne peut-on envisager que les quelques 40 kilomètres qui manquent encore puissent bénéficier des mêmes subventions que le métro de Toulouse, que la rocade toulousaine, que le RER ou la RATP ? Nous avons besoin de cette liaison autoroutière entre Castres et Toulouse. Elle est indispensable au désenclavement de Castres et de son bassin d'emploi ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité des déplacements des Castrais. Que ceux qui refusent cette indispensable liaison soient prêts à renoncer au principe de précaution pour un temps inscrit dans la constitution.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci beaucoup madame. Et nous passons la parole à la dame située au fond de la salle avec une écharpe rose. Madame, nous vous écoutons.

Renée PISTRE : Je m'appelle Renée Pistre et j'habite Castres. Madame la Présidente, mesdames, messieurs, depuis quelques réunions, les opposants à l'autoroute n'ont comme argument que des propositions hors sujet par rapport au thème du débat public. Ils veulent que l'on détourne l'autoroute vers Lavaur et Saint-Sulpice. En réalité, ils n'acceptent pas que

l'autoroute passe près de chez eux. Autrement dit : « rien chez moi, tous chez le voisin ». Ils oublient que le contribuable a déjà payé les contournements de Soual et de Puylaurens. En tant que contribuable, je n'accepte pas que l'on me fasse payer plusieurs fois des aménagements routiers pour le bon plaisir de certaines personnes qui pensent d'abord à elles et pas à l'intérêt général. D'autre part, l'on m'a toujours appris que la ligne droite est la route la plus courte pour aller d'un point à un autre. Pourquoi serait-on obligé de passer par Lavour et Saint-Sulpice pour se rendre à Toulouse ? Le tracé proposé par la DREAL reste sans nul doute le plus cohérent avec les besoins de la région. Il aurait été, d'ailleurs, intéressant de connaître l'opinion des Toulousains qui développent une activité commerciale avec le Sud-Tarnais. Or, je constate que, malheureusement, ils n'ont pas été très sollicités pour donner leur avis. Quant au développement du rail, à plusieurs reprises, des intervenants ont expliqué qu'avec une voie unique, il n'était pas possible d'espérer un cadencement plus important. Si l'on envisageait de doubler la voie, combien d'hectares faudrait-il prévoir pour une telle réalisation et à quel prix ? D'autres intervenants ont d'ailleurs précisé que le coût par voyageur est exorbitant et supporté en grande partie par les collectivités territoriales. Et là, encore une fois, le contribuable est appelé à mettre la main à la poche même s'il n'en a pas conscience, et ceci tous les ans, car rien n'arrêtera l'exploitation de la ligne en question et même pas les déficits. La proposition qui est faite, aujourd'hui, par le Maître d'Ouvrage pour la mise en concession de la future autoroute est claire, seuls les utilisateurs en seront les payeurs. Je suis certaine que nous sommes nombreux à accepter cette solution qui est la plus rapide et la mieux adaptée aux besoins actuels. On ne va pas à Toulouse seulement pour faire des achats, on y va pour recevoir des soins, pour étudier mais aussi pour prendre les grands axes en direction de Bayonne, Paris, Bordeaux ou autres. De plus, le travail n'est plus toujours sur place comme il y a quelques décennies, et nous savons tous que de nombreux Sud-Tarnais empruntent la RN 126 tous les jours avec les risques que cela comporte. Oui, l'autoroute Mazamet-Castres-Toulouse est, donc, une réelle nécessité. Merci de m'avoir écoutée.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci madame pour cette intervention. Alors, pour ce qui concerne la sollicitation des Toulousains, je crois pouvoir dire au nom de la Commission Particulière de Débat Public que, lorsque nous avons préparé ce débat, nous avons organisé une série de réunions préparatoires, et nous en avons organisé six dans le Tarn et six en Haute-Garonne, donc,

nous avons traité les deux départements de manière absolument symétrique. Et vous trouverez parmi les cahiers d'acteurs un certain nombre de témoignages et d'arguments qui sont apportés, évidemment, par les Haut-Garonnais. Voilà pour ce point-là. Ensuite, pour le point de l'étalement urbain, la Charte Inter-SCoT 2005 qui a été abordée par le monsieur et la mise en cause de la sincérité du dossier, je donne la parole à Philippe Grammont de la DREAL.

Philippe GRAMMONT : Merci. Oui, quelques éléments de réponses par rapport à cela. D'abord, si vous voulez, je crois que cela a été dit tout à l'heure dans la présentation que faisait Thomas Cadoul. Une des difficultés auxquelles est confrontée l'aire urbaine toulousaine et plus globalement les territoires de l'aire métropolitaine toulousaine, vous le savez, c'est la croissance, en fait, l'arrivée de populations nouvelles, et c'est de l'ordre de 20 000 habitants en plus chaque année, effectivement, qui arrivent dans cette grande aire urbaine toulousaine, c'est-à-dire l'agglomération toulousaine et les deux couronnes de communes autour de cette aire urbaine toulousaine, donc, un territoire maintenant très vaste de plus d'un million d'habitants, y compris sur les départements autour. Par rapport à cette question, donc, et vous le savez, une densité très faible de la forme urbaine qui est produite, en fait, sur ce territoire. Dans les documents de stratégie en matière d'aménagement du territoire, de niveau supracommunal, à ces échelles-là, cela a été présenté tout à l'heure par Thomas, on a deux réflexions qui ont été conduites, le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire qui a été conduit par la Région Midi-Pyrénées, qui est de sa compétence et la réflexion qui a été conduite dans le cadre de la Charte Inter-SCoT. Donc, je ne reviens pas en détail mais vous avez vu tout à l'heure dans la présentation, les deux axes, en fait, portés par ces deux réflexions, c'est d'essayer de trouver, de construire une meilleure structuration de ce développement urbain de façon, effectivement, à ce qu'il soit plus économe en espace que ce que l'on a pu connaître jusqu'à présent. Pour répondre à cela, un des axes, donc, prioritaires du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, c'est de structurer en réseau, en fait, l'agglomération toulousaine et les villes moyennes en étoile autour de celle-ci, dont, bien sûr, fait partie l'agglomération de Castres-Mazamet mais aussi toutes les autres villes moyennes. Et au niveau de la réflexion qui a été conduite dans le cadre de la Charte Inter-SCoT, et là monsieur, pardonnez-moi mais je rejette votre procès d'intention sur l'insincérité de notre dossier en la matière. Je me permettrai modestement de penser que la diffusion de ce dossier a fait beaucoup pour la connaissance de la Charte Inter-SCoT à travers la population de l'Est de la Haute-

Garonne et du Tarn, parce que si vous reprenez les pages 43 et 44 du dossier, on explicite de façon tout à fait détaillée, en fait, ce que comporte la Charte Inter-SCoT, ses objectifs, ses orientations et on le retrouve de façon encore plus détaillée, dans les études qui sont téléchargeables sur le site de la CPDP et qui sont là des études thématiques. Et cette Charte Inter-SCoT, si vous voulez, elle a trois axes d'orientation en matière de structuration du territoire. D'une part, une meilleure intensification de l'urbanisation sur le pôle urbain toulousain, donc, cela, c'est le premier axe. Deuxième axe, un appui fort et un développement des villes moyennes comme pôles d'équilibre de l'appui de ce développement urbain, cela, c'est le deuxième axe, la deuxième traduction spatiale. Et le troisième, je ne fais pas d'ordre de priorité entre tout cela, chacun hiérarchisera comme il voudra les trois orientations, l'appui du développement du périurbain toulousain, ce qui se passe dans la première, deuxième couronne de l'agglomération toulousaine, sur des pôles d'équilibre, pôles d'équilibre qui ont été choisis dans le cadre de la démarche Inter-SCoT parce que c'étaient des petites villes déjà constituées et notamment bien desservies en matière routière et en matière de transport en commun et qui bénéficient aussi d'un niveau d'équipement de service suffisant. Donc, c'est ce qui a conduit à retenir, effectivement, un certain nombre de pôles d'équilibre. Par rapport à cette démarche-là, la réflexion, je crois, continue maintenant dans chacun des SCoT en déclinant les orientations de ces bassins de vie et en trouvant en complément, d'ailleurs, de ces pôles d'équilibre d'autres pôles secondaires. A titre d'illustration dans le cadre du SCoT Nord de l'agglomération toulousaine. Verfeil, par exemple, apparaît comme un pôle secondaire du développement à côté des pôles d'équilibre principaux et Caraman pour le SCoT Est. Voilà, si vous voulez, quelques exemples de la façon dont est structuré le dispositif de la Charte Inter-SCoT, mais j'ai l'impression que monsieur a envie de parler encore. Je ne sais pas. Ecoutez monsieur, vous me regardez droit dans les yeux. Si vous voulez, j'ai la Charte Inter-SCoT avec moi ici, je peux vous la présenter, vous montrer ce que je viens de vous dire clairement écrit.

(Chahut)

Nicolas BENVEGNU : Vous en avez fini Monsieur Grammont ?

Philippe GRAMMONT : Je crois que j'en ai terminé pour cette fois.

Nicolas BENVEGNU : Très bien ! Donc, je vais prendre de nouvelles interventions dans le fond de la salle de ce côté. Donc, j'avais vu la demoiselle ou la dame, je ne sais pas, la

jeune femme en tout cas, au fond de cette salle de cette partie, en tout cas, en rouge et violet. Je viendrai vers vous après, bien sûr. Nous avons le monsieur qui lève très haut les deux bras et le monsieur qui est juste devant lui ensuite en violet et vert. Voilà ! Nous prenons ces trois personnes ici. Vous êtes très nombreux à demander la parole. Je fais mon possible pour venir vers vous, et plus vous criez et moins je viendrai vers vous monsieur.

Danielle BARRES : S'il vous plaît. Je vous trouve bien nerveux ce soir. Il y a longtemps que vous ne m'aviez pas habituée à cela. Je ne sais pas si c'est le début d'année ou je ne pense pas, Monsieur le Maire, que ce soit l'air de Lavaur, je m'étonne beaucoup. Non, vous me le confirmez non. Alors, s'il vous plaît, je vous demande un tout petit peu de vous calmer. Il n'y a aucune raison pour que nous n'allions pas au bout de cette réunion comme nous sommes allés au bout des autres en écoutant ce que les autres ont à dire et en les laissant parler. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Nous vous écoutons.

Safia MOKHLISSE : Bonsoir ! Safia Mokhlisse, salariée. Il y a trois ans, j'habitais encore à Toulouse et je ne savais pas où situer Castres sur une carte. Cette ville peu visible de par son éloignement des grands axes routiers me paraissait difficilement accessible. J'ai, d'ailleurs, été très surprise lorsque j'ai su que seuls 70 kilomètres séparaient Castres à la capitale régionale. Depuis deux ans que je travaille et réside à Labruguière et puis Castres, je constate que ce manque de visibilité du territoire a un impact négatif, d'une part, sur le développement des entreprises et, d'autre part, sur le développement du tourisme. Ma famille résidant à l'étranger, c'est, d'ailleurs, difficile d'expliquer qu'un territoire qui recèle tant de richesses n'est pas relié à Toulouse par une autoroute, et je ne parle pas que des richesses économiques. Alors, pour Castres, Mazamet et les villes alentours, l'autoroute permettra de s'ouvrir à ces territoires voisins, de se donner les moyens d'accueillir des entrepreneurs et de partager les perles touristiques telles que le Sidobre ou la Montagne Noire. L'autoroute augmentera inévitablement la visibilité du territoire de Castres-Mazamet et dynamisera son développement. Ayant habité dans de grandes villes, j'ai toujours eu l'habitude d'utiliser les transports en commun. Mais compte tenu du caractère rural du territoire de Castres-Mazamet, le développement des transports publics a ses limites et la voiture s'impose à toute personne qui est amenée à se déplacer régulièrement. D'ailleurs, moi-même,

après avoir effectué quotidiennement le trajet Toulouse-Castres en train pendant un an, j'ai dû me résoudre à acheter une voiture il y a quelques mois. Le train ne peut pas remplacer la voiture compte tenu de la fréquence de passage insuffisante, du temps de trajet trop long et des horaires qui ne sont pas adaptés aux horaires de travail. Depuis que je fais également le trajet en voiture, j'ai constaté aussi que la route est relativement dangereuse, que le temps de trajet peut varier du simple au double selon l'heure de passage et les encombrements, et je ne parle même pas de la pollution des villages traversés par cette RN 126. Bref, les transports en commun ne peuvent pas se substituer totalement à une autoroute sécurisée, fiable, propice au covoiturage et totalement complémentaire des transports urbains toulousains. En termes d'équité, le principe d'utilisateur payeur est de loin préférable à celui où tous les contribuables participent au financement de l'infrastructure. Quand bien même le prix du trajet est élevé comparé à d'autres autoroutes, il y aura des utilisateurs qui n'encombreront plus la RN 126 et tous les conducteurs en tireront les bénéfices. Et sous couvert du principe d'égalité, quelle injustice sociale que de mettre à contribution même les gens qui n'ont pas de voiture. C'est pour toutes ces raisons que l'autoroute me paraît être la meilleure solution, et le seul regret que l'on puisse avoir, c'est qu'elle arrive si tard alors qu'elle aurait pu être très utile depuis de nombreuses années. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci beaucoup pour cette intervention. Et nous écoutons, à présent, le monsieur qui se trouve au fond de la salle.

Jacques ETIENNE : Bonsoir ! Je m'appelle Jacques Etienne et j'habite sur la Commune du Bout-du-Pont-de-L'Arn. Madame la Présidente, madame, monsieur, je vous remercie de me donner la parole. S'il était besoin d'un document pour justifier la réalisation d'une autoroute entre Castres-Mazamet et Toulouse, la dernière publication de l'INSEE concernant l'influence toulousaine, le long des axes de communication apporte la preuve du bienfait d'une telle structure à l'aménagement territorial, au tourisme, à l'économie, à l'emploi et plus généralement au dynamisme des communes. De nombreux témoignages favorables au projet ont été rapportés au cours de ces réunions et il n'est pas dans mon propos de les reprendre. De même, les opposants ont fait valoir leurs arguments. On peut comprendre les réactions d'un quidam dont l'autoroute passe à quelques dizaines de mètres de son petit paradis et qui a l'honnêteté de le dire. En revanche, on a du mal à comprendre les réactions d'un apiculteur qui sait pertinemment

que ce ne sont pas les automobilistes qui répandent du (inaudible) préjudiciables à ses abeilles. Mais il a raison de proclamer plusieurs fois, on ne nous dit pas tout. Bien sûr, effectivement, si on lui disait ce que l'on pense de son intervention, il en serait vexé. Globalement, les opposants mettent systématiquement les chiffres en doute, n'hésitant pas d'ailleurs à se contredire plusieurs fois dans la même réunion. Ainsi, concernant les sociétés de l'autoroute, les multiplications succèdent aux divisions et les profits scandaleux aux pertes abyssales. Avez-vous entendu ou vu un jour un représentant de la DREAL mettre publiquement en doute les calculs d'ingénieur ou de cadre d'où qu'il soit d'ailleurs. Personnellement, jamais ! Je tiens en ce moment à saluer ici le sérieux, la patience, la compétence ; en un mot, le professionnalisme du personnel de la DREAL. Je voudrais aussi à ce stade mentionner ce qui m'apparaît être de la part des élus qui s'opposent à ce projet, soit de l'incompétence, soit de la mauvaise foi, voire les deux, quand ils évoquent l'urbanisation sauvage de leur territoire. Comment les croire ? Ce sont eux qui maîtrisent le plan local d'urbanisme et qui décident des zones à urbaniser. Ce sont les mêmes d'ailleurs qui ne cessent de réclamer le matin par média interposé des recettes supplémentaires et qui, le soir, en catimini, les refusent. Enfin, et pour conclure, quel bilan pourrions-nous tirer de ces réunions stéréotypées ? Outre un million et demi d'euros jetés par les fenêtres par ceux-là mêmes qui ne cessent de réclamer des économies, outre un bilan carbone catastrophique pour la tenue de ces réunions par ceux-là mêmes qui ne cessent de prêcher la croisade de la vertitude, assurément une certitude, celle de devoir réaliser cette infrastructure dans les plus brefs délais. Je vous remercie de votre écoute.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Merci, monsieur. A vous la parole, à présent.

Philippe TIREFORT : Oui, bonsoir ! Donc, je m'appelle Philippe Tirefort, je suis de Lavaur. Et donc, je représente comme administrateur l'Association Nature Midi-Pyrénées à Toulouse. Donc, nous sommes une association régionale et nous avons fourni avec France Nature Environnement un cahier d'acteur que vous pouvez vous procurer sur la table. Voilà ! Jusqu'à présent, personne n'a parlé environnement. Moi, je suis ornithologue et naturaliste et, donc, je pense que le milieu nature, protection de la nature, a quelque chose à dire dans ce débat. Donc, voilà ! Lors de la présentation, j'ai constaté que les enjeux environnementaux se limitaient à la Montagne Noire que je connais très bien et, donc, aux Monts de Lacaune,

mais c'est absolument faux parce que sur tout le corridor Castres-Mazamet, il y a un enjeu écologique et naturaliste. Donc, voilà ! On a des pelouses sèches qui sont d'influence méditerranéenne et c'est sûr qu'avec une autoroute, eh bien, ce sera irrémédiable, ces parties seront toujours en moins. Je vous rappelle aussi que 2010 est normalement l'année de la fin, de la perte de la biodiversité. Evidemment, le Gouvernement en a pris note mais, évidemment, tout ceci est contradictoire. Donc, voilà ! Je voudrais parler aussi des terres agricoles dont nous avons parlé un petit peu tout à l'heure, qu'elles seront redistribuées avec un remembrement. Il faut savoir que le remembrement est la première perte de biodiversité dans les milieux agricoles. Donc, en ce moment, on mène des études sur, justement, l'agrifaune sur le milieu agricole. Donc, voilà ! A priori, cela n'intéresse pas grand monde de parler nature et petits oiseaux. Mais enfin, je pensais conserver notre qualité de vie dans les campagnes. Donc, voilà ! C'est pour cela que nous sommes opposés au projet et, évidemment, s'il faut aller plus loin avec les associations qui sont sur le trajet pour s'opposer physiquement, pourquoi pas, comme dans les années 70. On peut toujours y aller. Faites-nous confiance, on sera derrière. Voilà ! Nature Midi-Pyrénées Toulouse. Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci, monsieur, pour cette intervention. Alors, sur ce thème de l'environnement, je voudrais donner la parole à la DREAL pour qu'elle puisse apporter des précisions sur les études qui ont été réalisées. Et je fais une citation de la présentation de Monsieur Cadoul, tout à l'heure. Il nous a dit dans sa présentation que les conséquences sur ce thème apparaissaient comme maîtrisables. Alors, pouvez-vous nous donner des éléments un peu plus détaillés à ce propos ?

Philippe GRAMMONT : Oui, alors. Je ne crois pas qu'on ait dit, comme vous l'avez rapporté, qu'il n'y avait aucun enjeu sur ce territoire. Si vous regardez le dossier du débat tel qu'on l'a présenté, on a réalisé une étude spécifique qui a été réalisée par un bureau d'études spécialisé avec un ensemble de spécialistes, notamment d'écologues, EGIS Environnement, qui a réalisé une étude environnementale que vous pouvez télécharger sur le site de la CPDP dans son intégralité. Vous avez dans le dossier du débat la synthèse de ces éléments-là, notamment pages 86-87, vous avez une carte qui fait la synthèse des enjeux environnementaux sur ce territoire. Ce qu'on disait dans la présentation, c'est qu'au regard de ce territoire sud-tarnais, le secteur sur lequel on travaille de façon plus précise n'est pas le secteur sur lequel il y a les enjeux les plus importants, mais ce n'est pas pour autant qu'il n'y a pas

d'enjeux. Par exemple, la Vallée du Girou, vous le savez qu'une vallée ou une rivière qui, pour une grande part, a été recalibrée à un moment donné, dont le tracé a été rectifié, constitue aujourd'hui ce qu'on appelle un peu la biodiversité courante, est redevenue, est devenue un réservoir de biodiversité qu'il est important effectivement de préserver. Donc, je crois qu'on a bien essayé, déjà dès ce stade, si vous voulez, du débat, du dossier du débat d'identifier les différents enjeux environnementaux sur ce territoire. Et puis, vous le savez, donc, ces éléments-là, en particulier, les éléments liés à la biodiversité, sont encadrés par des éléments réglementaires extrêmement stricts, extrêmement rigoureux avec des évolutions législatives récentes qui ont amené à protéger, non plus seulement les espèces désormais mais aussi l'habitat de ces espèces et que, désormais, pour toucher, pour faire des travaux concrètement dans ce type de milieu qui pourraient toucher l'habitat de ces espèces protégées, on est soumis à des contraintes extrêmement fortes, on n'en a pas le droit sauf à avoir une dérogation spécifique qui fait l'objet d'un avis d'une Commission nationale devant laquelle on est obligé, à ce moment-là, de présenter un dossier. Mais, évidemment, l'ensemble du process qui conduit à construire un projet d'infrastructure, quel qu'il soit d'ailleurs, que ce soit un projet d'infrastructure routière ou ferroviaire, vise avant tout à éviter les secteurs sensibles avant d'envisager toute mesure, le cas échéant, de compensation si cela devait être le cas. Mais, l'ensemble des études aura pour objet, si le projet devait continuer, aurait pour objet, j'emploie bien le conditionnel, évidemment, de se mettre en situation d'éviter les zones les plus sensibles. Et vous savez aussi qu'on est désormais soumis à ce qu'on appelle l'avis de l'autorité environnementale et que les projets suivent un cursus avec une étude d'impact qui examine l'ensemble des impacts possibles, notamment sur ces aspects d'enjeux environnementaux, qu'il y a une enquête publique et qu'il y a, au cours de cette enquête publique, porté à la connaissance de l'ensemble du public l'avis de l'autorité environnementale qui donne son avis sur la façon dont le projet respecte ou pas les enjeux environnementaux. Donc, vous voyez que, à la fois je dirai dans le process propre de conception d'un projet de ce type, aujourd'hui, les concepteurs intègrent vraiment dès l'amont cette préoccupation et que de toute façon, il y a des garde-fous extrêmement forts en terme réglementaire et en termes de consultation du public.

Nicolas BENVENU : Merci Monsieur Grammont.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Alors, j'ajouterai sur ce point très particulier que lors de la Table ronde thématique de Caraman, ces aspects ont été évoqués du point de vue du concessionnaire. Avec un concessionnaire, nous, CPDP, avons invité Monsieur Bouron qui est le concessionnaire, enfin, qui représentait le concessionnaire de l'A19 et qui était intervenu sur ses aspects environnementaux. Donc, vous retrouverez à la fois ses propos dans le verbatim et une sélection de ses propos à ce sujet dans la lettre du débat numéro 2 qui se trouve sur la table à l'entrée avec les cahiers d'acteurs. Je vais à présent me diriger dans la zone dite de turbulence où je vois un monsieur avec un chapeau, un monsieur qui lève la main ici, et ensuite une dame, ici, qui est un peu plus près. Voilà ! Nous prenons ces trois personnes. Donc, le monsieur avec le chapeau, le monsieur ici en bleu avec un journal à la main et ensuite cette dame. Attendez d'avoir un micro peut-être, monsieur. Cela sera quand même plus économe pour votre voix.

Bernard TARDIEU : Merci beaucoup. Bernard Tardieu, Directeur de société à Castres et membre de l'Association Atlase. Quand je suis arrivé à Castres en 1977, la DDE pensait pouvoir démarrer la rocade au Nord dans les 5 à 7 ans et réaliser la liaison 2x2 voies Castres-Toulouse promise déjà par un Ministre dans les 15 ans. C'était il y a 33 ans. En 2003, Gilles de Robien, Ministre en visite dans le Tarn se rend compte de l'urgence à agir et promet par écrit en 2004, par écrit, la DUP pour 2006 et la 2x2 voies sous 10 à 12 ans, soit deux contrats de plan de l'époque. Mais le contrat de plan 2000-2006 aura mis 3 ans de plus pour se réaliser et encore il n'est pas clôturé pour ce qui concerne la partie urbaine de Castres-Soual, j'en profite pour poser la question à la DREAL, où en est Castres-la Chartreuse qui était prévue déjà je crois même dans le plan précédent celui de 2000-2006, et l'échangeur de Saint-Palais ? Les collectivités n'ont-elles pas payé leurs participations ou y a-t-il un autre problème ? L'importance de la réalisation d'une liaison rapide entre le bassin de Castres-Mazamet et la ville de Toulouse n'est plus à démontrer. La sécurité des déplacements, l'ouverture d'échanges commerciaux facilités, le développement de l'emploi local, tous ces éléments ont incité les Ministres à faire des promesses. La question est comment et avec quel moyen réaliser cette liaison ? Le PDMI 2009-2014, Plan de Développement et de Modernisation des Itinéraires, prévoit 200 millions d'euros sur la RN 124 Auch-Toulouse, 300 millions d'euros sur la RN 88 Albi-Rodez. Alors, les questions que l'on peut se poser, pourquoi ne les a-t-on pas obtenu à Castres-Mazamet ? Ne faut-il pas attendre le prochain PDMI 2015 ou le suivant 2020 et même peut-être celui de 2025 pour obtenir ce qu'on nous a promis les 300 et quelques millions nécessaires ? Le passé

récent a montré qu'un plan peut durer au-delà des limites, et nous ne sommes pas certains d'obtenir quelques crédits sur les prochains PDMI. L'autre solution, c'est l'autoroute concédée qui pourrait être mise en service en 2016. Avons-nous finalement le choix ? L'Etat a-t-il d'autres possibilités à nous offrir si ce ne sont encore des promesses qu'il ne tiendra probablement pas ? Alors, oui, je demande que l'Etat autorise la mise en construction de l'itinéraire Mazamet-Castres-Toulouse et je suis certain que c'est la seule solution si nous voulons l'obtenir rapidement. En effet, là où l'Etat bloque pour l'achat de terrains ou pour l'environnement, le privé trouve des solutions. L'A65 Pau-Langon est un modèle du genre. Il reste deux risques, l'Etat n'autorise pas la concession ou l'Etat l'autorise et les résultats de l'appel d'offres ne sont pas acceptables. Péage trop élevé, demande de subvention d'équilibre trop élevée ou clause qui ferait supporter aux collectivités la non-rentabilité de l'autoroute. Il ne faudrait pas recréer un trou de la découverte à Castres-Mazamet. Je demande, donc, à l'Etat, la Région, le Département et les collectivités concernées, de s'engager si l'autoroute n'est pas retenue ou si une des conditions fait que l'autoroute ne se fait pas, à réaliser au plus tôt avec les 100 millions de subvention d'équilibre et/ou le PDMI 2015-2020...

Nicolas BENVEGNUM : Monsieur, il faut conclure.

Bernard TARDIEU : ... soit 6 à 8 ans au maximum Mazamet-Castres-Puylaurens. J'aurais deux questions à poser à la DREAL si c'est possible.

Nicolas BENVEGNUM : Vous le ferez par Internet ou s'il nous reste du temps, ou si elles sont très brèves...

Bernard TARDIEU : Très brèves. Si l'autoroute ne se fait pas la participation financière de l'Etat, la subvention d'équilibre sera-t-elle disponible ? La DUP pour l'autoroute...

Nicolas BENVEGNUM : Elle était trop longue, alors, je vous invite à les faire par Internet.

Bernard TARDIEU : ... peut-elle être réutilisée pour une 2x2 voies ? Merci !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Monsieur, je vous invite vraiment à reposer vos questions sur Internet parce qu'elles sont trop longues et elles seront mieux prises en charge par la DREAL. Alors, j'avais désigné, donc, le monsieur qui était ici, qui avait

une chemise bleu clair, là, et les cheveux blancs ; et ensuite, une dame qui était ici et qui a une veste longue mauve. C'est cela madame ? Cela y ressemble en tout cas. Voilà ! Et je remercie le monsieur pour son intervention, et son collègue, enfin, a servi... A quoi servait le chapeau ? Il servait en fait de pupitre pour que le monsieur puisse lire ses notes. Voilà ! Monsieur, la parole est à vous.

Patrice BOURGEOIS : Je vous remercie. Je m'appelle Patrice Bourgeois, je suis expert-comptable à Castres depuis 19 ans. Ne connaissant pas, avant, le Sud du Tarn, je savais toutefois que la Vallée du Tarn ne reliait pas Castres à Toulouse, contrairement au monsieur tout à l'heure. J'ai tout de suite été séduit par le dynamisme des entrepreneurs et des élus locaux. Vingt pour cent de la clientèle de mon cabinet étaient à l'époque dans le secteur de la mégisserie et du textile. J'ai accompagné le déclin de ces entreprises qui ne représentent plus que 2 % de mon activité. Parallèlement, j'ai eu la chance de travailler avec des acteurs économiques dynamiques et ainsi d'accompagner des créations d'activités nouvelles et le développement d'autres entreprises existantes. Je suis également Président, depuis 5 ans, du Centre de Gestion Agréé du Tarn qui regroupe 3 000 petites entreprises majoritairement du Département. Nous constatons, dans nos statistiques, que les entreprises se créent plus à l'Ouest du Tarn, le long de l'autoroute d'Albi, et très peu dans le Sud. De plus, beaucoup d'entreprises vont être transmises au cours des prochaines années : artisans, commerçants, prestataires de services. Il est indispensable de désenclaver rapidement le bassin de Castres-Mazamet si l'on veut maintenir et développer l'activité, être attractif, et pour cela, la mise en concession de l'autoroute est la seule solution raisonnable. J'ajouterai un mot. Par déformation professionnelle, j'ai calculé ce que représenteront les retombées fiscales pour les collectivités locales, Communes, Département et Région au titre de l'ancienne taxe professionnelle, depuis le 1^{er} janvier 2010, contribution économique territoriale et contribution sur la valeur ajoutée des entreprises versées par le concessionnaire. Ceci représente près de 900 000 euros par an, soit 17 millions d'euros sur 20 ans. Ainsi, ces collectivités auront investi la moitié de la subvention d'équilibre, 50 millions d'euros, au titre de leur part pour un retour de 17 millions d'euros. Ce calcul ne tient pas compte des retombées sur les finances locales des nouveaux habitants et des nouvelles entreprises. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci à vous monsieur. Madame, la parole est à vous.

Andrée FARENC : Andrée Farenc, j'habite à Mazamet, je suis infirmière libérale. Madame la Présidente, madame, messieurs, je vous remercie de me permettre de présenter ce secteur très particulier de la santé qui est celui du transport par ambulance. Dans le Tarn, ce sont 42 entreprises qui œuvrent dans ce domaine, on en trouve 26 dans le Sud du Tarn représentant un effectif de 231 salariés. Chaque année, elles transportent vers les CHU, hôpitaux ou cliniques de Toulouse et de sa région plusieurs dizaines de milliers de patients. Elles sont conscientes que la route actuelle, si aménagée soit-elle, n'offre pas le confort ni la sécurité ni la rapidité que sont en droit de réclamer ceux que la vie n'a pas avantagé. Pour ceux qui souffrent, soit qu'ils aient subi une opération soit qu'ils viennent de bénéficier d'un traitement lourd, dialyse, chimio ou autres, chaque accélération, chaque freinage, chaque virage est une douleur. Je vous laisse imaginer ce que représente une heure trente de trajet et une heure trente les bons jours, parce que quelquefois, c'est deux heures, deux heures et demie. Je le sais parce que je le fais quelquefois. Elles transportent également des gens dont l'urgence de soins ou d'une opération nécessite un transport rapide. Chaque minute gagnée est le gage d'un espoir. Mais me direz-vous, il y a toujours l'option d'un transport par hélicoptère. Oui, mais à plusieurs conditions : tout d'abord, qu'il soit disponible ; il ne faut pas oublier qu'il y a des conditions atmosphériques, il faut qu'elles soient favorables ; il faut que les patients puissent être médicalisés, ce qui parfois, réclame autant de temps que le transport par véhicule terrestre ; enfin, accessoirement, soulignons que le coût pour la sécurité sociale n'est pas négligeable pour la société. Aussi, elles vous le disent sans ambages, elles sont favorables à un projet d'autoroute concédée, c'est-à-dire payant malgré le péage avec le confort et la sécurité qu'elles offriront à leurs clients. Les gains de temps appréciables qu'elles obtiendront seront largement rentabilisés. Les habitants du Sud du Tarn doivent-ils, lorsqu'ils ont un AVC ou une crise cardiaque, mourir plus vite que la moyenne nationale, faute de disposer d'une voie rapide pour les amener dans des centres spécialisés ? Les habitants du Sud du Tarn doivent-ils souffrir plus que la moyenne nationale lorsqu'ils sont traités pour une pathologie lourde ? Si l'Etat répond par la négative, alors, il doit s'honorer à répondre favorablement au projet d'une autoroute concédée. Je vous remercie de votre écoute.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci madame. Avant de revenir vers la salle, je vais donner la parole à la DREAL sur deux aspects qui ont été évoqués dans les trois dernières interventions, notamment l'une d'entre elles. Le premier concerne la DUP, donc, la Demande d'Utilité Publique concernant le secteur Castres-La Chartreuse, et le deuxième aspect concerne la subvention d'équilibre. Que devient-elle si le... En gros, que deviennent les lignes qui correspondent en tout cas si le projet n'est pas poursuivi ? C'est d'après ce que j'ai compris de la question.

Philippe GRAMMONT : Oui. Moi, j'avais noté trois questions, donc, je vais peut-être essayer d'apporter des éléments aux trois questions autant que je puisse le faire. Il y avait une question sur la section urbaine Castres-Soual qui, effectivement, pour partie est programmée dans le cadre du CPER précédent, il faut savoir si ces crédits ont été programmés en fin de CPER. Donc, on est en phase d'acquisition foncière. Et donc, on est susceptible de poursuivre, à l'issue du débat public en 2010, une fois les acquisitions foncières achevées sur la partie travaux programmés au titre du CPER sur cette petite section Castres-Soual, section urbaine. Sur la subvention d'équilibre, enfin la question telle que je l'ai comprise, c'est : est-ce que la subvention d'équilibre qui est envisagée dans le cadre d'un projet de concession reste disponible dans le cadre d'une opération aménagée sous forme d'aménagement... mise à 2x2 voies sous forme d'aménagement progressif ? Je crois que c'était cela la question telle qu'elle était formulée. J'ai eu l'occasion de m'exprimer là-dessus lors d'une réunion précédente. En fait, on a deux lignes budgétaires assez distinctes et étanches entre le financement des autoroutes concédées et le financement des opérations sur le réseau routier national standard. Donc, il n'y a pas de disponibilité de ce qui est disponible dans le cadre de la ligne destinée aux concessions pour financer des opérations en aménagement progressif s'il n'y avait pas de suite. Si le Ministre décidait de poursuivre en aménagement progressif, il faudrait, à ce moment-là, se poser la question des modalités de financement, effectivement, entre l'Etat et les collectivités locales de cet aménagement-là. Enfin, il y avait une question : est-ce que la DUP pour une concession vaudrait pour une mise à 2x2 voies en aménagement progressif ? Alors, moi, je vous donne une... cela mériterait une expertise juridique parce que je vous avoue qu'on n'a pas été confronté à cette situation. Je vous donne une réponse, sous toutes réserves, mais on la travaillera, et puis, on vous la formulera de façon plus précise. Il faut savoir que l'autorité qui prend la décision n'est pas la même dans les deux cas. Une

fois, c'est le Conseil d'Etat pour l'autoroute et les mises en concession, dans l'autre cas, c'est le Ministre. Donc, vous voyez que ces éléments-là, plus le fait que de mon point de vue... effectivement, dans le dossier de DUP, le fait qu'on soit dans le cadre d'une concession est quand même un élément non négligeable du dossier DUP soumis à enquête publique etc., font que de mon point de vue, on ne peut probablement pas... il n'y a pas équivalence probablement entre les deux et on ne peut pas facilement passer de l'un à l'autre. J'ai tendance à penser qu'il faudrait à ce moment-là refaire une procédure. Mais encore une fois, tout cela est sous réserve et on vous confirmera une fois examinés, de façon plus précise, les aspects juridiques de cette question.

Nicolas BENVEGNU : Merci, Monsieur Grammont. Effectivement, je propose que nous mettions la réponse détaillée sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public, une fois que vous aurez pu travailler ces aspects, plus précisément. Merci beaucoup. Je vais donner la parole dans le triangle qui se situe du côté droit de la salle et dans lequel nous n'avons pas eu d'intervention pour l'instant. Nous avons un monsieur qui a levé la main. Nous avons... Non, je vais sortir un peu du triangle s'il n'y a pas d'intervention. Nous avons un monsieur également qui a un chiffon ou une écharpe au bout de la main. Oui, c'est vous. Et une autre écharpe multicolore, un monsieur également, donc, un trio de messieurs au fond de la salle, à proximité du triangle qui est sur la droite, sur ma droite en tout cas. Oui. Alors, monsieur, on peut vous répondre en plusieurs points. La première chose, c'est qu'il n'est pas écrit sur votre front que vous êtes un habitant de Lavaur et, malheureusement, je n'identifie pas les gens à la ville dans laquelle ils habitent. Cela, c'est la première chose. La deuxième chose, c'est que vous habitez tous, nous habitons tous, déjà dans le même pays, et vous habitez tous dans le même bassin de vie et ce projet concerne un même bassin et dans toutes les réunions, peu importe d'où les participants viennent, l'important, c'est qu'ils puissent exprimer leurs arguments. Et nous, en tant que CPDP, nous notons les arguments de tous, sans exclusive. Et dans la mesure du possible, nous donnerons la parole à des habitants de Lavaur. Je crois que nous en avons déjà eu certains ce soir. Mais pour l'instant, nous allons continuer avec les trois personnes que je viens de désigner. Donc, s'ils sont habitants de Lavaur, qu'ils n'hésitent pas à le signaler. Monsieur, nous vous écoutons. Merci.

Stéphane COPPEY : Bonsoir ! Toutes mes excuses par avance à l'habitant de Lavaur, je suis habitant de l'agglomération toulousaine. Stéphane Coppey, je suis élu dans l'agglomération

toulousaine, donc, du Grand Toulouse depuis 9 ans, très fortement investi sur la question du Schéma de Cohérence Territoriale, on parle beaucoup du SCoT. On aura l'occasion d'y revenir. Et j'ai passé un certain nombre d'années au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, ces vingt derniers mois en tant que Président où j'ai eu en charge l'étude du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération toulousaine. Alors, je voudrais revenir sur trois aspects, la réalité d'un certain nombre de... des déplacements entre Castres et Toulouse. Je dirai le mythe, notamment, en parlant de désenclavement ; et ensuite, la question de la cohérence de tout ce qu'on raconte ce soir avec les réflexions menées sur l'agglomération dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Premier aspect : la réalité des choses. Premier aspect qui est sans doute le plus important, je n'ai pas ramené de papiers photocopiés, je ne vais pas essayer de vous faire larmoyer sur un certain nombre de situations individuelles. La sécurité, il y a un très bon document de synthèse qui a été réalisé récemment et qui indique clairement quels sont les vrais problèmes de sécurité sur les tronçons non aménagés ou qui seraient aménagés dans le cadre du projet qui nous est proposé. On y découvre quoi ? On y découvre que cet axe n'est pas plus accidentogène que tous les axes du Tarn. J'aurai tendance à dire si c'est là-dessus qu'il faut s'appuyer, transformons en autoroute toutes les routes du Tarn et à ce moment-là, effectivement, elles seront peut-être moins accidentogènes. Deuxième chose très importante, c'est que la raison principale des accidents, c'est la somnolence, et à ce que je sache, ce type d'accident arrive au moins aussi souvent sur autoroute que sur voirie ordinaire. Deuxième élément : le trafic, la capacité. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Nous n'avons pas aujourd'hui des chiffres en termes de besoins de déplacements qui justifient un aménagement en 2x2 voies, donc de type capacitaire. La question était posée du train. Vous savez tous que les aménagements maintenant sont partis, ont démarré sur l'axe Toulouse-Saint-Sulpice et qu'ils permettront effectivement des fréquences plus importantes des trains entre Toulouse et Castres, donc, dès 2013. On parle du temps de parcours. Alors, effectivement, je ne dirai pas que les études sont tronquées, et cetera. Je dis simplement, la présentation de temps en temps qui nous en est faite est un petit peu effectivement tronquée. Quinze minutes, on gagnera peut-être 15 minutes, la nuit. Aux heures où les gens se déplaceront et particulièrement aux heures de pointe, je doute qu'on gagne 15 minutes. Vous connaissez l'état de saturation du périphérique toulousain en heures de pointe. On a la même question qui est posée sur un certain nombre d'autres projets d'agglomération et ce n'est pas la réponse que d'amener des voies routières supplémentaires sur ce périphérique.

Rapidement sur les coûts, effectivement, l'honnêteté a été de dire que, vraisemblablement, le concessionnaire réclamerait quand même des subventions d'équilibre concernant ce projet. Le mythe du désenclavement. On disait de Toulouse qu'elle était enclavée, puisqu'elle n'avait pas, à l'époque, de train à grande vitesse notamment, etc. Toulouse, vous le savez, est une des seules agglomérations françaises à connaître un aussi fort taux de développement, et ce, je dirais, malgré le contexte de crise que nous vivons actuellement. Auch était enclavé. Auch a un taux de chômage qui est inférieur à la moyenne nationale.

Nicolas BENVEGNU : Trente secondes, monsieur !

Stéphane COPPEY : Oui ! Ensuite, concernant le risque d'étalement urbain, contournement de Léguevin pour aller à Auch, il est à peine réalisé que déjà on nous parle de zones industrielles, de zones commerciales, de zones d'habitat le long des échangeurs qui mènent à Auch, est-ce que c'est cela l'objectif ? Cohérence avec ce qui se passe dans l'agglomération toulousaine. On a mené des études longues pour démontrer, modèle à l'appui, critères à l'appui, qu'il nous fallait...

Nicolas BENVEGNU : Monsieur ! Il vous faut conclure, s'il vous plaît !

Stéphane COPPEY : ... qu'il nous fallait un plan de déplacement...

Nicolas BENVEGNU : S'il vous plaît, laissez le monsieur terminer ! Monsieur, je vous donne 10 secondes pour conclure.

Stéphane COPPEY : ... un plan de déplacement ambitieux, on n'y arrive qu'au prix de fortes contraintes sur la circulation automobile et d'un fort développement du réseau de transport collectif.

Nicolas BENVEGNU : Voilà ! Je vous remercie, monsieur ! Alors, notre deuxième intervenant s'est désisté. Donc, nous allons prendre celui qui était prévu en troisième, et nous prendrons donc en troisième dans cette série la personne de Lavour qui a protesté précédemment. Comme cela, nous aurons, de manière assurée, dans cette triplète, un habitant de Lavour. Je précise que la personne qui s'est désistée l'a fait pour que cette personne de Lavour puisse s'exprimer.

Guillaume CROS : Bonsoir ! Je suis Guillaume Cros, je parle pour Europe Ecologie, donc nous avons fait un cahier d'acteur, et pour, je suis aussi le porte-parole des Verts du Tarn. Le débat public représente une réelle opportunité pour le citoyen

qui peut exprimer ses besoins et s'associer en transparence à la prise de décision. Et c'est efficace, puisque après huit réunions, on a compris que le choix n'en est pas un, car les études portent sur deux scénarii de voie rapide, sans comparaison avec l'aménagement a minima de l'existant. A quoi bon débattre de l'opportunité de l'autoroute si, au final, on ne peut disposer d'études fouillées sur les alternatives privant ainsi la population d'un débat fondamental pour l'avenir de sa région. Il est regrettable de constater qu'en 2010, la question de l'avenir d'un territoire passe encore par le recours automatique autoroutier, et donc à l'autoroute. Que dire de ce nouveau projet d'autoroute ? Au plan social, le projet s'inscrit dans une démarche de privatisation de l'espace public, avec toute l'injustice qui en découle pour les personnes les moins bien loties. Le péage n'est pas l'identique d'une contribution par l'impôt, et le principe utilisateur-payeur est fallacieux. Il profite aux plus fortunés, car la progressivité de la participation est gommée. C'est aussi contraindre les citoyens à se délocaliser quotidiennement sur la banlieue toulousaine, sans anticiper sur l'hypertrophie de la métropole régionale et sur le manque d'emploi localisé sur le bassin Castres-Mazamet. Cela accentue la fragilité des budgets des ménages par le coût du carburant et, bien sûr, du péage. C'est préparer un espace dortoir dont on ne pourra s'extraire que par l'automobile. C'est une façon d'envisager l'avenir héritée des années 70, mais une vision obsolète d'un système qui nous a conduit à une crise mondiale, économique et environnementale sans précédent. La loi économique immuable qui lie emploi et déplacement n'a plus cours et l'économie locale doit se suffire... pardon, l'économie locale ne peut se suffire de paris, si l'on veut, qu'elle s'inscrive dans un développement durable. Martelons-le ! Une autoroute n'est pas un investissement écologique, et ceux qui prétendent le contraire sont au mieux opportunistes, au pire enfermés dans leur certitude. Nous devrions donc pouvoir débattre ici, non pas de quel type d'autoroute nous souhaitons pour les 25 ans à venir, mais de quelle manière la plus juste et dans quel environnement nous souhaitons développer le territoire ? Observons les atouts du Tarn ; le secteur agricole de Midi-Pyrénées, c'est 100 000 emplois, deux fois plus que l'aéronautique. Avec ce projet autoroutier, nous sommes sur le point de sacrifier, cela a d'ailleurs été dit ce soir, des terres agricoles déjà menacées, alors que nous ne sommes pas capables de tenir les engagements de 20 % de produits bio et locaux dans les cantines pour améliorer la santé de nos enfants, non par faute de volonté, elle existe parfois, effectivement, mais surtout faute de production locale ; le bois et le granit de la montagne sont aussi des ressources locales. Relocalisons leur transformation et leur utilisation pour économiser les milliers de kilomètres de

marchandises, étudions en priorité les déplacements de fret par l'implantation d'une gare, de fret multimodal sur le bassin Castres-Mazamet et sans la concurrence d'une autoroute. Pour les déplacements collectifs des personnes, tout reste aussi à faire. Pour Castres et Mazamet, seul le doublement de la voie ferrée, les renforcements des cadences aux heures de pointe et un confort des rames permettront une vraie concurrence de la route. C'est aussi la mise en place d'un TER...

Nicolas BENVEGNUM : Trente secondes, monsieur.

Guillaume CROS : ... express vers Toulouse, notamment pour les habitants de la Vallée du Girou. C'est une question de choix, donc, de volonté politique qui nécessite un engagement massif de l'Etat. C'est cette dynamique-là que nous devons... je conclus, que nous devons choisir et non des solutions qui ont fait leur temps. Hésitez, les possibilités ne manquent pas et cela deviendra une réalité si nous ne restons pas sur un modèle de développement prédateur pour la planète...

Nicolas BENVEGNUM : S'il vous plaît !

Guillaume CROS : ... et pour ses habitants. Merci !

Nicolas BENVEGNUM : Voilà ! Je rappelle que... Merci, monsieur ! Je rappelle que nous ne sommes pas à la seconde près, et que nous pouvons laisser une phrase se terminer lorsqu'elle est en cours et lorsque l'interlocuteur ne déborde pas plus que cela... Oui, c'est vrai que le sifflet est effectivement assez désagréable. Si son utilisateur pouvait s'en dispenser jusqu'à la fin de la réunion, je pense que ce serait très bien pour tout le monde ici. Donc, monsieur, habitant de Lavour, un participant s'étant désisté en votre faveur, nous vous écoutons.

Christofe CALU : Oui, merci ! Merci à la personne qui m'a donné sa parole. Oui, en effet, je suis un petit peu choqué. Je suis venu à plusieurs autres débats. Je n'ai pas..

Nicolas BENVEGNUM : Pouvez-vous vous présenter s'il vous plaît !

Christofe CALU : Oui, excusez-moi ! Donc, je suis Christofe Calu. J'ai habité une dizaine d'années à Lavour, et actuellement, j'habite à Roquevidal, un petit village entre Lavour et Cuq-Toulza, donc à 8 kilomètres de Lavour. J'ai habité aussi à Puylaurens, et je connais bien les problèmes. Je suis agent immobilier. Je me déplace entre Castres et Toulouse, pas quotidiennement, mais plusieurs fois par

semaine, et j'utilise cette voie depuis une quinzaine d'années à peu près. J'étais choqué. Moi, j'étais aussi au débat public dans la région de Castres. Je n'ai pas pris la parole pour pouvoir laisser la parole aux gens de Castres qui s'expriment complètement et de ne pas interférer le débat public, ce que je crois ils sont en train de le faire. A propos de l'autoroute, on n'est pas du tout contre, on est complètement conscient... Oui, je suis aussi membre du collectif RN126, qui défend le développement de la Nationale. On est complètement conscient qu'il faut que Castres se désenclave, bien sûr, il faut améliorer le transport entre Castres et Toulouse, mais par l'aménagement de la Nationale. On demande donc à l'Etat de faire des travaux pour aménager cette Nationale, et pas du tout de continuer à garder Castres complètement isolé. On a eu la création de deux contournements de Puylaurens, parce que c'était infernal à Puylaurens avec le passage des voitures. Donc, aujourd'hui, on a un contournement de Puylaurens et de Soual. Si l'autoroute se fait, ces deux contournements seront récupérés par l'autoroute. Donc, tout le trajet devra repasser par les centres-villes de Soual et de Puylaurens, et ces deux villes retrouveront les problèmes qu'elles avaient avant. J'ai entendu dire aussi qu'il y a un projet à la sortie de la liaison entre Soual et Castres qui est déjà enclenché, donc sans coût pour sans péage, et je pense que le gros problème quand on fait la route Castres-Toulouse, vous serez tous d'accord avec moi, la plus grosse perte de temps actuellement, c'est entre Castres et Soual. Après, cela roule assez bien, même si la vitesse est limitée. Donc, les trajets... ces travaux ont déjà commencé et, sans autoroute et sans péage, on pourra bientôt beaucoup mieux circuler. Au niveau du temps gagné, du quart d'heure, je serais complètement d'accord avec le monsieur qui est là. C'est ridicule de dire qu'on va gagner un quart d'heure. Si on arrive sur la rocade de Toulouse et qu'elle est complètement embouteillée, on peut y rester une heure comme aujourd'hui. Donc, on n'a pas un gain de temps. A savoir aussi, au niveau du coût du péage, vous avez parlé de 6 euros, de 5,90 exactement, on a aussi parlé... Vous-même avez parlé dans d'autres réunions, de 7 euros 50. Je ne sais pas si le péage de l'entrée toulousaine est compris là-dedans, mais c'est une autoroute qui coûtera très chère à vous, et qui découragera beaucoup de gens de l'utiliser. Et j'ai bien peur que beaucoup d'utilisateurs resteront sur la Nationale, continueront à utiliser la Nationale qui se retrouvera donc complètement saturée. C'est un péage qui est quand même... qui sera pratiquement le double des autres autoroutes. Enfin, je prends en référence l'autoroute qui fait Narbonne, Narbonne-Toulouse. Donc, personnellement, je suis vraiment contre cette autoroute, mais par contre, complètement pour le désenclavement de Castres et pour l'aménagement de cette Nationale qui est, vous avez parfaitement raison, très

dangereuse. Et c'est pour cela que nous demandons l'aménagement de cette Nationale. Soyons clairs ! Actuellement, assez urgemment, c'est vrai que Cuq-Toulza, c'est infernal d'y habiter, j'y vais régulièrement, il y a beaucoup de voitures, cela serait intéressant aussi de voir le contournement de Cuq-Toulza. Voilà, j'ai fini. Merci de m'avoir écouté !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci, monsieur, pour cette intervention. Alors, vous avez évoqué dans votre prise de parole les prix du péage, et il en a déjà été question au cours de la soirée. Monsieur Grammont, à ce sujet, pouvez-vous nous donner des précisions, notamment sur le fait qu'il s'agit pour l'heure, d'estimations ? Alors, je voudrais que vous nous précisiez cela et comment vous avez fait ces estimations ?

Philippe GRAMMONT : Oui, absolument. Peut-être, il y a une diapositive qui peut accompagner un peu les propos. Donc effectivement, aussi bien d'ailleurs la subvention d'équilibre que le montant du péage, ce sont des estimations que nous avons réalisées dans le cadre des études préparatoires à ce débat, et effectivement la réalité de ces éléments-là sera connue au moment de l'appel d'offre de concession, aussi bien pour la subvention d'équilibre que pour le péage. On a réalisé donc ces estimations sur la base du coût kilométrique moyen que l'on retrouve sur le réseau national. Et pour être précis, les coûts pour une voiture particulière sur la section, l'itinéraire entre Castres et Toulouse, donc c'est sur la partie Verfeil-Castres, 5,75 euros dans notre estimation, et 7,05 sur l'ensemble de l'itinéraire en intégrant, effectivement, la partie de l'A68 qui est à péage. Voilà ! En ajoutant à cela, effectivement, qu'il existe aussi des formules d'abonnement, mais cela vous le savez, j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer là-dessus, et qu'on a récapitulé l'ensemble de ces éléments dans un petit... en deux pages-là, recto verso, qui ont été diffusés et que vous pouvez télécharger également sur le site de la CPDP.

Nicolas BENVEGNI : Merci, Monsieur Grammont, pour ces précisions. Alors, je vais reprendre trois interventions dans cette zone. Effectivement, nous avons le monsieur avec la feuille blanche ici. Un autre monsieur au deuxième rang avec les cheveux blancs, et donc une dame, ici au premier rang, qui vient de lever la main. Donc, nous commençons avec le monsieur à la cravate qui me paraît bleue ici, bleue et marron.

Jacques BARTHES : Bleue et marron.

Nicolas BENVEGNUM : Voilà. Bien vu. Nous vous écoutons Monsieur.

Jacques BARTHES : Madame la Présidente, mesdames, messieurs, je me présente, Jacques Barthès, je suis PDG des Engrais Germiflor à Mazamet et Président des fabricants d'engrais de la Vallée du Thoré et du Sud du Tarn, ainsi que Président des fabricants d'engrais organiques au niveau national. Je suis membre, avec mes confrères, des Routes de l'avenir. L'industrie des engrais est née en 1850 avec le délainage. A ce jour, nos entreprises produisent plus de 30 % de la production française, soit plus de 200 000 tonnes d'engrais, et commencent à se développer à l'international. Le transport routier représente près de 20 % de notre chiffre d'affaires. Et à ce jour, nous avons besoin de cette autoroute Mazamet-Castres-Toulouse, puisque près de la moitié de nos productions partent par cet axe. Une autoroute, c'est une artère, et l'économie du Sud du Tarn en a besoin pour se développer et assurer l'avenir des générations futures. Aller à l'encontre de ce magnifique projet serait porter un coup à une économie des plus actives de Midi-Pyrénées, par son adaptation aux mutations économiques depuis plusieurs décennies. Aujourd'hui, nos entreprises se développent sur l'Asie. Nous sommes très compétitifs car le transport Mazamet-le Shandong, coûte moins de 900 euros pour un conteneur de 40 pieds, soit 24 tonnes. Savez-vous qu'un semi-remorque de 25 tonnes, qui part de Mazamet pour Reims, coûte 890 euros... et 3 000 euros pour la Corse. Alors, à tous ceux qui croient le bien-fondé de leurs remarques, il faut qu'il sache qu'aujourd'hui, nous sommes tous rentrés dans une ère nouvelle qui passe par la communication, les axes routiers, aériens et maritimes. Alors, avec nous tous, dites oui à l'autoroute Castres-Mazamet-Toulouse, afin que nous puissions continuer à développer des entreprises, que nos familles développent depuis plus de cinq générations sur le Sud du Tarn, et que nous voulons continuer à agrandir et à encourager pour nos jeunes. Merci de votre attention !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Merci, monsieur, pour cette prise de parole. Nous passons la parole à monsieur qui est au deuxième rang, voilà ! Nous vous écoutons monsieur.

Paul DELOCHE : Donc, je m'appelle Paul Deloche, je suis de Mazamet, et je suis retraité... actif. Mesdames et messieurs, j'interviens en tant que partisan de l'écologie, mais qui, à l'heure actuelle, n'est pas sensible aux questions environnementales et du développement durable. Et je fais mienne les décisions émanant du Grenelle de l'environnement.

Il est clair que la politique des transports doit intégrer la prise en compte de tous les modes adaptés de déplacement, en privilégiant chaque fois que possible les solutions les moins consommatrices d'énergie et les moins polluantes. L'étude d'une amélioration de la liaison ferrée a montré que le train, à lui seul, ne pouvait pas satisfaire tous les besoins de déplacement entre Castres-Mazamet et Toulouse, et donc le projet d'autoroute gardait toute sa pertinence. Il ne faut pas se tromper d'objectif, et bien voir que le facteur de pollution sur les routes et les autoroutes, ce sont les véhicules, voitures et camions, qui les empruntent. Donc, ceci étant, je me demande en quoi une autoroute entraînerait plus de pollution que les infrastructures routières actuelles reliant Castres-Mazamet à Toulouse ? Une voiture particulière, circulant entre Mazamet et Toulouse, dépensera-t-elle plus de carburant si elle empruntait la future autoroute en une heure de conduite à vitesse limitée et stabilisée, ou bien si elle utilise l'un des divers trajets actuels en plus d'une heure et demie avec nombreux freinages, arrêts et accélérations, du fait de la traversée des villes et villages et de la présence de nombreux croisements et tourne-à-gauche ? Et que dire des poids lourds ? Combien de temps perdu et de pollution engendrée pour un 36 tonnes, reliant la métropole régionale à Mazamet par l'un quelconque des trajets actuels ? Et combien de carburant économisé, donc de diminution de pollution, s'il existait la future autoroute ? Les riverains de la route actuelle, des routes devrait-on dire, supportent tous les jours la pollution sonore, visuelle, atmosphérique de la circulation des voitures, et surtout des poids lourds devant leur porte. Je pense que le jour prochain, j'espère, où l'autoroute sera en service, ils pourront enfin vivre une nouvelle vie avec beaucoup moins de stress. Les habitants de Soual et de Puylaurens peuvent sans aucun doute en porter témoignage. Dans le cadre de la protection de l'environnement, il est indispensable d'évoquer également les questions de sécurité. Combien d'accidents évités grâce à un itinéraire sécurisé par une autoroute entre Castres et Toulouse, en adéquation avec le volume du trafic ? Et donc, combien de risques de dégradation de l'environnement supprimés ? Les autoroutes possèdent de place en place des bassins de rétention, et donc toute pollution liquide peut être stockée et ne se répand pas dans l'environnement, ce qui n'est pas le cas avec les routes actuelles. Peut-on mesurer le coût humain d'un accident de la circulation ? Non, bien sûr, parce qu'il est au-delà de toute mesure, mais on peut sans doute en calculer les conséquences financières, et notamment le coût environnemental en kilo de CO₂.

Nicolas BENVENU : Trente secondes, monsieur, pour finir.

Paul DELOCHE : Certains disent que l'autoroute entre Castres et Mazamet et Toulouse serait un facteur aggravant du volume de la circulation automobile, entre ces deux pôles économiques, et donc de la pollution, et que ce bassin économique n'a pas besoin de l'autoroute pour se développer. En fait, la réalité est autre, et montre que tous les centres urbains reliés à Toulouse par l'autoroute sont en développement, alors que le deuxième pôle économique de Midi-Pyrénées, privé d'autoroute, stagne, sans que la pollution soit aggravée et fasse débat sur les territoires concernés.

Nicolas BENVEGNU : Voilà, merci monsieur ! Nous vous remercions pour cette prise de parole. Nous allons à présent écouter l'intervention de la dame qui est au premier rang. Madame, nous vous écoutons.

Dolorès ISSA : Bonsoir tout le monde ! L'un des enjeux... Je m'appelle Dolorès Issa, Conseillère municipale de Mazamet. L'un des enjeux importants auquel tout le monde va avoir à faire face dans les années qui viennent est la gestion et la maîtrise de l'urbanisation. Cela a été dit lors de la réunion de Revel. La croissance de Toulouse en tache d'huile, peu ou pas maîtrisée, a conduit à une très forte consommation d'espace de l'ordre de 15 000 hectares. En dix ans, cette évolution pose véritablement problème, et c'est pour cela qu'au niveau régional, le choix d'un développement basé sur les villes moyennes est apparu nécessaire. Toutes les études récentes, que ce soit au niveau de l'aire urbaine toulousaine ou de la Région Midi-Pyrénées, mettent en avant le fait qu'il faut renforcer les pôles urbains dans les différents départements pour équilibrer cette croissance. Lors de la table ronde à Caraman, dont vous avez parlé, l'analyse du géographe qui intervenait a souligné l'impact que peut avoir une infrastructure routière en matière de consommation d'espace pour les villages proches. Je crois qu'il ne faut pas sous-estimer ce risque pour les communes du Lauragais, et particulièrement pour des villages situés entre Toulouse, Castres et Mazamet. On en parle ici dans le cadre de l'autoroute, mais le problème de la pression urbaine resterait vrai, que l'autoroute se fasse ou non. C'est pourquoi il me semble qu'il est important de soutenir et parfois d'encourager les élus locaux des communes situées sur le tracé de Lacroisille, Cuq-Toulza, Cambon, Maurens-Scopont, Vendine, et jusqu'à Verfeil, afin qu'ils soient vigilants sur leurs plans locaux urbanisme. Il faut leur faire confiance, pour que ces PLU empêchent la construction et gardent les terrains en zone naturelle ou agricole. Si cela se fait, la pression urbaine ne pourra se reporter là où elle peut et doit se reporter, c'est-à-dire des villes comme Castres, Mazamet, Revel qui disposent des services permettant l'accueil de la population et

d'activité. L'étalement urbain n'est pas une fatalité, et il est de la responsabilité des communes d'y veiller. Des outils réglementaires existent pour cela. Si le territoire est organisé et anticipe les évolutions, l'autoroute ne sera pas un handicap mais, au contraire, elle sera un atout efficace pour le développement régional et la bonne répartition des espaces urbanisés en Midi-Pyrénées. Merci de m'avoir écouté !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci madame pour cette intervention. Alors, je vais prendre trois interventions dans le triangle. Alors, je vois un monsieur en pull-over là-bas, effectivement, qui se lève, les cheveux blancs, une petite barbe. Ensuite, nous avons cette dame qui se manifeste ici, très bien. Et je vais varier un petit peu, nous avons la dame au pull rose au fond, là-bas aussi, qui prendra la parole en troisième dans ce round de prise de parole. Donc, monsieur au pull-over mauve, la parole est à vous.

Pierre COURJAULT-RADE : Bonsoir ! Je me présente, Pierre Courjault-Radé, membre du collège exécutif de la fédération tarnaise de protection de l'environnement ou UPNET, et au nom de laquelle je m'exprime ce soir. Donc, le premier point, c'est le mitage urbain et ses conséquences. Effectivement, on en a beaucoup parlé ce soir, et beaucoup a été dit sur les conséquences négatives que présente le projet d'une 2x2 voies, que celle-ci soit payante ou gratuite, Castres-Graguague, objet de ce débat. Je n'insisterai ce soir que sur un seul point qui nous paraît fondamental, la fédération de protection de l'environnement, concernant donc ses conséquences au niveau du mitage urbain. Le mitage urbain est un mal qui grignote 60 000 hectares de terres cultivables par an dans notre pays. Cette situation a des raisons sociales évidentes. L'envolée du prix du foncier conduit les ménages à chercher plus loin un endroit moins cher où habiter. Les conséquences de ce processus sont bien connues : mitage des espaces naturels, grignotage des terres agricoles, atteinte à la biodiversité par morcellement des habitats, tout à fait contraire au Grenelle, en particulier les trames bleues et vertes, coût de raccordement aux différents réseaux, eau, électricité, assainissement, voirie, transport en commun, et utilisation à outrance de la voiture individuelle. Ainsi, pour l'UPNET, encourager l'installation de nouveaux habitants autour d'un éventuel axe autoroutier Castres-Graguague, ce sont des terres agricoles qui seront moins inabordables qu'à proximité de Toulouse, sans se préoccuper ni des structures de service adaptées, ni du choix des moyens de transport, nous apparaît comme l'archétype même du scénario non soutenable, favorisant le mitage urbain et l'iniquité sociale. Nous avons aussi

l'impression, au terme ou presque de ce débat, que la liaison autoroutière Castres-Gragnague représente la ligne Maginot de l'économie castro-mazamétaine. Pas de salut en dehors de cette autoroute. Nous sommes loin d'être convaincus du fait qu'une liaison autoroutière Castres-Gragnague soit la solution aux problèmes économiques rencontrés par ce bassin Castres-Mazamet. Nous proposons ainsi une alternative au projet présenté. Une liaison routière efficace (LRE), entre Castres et Saint-Sulpice, via Lavaur. C'est une liaison qui doit se concentrer sur la réalisation de travaux de sécurisation, section par section, adaptés au trafic réel, tels que les accès, les carrefours, les glissières de sécurité. La Départementale Gaillac-Montauban, la D999, sur son parcours tarnais, en est un bon exemple. Et oserais-je dire, la DRE a, dans un certain nombre de ces cartons, de nombreuses possibilités pour faire une LRE. Plus précisément, nous proposons une LRE par la Vallée de l'Agout, qui présente des avantages majeurs par rapport à une autoroute dans la Vallée du Girou. Elle respecte les grandes orientations de la charte InterSCot de l'aire urbaine et métropolitaine de Toulouse. Les orientations du Conseil régional avec les ZIR et du Conseil général du Tarn, entre parenthèses les Portes du Tarn 2, par exemple. Elles favorisent, dans le domaine des transports des personnes et des marchandises, la solution multimodale qui intègre le rail et la route. Elle se raccorde sur l'autoroute A68, en ne présentant que 6 kilomètres de plus en parcours, celui de Castres et Toulouse, et moins de 10 kilomètres de route à aménager entre Castres et Saint-Sulpice. Tout cela, bien sûr, par rapport au tracé, par rapport à la Vallée du Girou. Et les financements ainsi dégagés permettront de réaliser des déviations nécessaires de Saint-Sulpice, de Lavaur, Saint-Paul-Cap-de-Joux, sans oublier l'édification de l'échangeur des Portes du Tarn 2. Ainsi, l'UPNET n'accepte pas qu'une éventuelle liaison autoroutière Castres-Gragnague mette en péril les plans d'aménagement du territoire de la région toulousaine, mis au point après une analyse approfondie et une participation d'acteurs sans égal, dont la charte InterSCot témoigne, et qui...

Nicolas BENVEGNO : Vingt secondes pour conclure, monsieur.

Pierre COURJAULT-RADE : ... et qui plus est, qui a été conduite à la demande de l'Etat, afin de précisément limiter le mitage urbain de la région. L'UPNET n'accepte pas ce qui ressemble à du nimbyste inversé, se résignant à l'exigence d'une liaison autoroutière pour nous, entre Castres et Gragnague, et ne se souciant pas ou peu des conséquences environnementales et socio-économiques négatives que cette infrastructure autoroutière amènerait inévitablement aux territoires traversés. Je vous remercie de votre attention.

Nicolas BENVEGNUM : Merci, monsieur.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Alors, nous allons prendre deux interventions. Nous avons deux dames... une qui se situe dans les premiers rangs, et une qui est un peu plus éloignée dans la salle. Je demande à la DREAL de préparer une réponse par rapport à cette intervention que nous venons d'écouter sur Castres-Gragnague, puisque dans votre dossier, si je ne m'abuse, vous parlez de Castres-Verfeil. Donc, la question sous-jacente c'est : est-ce qu'il y a un prolongement, donc une page collée de mon dossier, que je n'aurais pas vu ? Est-ce que vous pouvez nous dire comment vous avez délimité votre zone d'étude ? Voilà ! Donc, nous écoutons la dame ici, dans les premiers rangs. Madame, la parole est à vous.

Sandrine GARAS : Bonsoir, et merci de m'avoir donné la parole. Je m'appelle Sandrine GARAS, j'habite Castres, j'y travaille, mais c'est à Toulouse que j'ai grandi, fait mes études, et vécu pendant de nombreuses années. J'y ai beaucoup de membres de ma famille et de nombreux amis. Cela me paraît nécessaire, même si cela a été dit et redit, de répéter que la route entre Castres et Toulouse, est longue, difficile et dangereuse. Je me suis installée à Castres en 1994, et j'ai fait ce trajet, matin et soir, pendant plus de deux ans. Ce n'est pas insurmontable, c'est vrai, mais c'est épuisant. A cette époque-là, Castres-Toulouse avait été classé grande liaison d'aménagement du territoire. On parlait de la déviation de Soual et de Puylaurens. Je me disais : « Bientôt, ce trajet, il sera beaucoup plus rapide, et on pourra le faire dans de meilleures conditions ». Aujourd'hui, j'ai compris que la 2x2 voies, on ne la verrait pas et, à mon avis, si on doit la voir, ce sera dans très, très longtemps. Pourquoi ? Parce qu'il a fallu presque 15 ans pour aménager 11 kilomètres. Autour de nous, d'autres villes ont continué à évoluer : Montauban, Albi, Pamiers. En quelques années, ces villes se sont considérablement rapprochées de Toulouse, pas en distance, parce qu'elles n'ont pas déménagé, mais tout simplement grâce à leur liaison. Elles ne se sont pas vidées de leurs habitants, contrairement au discours alarmiste, et au contraire, les forces vives du territoire ont créé une émulation et un dynamisme. J'ai beaucoup d'amis à Toulouse, je le disais. Et pour eux, quand je discute avec eux, aller voir un spectacle à Montauban, faire un tour au Carnaval d'Albi, ou simplement aller dîner entre amis, ce n'est pas un problème. Mais Castres, c'est le bout du bout, c'est l'enfer. Pourtant, on n'est pas plus loin, mais on est juste moins bien relié. Petit à petit, je crois que dans l'esprit des Toulousains,

Castres s'éloigne. Et avec cette réflexion-là, on sort du jeu régional. Ce sentiment, il est contagieux chez les entrepreneurs, les acteurs économiques, les cadres qui rechignent à venir s'installer. Pourtant, c'est joli, c'est agréable d'y vivre. Sur le débat de l'autoroute, quand j'en discute avec mes amis de Toulouse, ils ne sont pas contre, mais quelque part, ils ne se sentent pas concernés. Et paradoxalement, ils se sentent beaucoup plus concernés par ce qui se passe dans d'autres villes, que j'ai citées tout à l'heure : Montauban, Albi, tout simplement parce qu'elles sont plus accessibles et que c'est plus rapide d'y aller. Les autres deux pôles de Midi-Pyrénées ont été mieux reliés, certes, mais avec ces liaisons et l'absence de liaison vers Castres, j'ai l'impression que le Sud du Tarn s'éloigne de plus en plus de Toulouse.

Nicolas BENVEGNO : Quinze secondes pour conclure, donc.

Sandrine GARAS : Je pense que c'est une situation dangereuse pour notre bassin d'emploi. Il manque 40 kilomètres. Ce n'est rien, et c'est énorme. C'est un pôle d'équilibre en Midi-Pyrénées, cela pourrait le devenir encore plus.

Nicolas BENVEGNO : Je vous remercie, madame.

Sandrine GARAS : Merci à vous. Au revoir.

Nicolas BENVEGNO : Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Nous écoutons à présent une autre dame, mais située dans le fond de la salle cette fois.

Nelly CADARS : Donc, Nelly CADARS, habitante de Lavaur. Merci de m'avoir donné la parole. Donc, ce débat public porte ce soir sur l'opportunité de réaliser une autoroute concédée, reliant Castres à Toulouse. Mais, à mon sens, ne serait-il pas plus opportun d'envisager aussi quelles pourraient être les alternatives à cette autoroute ? Pourquoi la DREAL ne réalise-t-elle pas une étude sur l'aménagement du réseau routier actuel ? Cette solution alternative à l'autoroute aurait pourtant de nombreux avantages : le respect de l'environnement et de la biodiversité, la préservation des terres agricoles, l'utilisation de la subvention d'équilibre apportée par les collectivités territoriales pour financer cet aménagement, la gratuité pour tous les usagers, l'économie de carburant, moins d'émissions de CO₂. Donc, cette liste d'avantages, le plus évident, à mon sens, devrait permettre d'étudier l'aménagement et la sécurisation du réseau routier actuel. Et que penser du

gain de temps engendré par l'autoroute ? Dans le dossier fourni par la DREAL, une autoroute et la route actuelle, le gain de temps est de 15 minutes. Ces évaluations ont été faites sur la base d'une autoroute limitée à 130 kilomètres/heure. Or, en France, la limitation à 110 kilomètres/heure pourrait devenir la norme. Cet été, de nombreuses autoroutes ont été limitées à 110 kilomètres/heure pour des raisons de santé. En effet, quand il fait chaud, l'ozone provoqué par les gaz d'échappement met en danger la santé des personnes fragiles. Par ailleurs, la diminution de la vitesse entraîne automatiquement une baisse du nombre d'accidents. D'autre part, des expériences sont menées sur les contournements urbains, à Grenoble par exemple, pour limiter la vitesse à 70 kilomètres/heure, ce qui élimine les effets de conduite en accordéon, et donc les bouchons. Ce type d'expérimentation conviendrait parfaitement pour la traversée de Soual, 20 000 véhicules par jour actuellement, et la rocade toulousaine déjà limitée à 90 kilomètres/heure. Dans ce contexte, pourriez-vous nous expliquer pourquoi il n'y a pas dans le dossier une évaluation du gain de temps pour une vitesse de 110 kilomètres/heure ? Il est certain qu'en prenant en compte les réalités de demain, le gain de temps serait moins flatteur. L'évaluation du gain de temps était faite pour les automobiles, qu'en est-il pour les camions ? Voilà, merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci pour cette intervention. Alors, je vais passer la DREAL sur deux aspects ; le premier concerne la délimitation du domaine d'études, et permettra à Monsieur Grammont, j'imagine, d'embrasser des éléments de réponse concernant les première et troisième interventions. Donc, y a-t-il un prolongement prévu vers Gragnague, par exemple ? Et pourquoi avez-vous choisi cet itinéraire-là, celui qui est présenté et proposé aujourd'hui ? Et ensuite, il y a une interpellation qui concerne la limitation de vitesse et une étude complémentaire que la DREAL a acceptée de réaliser, et qui est en ligne depuis environ une semaine sur le site de la Commission Particulière de Débat Public. Donc, pouvez-vous, Monsieur Grammont, très rapidement, nous donner les résultats de cette étude que vous avez effectuée sur le test de sensibilité à 110, à la fois sur le trafic et le temps, le gain de temps supposé et estimé ?

Philippe GRAMMONT : Oui. Merci. Oui, donc je rappelle tout d'abord qu'il n'est pas du tout envisagé pour l'instant de modifier les limitations de vitesse sur autoroute. On n'a aucun élément qui va dans ce sens-là. La vitesse limitée sur autoroute est de 130 kilomètres/heure. Néanmoins, comme la

question était posée, on a effectivement réalisé un test de sensibilité à cette vitesse, à une vitesse de 110 kilomètres/heure. Donc, comme cela vient d'être dit effectivement, vous pouvez télécharger, en fait, l'ensemble de la petite fiche qui récapitule à la fois la méthodologie et les résultats pour ce test. On aboutit à ce moment-là à un gain de temps de parcours de l'ordre de 10 minutes sur l'itinéraire, et le trafic à ce moment-là sur l'infrastructure diminue d'environ 800 véhicules par jour de moins sur l'infrastructure dans ce cas-là. Voilà donc sur ces éléments-là. Vous pouvez donc les retrouver effectivement en détail sur le site de la CPDP. Sur le périmètre sur lequel porte le projet, cela a été présenté tout à l'heure par Thomas Cadoul. Donc, le périmètre sur lequel porte le projet d'achèvement de la 2x2 voies sous forme de concession, ou en alternative sous forme d'aménagement progressif, c'est bien entre Verfeil et la rocade de Castres. C'est le schéma qui vous... Je ne parle pas assez près du micro...

Nicolas BENVEGNO : Verfeil, je sais qu'on a déjà eu des doléances par rapport à cela.

Philippe GRAMMONT : Verfeil. Excusez-moi. Donc, entre Verfeil et la rocade de Castres. La bretelle A680, vous savez, qui permet de rejoindre l'autoroute A68 est déjà concédée dans le domaine de la concession d'ASF. Et donc, pour cette bretelle et pour l'échangeur de Gragnague, qui est aujourd'hui incomplet, le complément de l'échangeur à la mise à 2x2 voies est envisagé dans le cadre du contrat pluriannuel qui lie ASF et l'Etat. Il y avait une question, pardon, que j'ai oubliée tout à l'heure aussi, qui est évoquée sur les gains pour les camions. Alors, les gains pour les camions, c'est beaucoup plus délicat à établir car, vous le savez, les camions, normalement, ils sont obligés de respecter une vitesse de 90 kilomètres/heure. Donc, en toute rigueur, en vitesse pure, je dirais qu'il n'y a pas forcément de gain. On se situe là en fonction de l'infrastructure, plus au regard de la régularité ou au fait que sur une autoroute les camions échappent à un certain nombre de phénomènes liés aux autres véhicules qu'ils peuvent rencontrer sur l'itinéraire, ou au profil de la Voirie sur laquelle ils sont, il peut y avoir des carrefours, des giratoires, etc. Donc, l'appréciation de ce gain de temps est beaucoup plus difficile à réaliser et, effectivement, nous ne l'avons pas approché en tant que tel parce que méthodologiquement, on ne savait pas le réaliser de façon suffisamment précise.

Nicolas BENVEGNO : Sur la détermination de l'itinéraire, c'est par rapport à vos études sur les trafics...

Philippe GRAMMONT : Ah oui.

Nicolas BENVEGNUM : ... me semble-t-il.

Philippe GRAMMONT : Par rapport...

Nicolas BENVEGNUM : Sur la détermination de l'itinéraire choisi.

Philippe GRAMMONT : Par rapport à la détermination de l'itinéraire. Donc, moi, je voudrais redire ici que l'itinéraire par la RN126, c'est l'itinéraire sur lequel il y a le plus de trafics, qui est celui qui est privilégié pour les déplacements entre Toulouse et Castres, en particulier pour les camions. Si vous regardez, cela vous le trouvez dans nos études, la part de camions sur les différentes sections de ces itinéraires. On a là une part de camions qui est entre 10 et 16 % sur la RN126 selon les sections, alors qu'on a sur les autres itinéraires, en particulier celui que vous évoquiez par Lavaur, des pourcentages de camions qui sont bien moindres et des trafics qui sont bien moindres, car l'itinéraire privilégié, et qui est l'itinéraire le plus rapide, effectivement, c'est celui par la RN126, c'est celui aussi sur lequel l'Etat et les collectivités ont déjà réalisé des investissements d'amélioration, et c'est aussi l'itinéraire qui est destiné à assurer la continuité du réseau routier national, et qui est Route Nationale aujourd'hui. Donc, vous voyez que c'est l'ensemble de ces éléments qui, dans les décisions successives, ont conduit à privilégier, effectivement, l'aménagement de cet axe. Et le débat d'aujourd'hui porte effectivement sur l'achèvement de la mise à 2x2 voies de cet itinéraire par mise en concession, en alternative à l'aménagement progressif, et les autres études que vous évoquez, j'ai déjà eu l'occasion d'intervenir là-dessus, nous paraissent des projets qui ne sont pas des alternatives, qui sont sans lien avec l'objet soumis au débat, ce qui nous a amené, effectivement, à ne pas donner suite à la demande d'études complémentaires qui avait été formulée, qui a fait ensuite l'objet de demande d'expertises, mais là-dessus, il ne m'appartient pas de... enfin, la CNDP a donné la réponse qu'elle avait à donner sur ces demandes.

Nicolas BENVEGNUM : Merci, Monsieur Grammont. Et pour compléter, j'ajoute que la décision de la CNDP, donc cette fois, la Commission Nationale du Débat Public, concernant cette demande d'expertises complémentaires, est sur le site Internet de la Commission particulière. Et vous pouvez donc la consulter. Je vais prendre deux interventions dans le fond de la salle. Alors, j'avais... le monsieur tout à fait sur le côté, et donc la dame ou le monsieur qui a une écharpe blanche à la

main. C'est un monsieur, pardon ! Donc, j'aurai ces deux-là. Donc, le monsieur ici avec la cravate, là... voilà, et la personne tout à fait au fond. Et ensuite, je reviendrai à ce côté de la salle, mais je tiens compte des densités différenciées de population dans tous les coins avant de faire le dernier tour de parole. Alors, monsieur sur le côté, nous vous écoutons. Oui, vous. Et ensuite, ce sera le monsieur au fond en blanc avec une cravate, me semble-t-il.

Pierre VERDIER : Bonsoir ! Pierre Verdier, je suis Maire de Couffouleux, Conseiller général, Président de la Commission territoire et développement durable au Conseil général, et je représente ce soir Thierry Carcenac, le Président du Conseil général. Le Conseil général s'est prononcé, il y a quelques mois, en octobre dernier, sur ce projet de liaison Castres-Toulouse. Ce n'est pas la première fois, parce que depuis le début des années 90, l'Assemblée départementale a toujours défendu le projet de désenclavement du bassin de Castres-Mazamet par une infrastructure adaptée aux enjeux socio-économiques sous la forme d'une 2x2 voies vers Toulouse. Ainsi, globalement, sur la période, le Conseil général allouait plus de 12 millions d'euros à l'amélioration de l'itinéraire, et a soutenu le développement de l'activité économique sur l'ensemble du bassin d'emploi. Aujourd'hui, il y a urgence. Il s'agit de finaliser le plus rapidement possible une liaison performante vers Toulouse, et ce dans un cadre respectueux de l'environnement et du cadre de vie de nos concitoyens. Le département du Tarn, le Conseil général est favorable à une liaison structurante. La position départementale se fonde exclusivement sur la volonté d'un aménagement équilibré et équitable du territoire. Il s'agit, en effet, 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. Je suis moi-même élu dans le Rabastinois, sur un territoire qui sait, et qui peut témoigner de l'impact positif de l'A68. Mais je ne m'étendrai pas là-dessus, je m'étendrai plus sur l'aspect développement durable du projet, parce que faire le choix d'une solution routière à 2x2 voies entre Toulouse et le bassin Castres-Mazamet, c'est 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 des équipements de service déjà existants qui profitent non seulement aux Castrais-Mazamétains, mais aussi à l'ensemble de la montagne tarnaise. En soutenant le projet de liaison Castres-Toulouse, le Conseil général agit pour le maintien des pôles d'équilibre au sein de

l'espace rural. Nous affirmons ainsi notre volonté de ne pas consacrer le phénomène urbain comme seul modèle de développement humain et territorial, un modèle qui allie équilibre entre qualité de vie et développement économique. Aujourd'hui, on nous dit que la mise en concession est le moyen de réaliser au plus vite cette 2x2 voies. Comme il y a urgence, alors va pour l'autoroute. Mais on peut quand même regretter de devoir discuter aujourd'hui de l'opportunité d'une autoroute à péage pour demain, alors que si chacun avait assumé ses responsabilités, comme le département l'a fait, il y aurait depuis quelques années une voie rapide 2x2 voies gratuites entre le bassin Castres-Mazamet et Toulouse. Merci !

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci, monsieur. Donc, nous avons la personne qui vient d'enfiler une veste. Monsieur, à vous la parole.

Jean-Philippe ORLANDINI : Merci ! Madame la Présidente, mesdames, messieurs, je m'appelle Jean-Philippe Orlandini, j'ai 23 ans, j'habite Saix et je suis étudiant à l'Université Jean-François Champollion à Albi. Je souhaiterais vous faire part de mes inquiétudes, face à une perspective d'avenir réduite dans le bassin Castres-Mazamet. Mon cas est semblable à celui de nombreux autres étudiants. Trois de mes amis viennent de terminer leurs études et se retrouvent sur le marché du travail avec un Bac+5 en poche, à savoir un niveau ingénieur. C'est donc après plusieurs années passées sur Toulouse, Paris et Lyon qu'ils reviennent dans la région. Comment ne pas mentionner leurs inquiétudes face au manque d'entreprises qualifiées dans cette région ? Mais comment peut-on inciter l'entreprise à se développer et s'installer sur un territoire enclavé, et voué à une mort économique dans un contexte de mondialisation et d'échanges ? Le doute, quant à la nécessité de cet ouvrage, ne peut subsister, mais son intérêt est réel. Certaines personnes avancent comme alternative un aménagement progressif en 2x2 voies. Il faut savoir que l'idée du doublement a été abordée, pour la première fois, au cours des années 90. Près de 20 ans plus tard, seulement une douzaine de kilomètres ont été réalisés et aménagés ; il en reste donc, encore une trentaine. J'ai 23 ans, je vous laisse le soin de faire le calcul. A ce rythme, je peux donc espérer prendre la 2x2 voies complètement aménagée à Toulouse à l'âge de la retraite, si l'on s'entête à persister dans ce choix d'aménagement du territoire. L'urgence est là, et le retard déjà accumulé ne sera compensé que dans plusieurs dizaines d'années. Pour s'opposer à l'autoroute, d'autres avancent des raisons écologiques et l'impact de l'ouvrage sur l'environnement. Je pense personnellement que

cet argument du Vert, qui est très tendance et à la mode, ne s'attaque pas au problème. J'utilise pour ma part le bus pour me rendre à Albi, la voiture est un moyen de transport subsidiaire pour me déplacer le week-end, ou lors de mes vacances. De plus, comme nous tous, enfin tout du moins, je l'espère, je participe au tri des déchets, j'utilise des ampoules basse consommation, et je pratique l'écoconduite afin de limiter mon impact sur la planète. Je ne saurais donc admettre qu'on qualifie les partisans de l'autoroute et que l'on nous reproche d'être responsables d'un massacre environnemental et écologique. Certains autres avancent les possibilités offertes par les transports en commun, notamment le rail. Je vous rappelle certaines données : 26 euros pour un aller-retour Castres-Toulouse en seconde classe. A ce prix, je n'ai personnellement pas les moyens de prendre le train pour en plus, au final, être dépendant des quelques horaires disponibles, des retards quasi-systématiques, ou encore du manque de places dans les wagons. Je regrette cette situation, car dans le cadre de mes études, je vais être amené à me déplacer sur Toulouse, et prendre la voiture à défaut du train. Concernant le prix du péage, en cas de concession autoroutière, bien évidemment, de par ma situation d'étudiant, je ne pourrai me permettre de payer un péage exorbitant. Cependant, conscient de la nécessité des entreprises déjà en place, ainsi que des besoins inhérents à mon activité, une fois mes études finies, le coût de ce péage paraîtra bien accessoire en comparaison de l'avantage procuré et du rayonnement économique du bassin Castres-Mazamet. Je me dois donc de défendre le projet d'autoroute dans l'intérêt général, économique, social et vous inciter à en faire de même. Merci de votre attention !

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci, monsieur, pour votre intervention. Alors, nous allons prendre les trois dernières interventions de la soirée. Et pour cela, je vais piocher des intervenants de ce côté-ci de la salle. Nous avons le monsieur ici au premier rang, le monsieur en pull blanc derrière, et on va prendre quelqu'un qui est tout au fond, le monsieur, par exemple, debout. Je suis désolé, je m'excuse auprès de toutes celles et ceux auxquels je n'ai pas pu donner la parole ce soir, mais vous étiez très nombreux à la réclamer et j'ai essayé de faire de mon mieux. La parole est à vous monsieur au premier rang.

Joseph DALLA RIVA : Merci ! Merci, monsieur ! Joseph Dalla Riva, je suis le Maire adjoint délégué au sport de la ville de Lavour et Conseiller général de Lavour, et j'habite Lavour. Donc, je ne veux pas faire de peine aux Castrais, aux

Mazamétains, aux gens de Saix. Je vais surtout parler du Canton de Lavaur à travers mon expérience personnelle. J'étais élu à Lavaur en 83. Le Canton de Lavaur était délimité par la Nationale 88 d'un côté, la 126 de l'autre côté. C'était un canton qui stagnait, où il faisait bon vivre. Rassurez-vous, il fait toujours bon vivre à Lavaur et dans le Canton de Lavaur. Mais malheureusement, je voyais beaucoup de jeunes que j'avais en classe parce que j'ai eu la chance d'être 32 ans prof à Lavaur, je voyais beaucoup de jeunes partir travailler dans les grandes métropoles, et encore, quand c'était Toulouse, ce n'était pas si grave que cela, mais quand il fallait partir à Créteil, à Livry-Gargan, travailler, c'était quand même quelque chose qui nous attristait. On les voyait de temps en temps pendant les fêtes générales, et on leur parlait. Et puis, tout d'un coup, un paramètre nouveau est arrivé : l'autoroute Toulouse-Albi. Là, croyez-moi, cela a changé les choses. Quand j'ai été élu Conseiller général, le canton faisait 13 000 habitants, c'est 13, 14 000, on va dire. C'était déjà un des plus et même le plus important du Tarn. Maintenant, le canton fait 24 000 habitants. Et, tenez-vous bien, c'est le canton où il y a... c'est parmi les cantons où il y a le moins de chômage dans le département. Ce qui veut dire que les gens qui sont venus chez nous, ce n'était pas pour rien, c'est mathématique, vous le comprenez très bien. Donc, s'ils sont venus, c'est qu'ils ont trouvé du travail. Et si de 13 000, on est passé à 24 000 avec moins de chômage, c'est logique, c'est mathématique. Je voulais vous dire aussi que Les Portes du Tarn, mon collègue Verdier qui est là fait partie aussi du syndicat mixte des Portes du Tarn, est pour le Canton de Lavaur une embellie monumentale, parce que cela va créer des centaines et des centaines d'emplois. Tout le Conseil général, tous les membres du Conseil général, quel que soit le parti politique, tous les membres du syndicat mixte, tous les membres de l'intercommunalité ont voté à l'unanimité pour ces Portes du Tarn. N'est-ce pas ? Ce qui prouve bien que quand même, si on est tous à penser la même chose, c'est qu'il y a un peu de vérité dans cette chose-là. Donc, ces Portes du Tarn, si vous voulez, cela va apporter un plus, mais pas que pour notre canton, pour tout le département. Ces Portes du Tarn n'auraient jamais existé si l'autoroute Toulouse-Albi n'avait pas existé. Cela me paraît évident, n'est-ce pas ? Puis, je vais vous poser une question. Vous allez demander maintenant... et je vais terminer là, je ne vais pas monopoliser la parole, vous allez demander aux Albigeois, aux Gaillacois, aux habitants de Rabastens, aux habitants de Couffouleux, aux habitants de Saint-Sulpice, vous allez leur demander s'ils sont d'accord pour fermer l'autoroute actuelle. Vous leur dites : « Demain, on vous ferme l'autoroute ». Et alors, Madame la Présidente, vous pourriez faire un débat là-dessus sur la fermeture de l'autoroute Toulouse-Albi. Vous n'auriez

pas besoin d'en faire beaucoup, croyez-moi ! Avec un, vous auriez vite compris que personne ne serait pour évidemment. Alors, pourquoi on ne donnerait pas les mêmes chances aux gens qui habitent Cuq-Toulza, qui habitent Puylaurens, qui habitent Soual, qui habitent Castres, qui habitent Mazamet, les mêmes chances qu'aux gens qui habitent Gaillac, qui habitent Rabastens, qui habitent l'Isle sur Tarn, qui habitent Saint-Sulpice. Ce n'est qu'une question de justice et d'équité. Vous comprenez ce que je veux dire. Mais c'est une question que je vous pose, voilà !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Monsieur, je vous demande d'arriver à la conclusion ! Vous avez 15 secondes.

Joseph DALLA RIVA : Ma conclusion. Je ne pensais pas avoir parlé autant de temps. Excusez-moi ! Ma conclusion, elle est très simple. C'est que dans le canton, la chance a été donnée à Saint-Lieux, à Saint-Sulpice, à Lavaur, à Saint-Jean-de-Rives, je veux donner en tant que Conseiller général la même chance à Villeneuve et Lavaur, à Bannières, à Montcabrier, voilà. Et donc, je suis pour l'autoroute. Merci, monsieur !

Nicolas BENVEGNI : Merci, monsieur !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Monsieur, nous vous écoutons.

Jean-Louis ALGANS : Jean-Louis Algans, habitant au Faget, conducteur autocar d'une entreprise du Tarn. Je constate par expérience, en parcourant les routes de cette région, que l'évidence d'un projet cohérent serait une liaison routière rapide par la vallée de l'Agout et pour six raisons. La première : chercher à sécuriser la dangereuse 212 à revêtement passable, une des plus accidentogènes du Tarn. Secondement : le projet linéaire de route à réaliser de Castres à Saint-Sulpice A68 est plus court de 10 kilomètres, sachons-le, que Castres, Gragnague, A68, donc une économie budgétaire et une économie de foncier. Troisièmement : la complémentarité de la voie ferrée et ses gares avec ses avantages. Quatrièmement : désengorger le point noir de Lavaur qui n'a toujours pas de rocade. Rappel de quelques chiffres, source Conseil général du Tarn 2006 : 14 600 véhicules/jour dont 776 PL à l'entrée Est de Lavaur. Dans le même temps, 7 300 véhicules/jour à Puylaurens, 5 003 véhicules/jour à Maurens-Scopont, qui deviennent 4 000 véhicules/jour à Verfeil. Donc, on peut constater un trafic décroissant sur la RN126 vers l'A68. Ce n'est pas un projet pertinent, donc je dirai la RN126 et la

D42 que je remarque fluide et sans problème au volant de mon autocar, les chiffres viennent de le prouver. Cinquièmement : je trouve vraiment inadmissible de se faire confisquer des déviations rapides Soual, Puylaurens, gratuites, déjà payées par nous tous, n'est-ce pas, contribuables. Sinon, c'est plus d'une heure trente Castres-Toulouse pour les plus pauvres, soit 20 minutes perdues pour les moins riches. Tout le monde n'aurait pas les moyens de se payer une autoroute au quotidien, à raison de 300 euros par mois environ. Et sixième et dernier point : respecter la charte InterSCot 2005, je répète respecter le projet de notre SCOT Lauragais, afin d'éviter un étalement urbain évident et éviter un gaspillage des terres riches du Lauragais, vallée du Girou, dont de nombreux agriculteurs sont en manque de foncier pour pouvoir s'installer dans cette région. Donc, pour toutes ces raisons, la solution pour la liaison Castres-A68-Toulouse est bien une liaison rapide par la vallée de l'Agout, en parallèle avec le train reliant les deux pôles de développement du Sud Tarn Castres, Lavour et Saint-Sulpice. Donc, je dirais que le but est le désenclavement de Castres-Mazamet, en desservant Lavour où les besoins sont réels, jusqu'à 20 minutes de traversée avec ses nombreux véhicules. Je constate que les Vauréens semblent être pour l'autoroute Castres-Verfeil, dont le chef de file le dit haut et fort : Oh, c'est curieux, ils ne la veulent pas chez eux. C'est mieux à 20 kilomètres Sud dans les terres riches agricoles. En tout cas, moi, je ne comprends pas le temps que les Vauréens gagneraient sur leur parcours vers Castres, vers Toulouse, ou encore vers Villefranche avec ce projet dans la vallée du Girou. Messieurs les Vauréens, merci de m'éclairer sur vos raisons à soutenir le projet Castres-Verfeil-A68, qui n'améliorera en rien vos problèmes routiers. Craignez-vous donc les nuisances qu'apporterait ce tel projet autoroutier, Monsieur le Député-Maire Carayon, voulez-vous ce projet ? Prenez-le chez vous pour le bien-être de votre population vauréenne. Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVIGNU : Merci, monsieur, pour votre intervention. Notre dernier intervenant de la soirée sera le monsieur au fond de la salle. Monsieur, à vous la parole.

Jean-Paul MARAVAL : Bonsoir ! Jean-Paul Maraval, natif de Lavour, habitant du Sidobre, travaillant à Castres. Autrement dit en synthèse, l'intervention d'un Tarnais affable et posé, qualité partagée par tous les Tarnais. Je souhaite faire une demande à la Commission. La première fois qu'a été évoqué le projet de film sur le débat, nous avons été plusieurs à voir sursauté Monsieur Grammont. Mettez-vous à sa place, en entendant film, il a immédiatement pensé à celui qui fait

l'actualité, Avatar, et à son budget estimé entre 300 et 500 millions de dollars. Le temps de la conversion en euros 2006 et ensuite en euros 2010, il a pris la mesure de ce qui menaçait ouvertement les crédits dont il a la responsabilité. Pour ma part, au-delà de la dépense inutile, la crainte que je souhaite partager est que ce film se révèle être simplement un avatar dans le long déroulement de ce débat public. Comment vouloir faire une synthèse objective en image quand cela ne s'avère pas possible pour une synthèse d'une réunion à l'écrit ? Je parle là de la table ronde de Caraman, dont la restitution dans la lettre du débat public numéro 2 est des plus surprenantes. Vous citez par exemple les questions de la salle, sans donner les réponses des intervenants, donnant ainsi une place disproportionnée à des propos types, café du commerce, au détriment de solides arguments. Il est vrai que la couleur est annoncée en page une, « morceaux choisis ». J'invite tous ceux qui veulent se forger un avis à lire le verbatim en ligne. Le témoignage des intervenants suffira. L'intérêt de ces retours d'expérience est qu'ils permettent de dépasser aussi bien les a priori locaux que l'excès de bons sentiments environnementaux que nous dicte le politiquement correct du moment. A Caraman, les intervenants ont dit clairement : un, le monde agricole est préparé à ce type de réorganisation foncière, cela doit être gagnant gagnant, aucun agriculteur ne doit y perdre ; deux, la concession autoroutière permet la mise en concurrence et au moment de la rédaction du cahier des charges, il est possible de faire remonter les priorités, comme une subvention d'équilibre la moins disante possible ou un prix de péage maîtrisé. De plus, le mode de révision des tarifs est contractualisé lors de l'attribution et pour la durée de la concession ; trois, l'autoroute est au service de l'aménagement du territoire, c'était évident qu'il ne faut pas tout attendre d'une autoroute pour un résultat optimum, il faut un territoire préparé. Voilà trois témoignages. Quel intérêt après cela de reprendre les contestations ou digressions de la salle, et de les mettre au même niveau de lecture ? De la même façon, pour obtenir un film objectif, il faudrait en confier le montage à un tiers extérieur au débat qui déruserait les 27 heures d'images. Mon vœu est donc que vous reveniez sur ce projet aléatoire. Comme vous l'avez souvent souligné, pour que ce débat soit réussi, il doit être partagé et accepté par tous. Nous n'avons rien demandé, il nous faut donc faire l'effort de nous approprier cet exercice. Aidez-nous. Il vous faut comprendre que les Tarnais n'ont plus le choix. On peut être de plein pied dans le XXI^e siècle, avoir une sensibilité environnementale forte, ne pas être pour l'autoroutier, mais pouvoir envisager le mot autoroute autrement que comme un gros mot. Dans le cas qui nous concerne, dans le contexte actuel, à la question qui nous est posée par l'Etat, la solution

autoroutière s'impose. Laissez-nous y répondre, c'est l'activité et les emplois de notre département qui en dépendent. Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci beaucoup, monsieur, pour les questions que vous soulevez, et celles qui concernent directement la Commission Particulière du Débat Public. On va en faire, je pense, une excellente transition avec le propos de conclusion de la Présidente Danielle Barrès, qui va en profiter pour rappeler comment va se dérouler la réunion de clôture de Verfeil qui se tiendra jeudi prochain, le 28 janvier... donc réunion au cours de laquelle elle nous présentera un film, mais elle va le préciser. Ce n'est évidemment pas un long métrage. Juste une quinzaine de minutes sont prévues ? Et normalement, c'est sous réserve... je crois que nous n'aurons pas besoin des lunettes pour le voir en 3D comme Avatar. Alors sur cette note, avant de passer la parole à Madame Barrès, je voulais vous remercier pour votre attention et votre écoute ce soir, les arguments que vous avez exprimés. Merci à vous ! Et donc, le mot de la fin pour la Présidente.

Danielle BARRES : Merci, Nicolas, de me donner la parole. Mesdames et Messieurs, merci pour cette réunion qui a été un peu nerveuse. Mais enfin, bon ! C'est vrai qu'on arrive à la fin, vous êtes peut-être un peu lassés. Deux mots pour... Oui, monsieur, vous aviez posé deux questions. Il y en avait une que j'avais oubliée qui me revient. Je suis très contente de la façon dont vous avez lu la lettre numéro 2 du débat et les « morceaux choisis », effectivement, que nous avons fait de la table ronde thématique de Caraman, parce que notre intention était, effectivement, d'inciter à la curiosité et à tous ceux qui n'avaient pas pu venir à la réunion de Caraman, de pouvoir aller sur Internet voir le verbatim de cette réunion pour voir l'ensemble de ce qui s'était dit. Puisque comme vous avez pu le regarder, puisque vous l'avez vu, comme vous avez pu le voir, le verbatim est très long, cela doit faire à peu près 60 pages, voire un petit peu plus, il n'était pas question de faire une lettre numéro 2 de 60 pages. Donc, on a mis des morceaux choisis pour justement inciter à la lecture. Je vois qu'on a réussi, merci de me le confirmer. Je répondrai à votre question et à votre procès d'intention sur le film qu'on veut faire dans un petit moment. Parce que je voudrais, avant de conclure cette réunion, vous expliquer comment va se dérouler la réunion de jeudi prochain, qui sera la dernière réunion de notre débat public, qui aura lieu le 28 janvier à Verfeil. En fait, il y aura deux réunions. La première réunion aura lieu de 20 heures à 22 heures. Ce sera une réunion de proximité

comme celle qu'on vient de faire ici, en espérant qu'il y aura également quelques habitants de Verfeil qui pourront s'exprimer comme quelques habitants de Lavaur ont pu le faire ce soir. Même si ce n'est pas assez ! Donc, première partie, une réunion de 20 heures à 22 heures, elle durera seulement deux heures. Nous essayerons, le Maître d'Ouvrage et moi-même, d'être un peu plus rapide, à la fois, dans la présentation de ce qu'est le débat et dans la présentation du dossier. Ensuite, nous enchaînerons immédiatement avec une deuxième réunion qui durera de 22 heures à 23 heures 30, qui sera la réunion de clôture de notre débat. La clôture du débat, comme son nom l'indique, c'est la clôture du débat, ce n'est pas le compte-rendu du débat. Elle se passera de la façon suivante : la Commission particulière, qui a organisé ce débat, vous dira ce qu'elle en a pensé, son sentiment sur l'ambiance, sur la façon dont vous avez parlé, sur les thèmes que vous avez abordés, ce ne sera pas un compte-rendu. Le compte-rendu, nous le ferons plus tard et par écrit. Ce sera... Monsieur Grammont, vous me confirmez que vous n'aviez pas sursauté la première fois qu'on a évoqué l'idée du film. Au contraire, si mes souvenirs sont bons, vous étiez plutôt content quand on l'a évoqué, parce que cela vous rappelait quelque chose, et vous aviez envie qu'on le fasse aussi comme cela. Donc, ce ne sera pas Avatar, il devrait durer 15 minutes à peine. Vous voyez, nous sommes modestes. Et je sais que d'autres personnes que vous, d'ailleurs, sont inquiètes dans la salle, je tiens à les rassurer. Comme je le disais en introduction de cette soirée, nous sommes d'une certaine façon un tiers dans cette affaire. La Commission particulière n'est ni pour ni contre ce projet, elle n'a pas d'avis. A travers son film, ce qu'elle veut faire simplement, c'est rendre compte d'une ambiance, de propos qui ont été échangés, de certaines figures, de certains visages que nous avons vus dans les salles, mais qui seront choisis en fonction de la qualité technique des images que nous avons, d'abord, et puis qui seront choisis, je dois vous le dire effectivement, nous essayerons de montrer autant d'hommes que de femmes. Effectivement, nous allons prendre partie, messieurs, et je tiens à ce qu'on voie autant d'hommes que de femmes. Voilà à peu près comment on va choisir et il y aura des pour autoroute, il y aura des contre autoroute. Ne vous inquiétez pas, toutes les positions seront représentées dans ce film. Et encore une fois, ce film ne sera pas le compte-rendu. Bien ! Je crois que cela suffit pour un film qui durera 15 minutes. Je ne vais pas vous en parler, là, 15 minutes parce que sinon où va-t-on ? Après ce film, le Maître d'Ouvrage fera le même exercice, pas sous forme d'un film, mais... enfin, à part qu'il nous fasse une surprise, mais nous dira aussi ce qu'il a retenu de ce débat, son sentiment sur l'ambiance de ce débat, sur les propos échangés et sur les thèmes. Et puis ensuite, nous donnerons la parole à un certain

nombre de personnes du public qui ont assisté à nos réunions. Et une fois n'est pas coutume, c'est nous qui choisirons, mais nous les choisirons avec des noms, on ne donnera pas la parole au hasard, parce que dans une réunion qui durera 1 heure 30, malheureusement, on ne va pas pouvoir faire parler grand monde. Donc, nous avons décidé de donner la parole à ceux que j'appelle généralement, entre guillemets, les acteurs institutionnels, que nous choisissons de façon assez simple. C'est exactement sur le principe du mode de gouvernance du Grenelle, la gouvernance à cinq. Dans le Grenelle de l'environnement, vous vous souvenez, il y avait l'Etat, il y avait les élus, il y avait les employeurs, les salariés et les associations. Là, ce sera pareil. L'Etat, c'est Monsieur Grammont qui le représentera, il aura déjà parlé. Nous donnerons ensuite la parole à des élus. Nous donnerons la parole aux chambres consulaires. Nous donnerons la parole à des syndicats et nous donnerons la parole à des associations. Et nous sommes en train de prendre contact avec les uns et les autres pour que, grosso modo, on ait une représentation à peu près correcte de tout le monde avec quelque chose entre 18 et 20 participants. Et je voudrais vous informer que pour qu'on puisse avoir 20 personnes qui puissent parler, il faudra que là, on soit drastique sur les... ce n'est pas le bon adjectif... mais qu'on soit ferme sur les temps de parole, et ils ne seront pas de 4 minutes mais de 3 minutes. Je pense que ce sera largement suffisant, parce que c'est la réunion de clôture, il n'est plus temps de continuer à échanger des arguments. Je crois qu'on a à peu près épuisé l'ensemble des arguments qui pouvaient être évoqués, je crois que la réunion de ce soir l'a pratiquement montré. Il s'agira que ces personnes-là nous donnent leurs sentiments sur la façon dont s'est passé le débat. Donc, voilà comment se passeront les deux réunions de Verfeil la semaine prochaine, donc jeudi, de 20 heures à 23 heures 30. Je vous remercie de votre attention, et je vous souhaite une bonne soirée.