

RETRANSCRIPTION DE LA

REUNION PUBLIQUE

AURIAC sur VENDINELLE

Salle des Fêtes

12 janvier 2010

Danielle BARRÈS : Mesdames et messieurs, si vous voulez bien vous installer, on ne va pas tarder à commencer. Mesdames et messieurs, nous allons commencer. Je voulais laisser un peu de temps pour ceux d'entre vous qui, j'allais dire, se sont égarés au Faget, excusez-moi Monsieur le Maire. Non, mais il y a encore quelques personnes qui arrivent, donc, voilà. J'espère que tout le monde a eu l'information. On a essayé de la diffuser le plus possible. Bien ! Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue dans cette huitième réunion du débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN126 par mise en concession autoroutière. Je suis Danielle Barrès, Présidente de la Commission qui organise ce débat et je voudrais commencer, puisque nous sommes début janvier, par vous souhaiter à tous et à ceux qui vous sont proches une très bonne année et vous présenter, donc, ces vœux en mon nom et au nom de la Commission que je préside. La soirée de ce soir va se présenter exactement comme les précédentes réunions, c'est-à-dire que je vais commencer par vous dire quelques mots sur ce qu'est un débat public. Je donnerai ensuite la parole au Maître d'Ouvrage, représenté ici par Philippe Grammont, Directeur adjoint de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, qui vous présentera les membres de son équipe. Et ensuite, c'est vous qui aurez la parole dans un débat qui sera animé ce soir par Nerte Dautier.

Quelques mots d'abord sur ce qu'est un débat public, je vais essayer d'aller vite parce que certains d'entre vous m'ont déjà entendu dire cela. Le débat public et la Commission Nationale qui l'organise existent depuis 1995, grâce à la loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement. Le débat public et la Commission Nationale ont été confortés ensuite par la loi de 2002, loi relative à la démocratie de proximité. La mission de la Commission Nationale du Débat Public, c'est de veiller au respect de la participation du public dans les processus d'élaboration des grands projets d'aménagement.

Un débat public, c'est, donc, comme vous le voyez, une obligation légale puisque c'est dans la loi. C'est une obligation légale pour tous les projets qui dépassent certains seuils, notamment des seuils de coût ou des seuils de longueur pour les projets linéaires ou comme celui qui nous occupe ce soir. Trois cents millions d'euros pour les coûts, au-delà de 300 millions d'euros, le débat est obligatoire, et au-delà de 40 kilomètres, le débat est également obligatoire. C'est, donc, une étape dans un processus de décision, puisque quand il y a un débat, la décision n'est pas encore prise. Et le débat porte sur trois points : l'opportunité du projet qui est présenté, ses objectifs et ses caractéristiques. Et le débat lui-même a trois objectifs : d'abord, informer le public, c'est pour cela que vous trouvez à l'entrée de cette salle

comme de toutes les autres où nous avons fait des réunions, un certain nombre de documents, d'abord le dossier du Maître d'ouvrage qui est le dossier support de notre débat ; ensuite tous les cahiers d'acteurs qui ont été rédigés par les uns et par les autres et la lettre de la Commission Particulière du Débat Public. A ce propos et avant que j'oublie, je voulais vous signaler que notre Commission a édité une lettre du débat numéro 2 dans laquelle nous faisons le compte-rendu, un compte-rendu synthétique de la réunion thématique que nous avons organisé à Caraman, qui avait porté sur les aspects « Agriculture, environnement, aménagement du territoire et financement du projet ». Voilà ! C'était une incise mais j'avais peur d'oublier de vous le signaler. Donc, le débat public, trois objectifs : le premier, c'est informer le public ; le deuxième, c'est permettre à ce public de donner son avis sur le projet qui lui est présenté et tout cela pour arriver au troisième objectif qui est d'éclairer le Maître d'ouvrage afin que celui-ci prenne une décision en toute connaissance de cause, et en tout cas, en sachant ce que le public concerné pense de son projet.

Donc, que se passe-t-il quand la Commission Nationale de Débat Public a décidé de faire un débat ? Elle commence par nommer une Commission particulière. Donc, la Commission particulière, que j'ai l'honneur de présider, dont deux membres sont ici ce soir : Nicolas Benvegno et Nerte Dautier qui animera ce débat. Le troisième membre de la Commission, Jean Crespon, est retenu par des obligations, mais j'ai failli dire professionnelles mais quasiment il a des occupations professionnelles de retraité, après tout, tout le monde en a. Il ne peut pas être parmi nous ce soir. Nous avons, ce soir, une pensée particulière pour le quatrième membre de notre Commission Jean-Yves OLLIVIER qui a été obligé de nous abandonner temporairement, on l'espère, pour des raisons de santé, et j'en profite parce que je sais qu'il lit tous les verbatims de nos réunions pour lui souhaiter le plus prompt rétablissement possible. Donc, nous sommes quatre en ce moment, trois ce soir seulement et nous sommes en charge d'organiser le débat en veillant au respect de trois principes.

Le premier, c'est la transparence de l'information et de l'organisation. Cela paraît simple à dire comme cela, c'est assez simple à dire, effectivement, mais nous avons là-dessus, à défaut d'avoir une obligation de résultats, nous avons une obligation de moyens. Et je tiens à remercier ici, comme je le fais chaque fois, tous les 156 Maires qui nous ont aidé à diffuser le dossier du débat, comme le Maire de la Commune qui nous reçoit ce soir. Merci Monsieur Teste de nous recevoir dans votre ville. Je sais que cela s'est fait un peu rapidement mais merci. Comme un certain nombre de vos collègues, vous avez mis à la disposition des habitants de votre Commune les éléments d'informations à disposition dans

des lieux publics. Je remercie aussi Monsieur le Maire du Faget qui, pour des raisons indépendantes de sa volonté, n'a pas pu nous recevoir, mais je sais que lui et son Conseil municipal ont même distribué les éléments d'informations dans les boîtes aux lettres de ses administrés. Merci pour le coup de main que vous nous avez donné. A travers vous, je remercie, donc, les 156 Maires qui nous ont aidé. Donc, premier principe, la transparence de l'information ; deuxième principe, l'équivalence des participants. L'équivalence des participants, cela veut dire que, qui que vous soyez, vous tous, chacun dans cette salle, quelle que soit votre profession, quel que soit votre statut, quelle que soit votre fonction, vous avez tous droit à la parole, vous avez tous droit à dire ce que vous avez à dire, et tous pendant la même durée de temps. On a décidé de vous demander de ne pas dépasser 4 minutes d'intervention, parce qu'on pense qu'en 4 minutes, on peut déjà dire beaucoup de choses, et d'ailleurs un chronomètre s'affiche pendant que vous parlez et cela vous permet de gérer vous-même votre temps. Merci de respecter cette règle qui permet au maximum de personnes de pouvoir parler. Donc, deuxième principe, l'équivalence des intervenants. Troisième principe, l'argumentation des propos. J'ai l'habitude de dire que si on avait voulu savoir si vous étiez pour ou contre le projet que le Maître d'ouvrage va vous présenter tout à l'heure, on aurait pu faire un référendum ou un sondage. Cela serait sûrement allé plus vite qu'un débat public, cela n'aurait pas forcément coûté moins cher, mais ce n'est pas l'objectif. Notre objectif n'est pas de savoir si vous êtes pour ou contre le projet qu'on vous propose, l'objectif est de savoir pourquoi vous êtes pour, pourquoi vous êtes contre, pourquoi vous n'êtes ni pour ni contre, cela peut arriver, et pourquoi vous seriez pour si, éventuellement, il se passait ceci ou cela ou si telle ou telle condition était remplie, pourquoi vous seriez contre ou vous deviendriez contre s'il se passait ceci ou cela. C'est l'argumentation du propos qui nous intéresse.

Voilà les trois principes que nous essayons de respecter et, pour cela, nous avons une caractéristique, c'est que nous sommes neutres et indépendants. Neutre et indépendant, cela veut dire que nous, Commission particulière, nous n'avons aucun avis sur le projet qu'on vous propose ce soir, que le Maître d'ouvrage vous propose ce soir. Nous n'avons aucun avis parce qu'on ne nous demande pas notre avis. Nous ne devons pas donner d'avis sur ce projet. Nous sommes là uniquement pour organiser le débat, pour écouter ce que vous avez à dire, pour entendre ce que vous avez à dire, ce que l'ensemble du public a à dire dans toute sa diversité. Nous sommes là pour demander au Maître d'ouvrage d'expliquer certains points de son dossier qui peuvent vous paraître obscurs, d'approfondir certains points qui ne vous semblent pas assez bien expliqués, pour lui

demander aussi de répondre aux questions que vous posez. Je vais vous dire que de ce point de vue-là, il a fait un certain nombre de progrès, je vous en parlerai tout à l'heure. Et nous sommes là également pour prendre en compte et instruire l'ensemble des demandes qui nous sont faites d'où qu'elles viennent, quels qu'en soient les auteurs. C'est ainsi que, vous le savez, nous avons eu un certain nombre de demandes d'études complémentaires qui nous sont arrivées de la part du Collectif RN126 et de la part de l'UPNET que nous avons transmises au Maître d'Ouvrage, le Maître d'Ouvrage nous a répondu que cela ne rentrait pas, enfin, il refusait de donner suite. Ces demandes d'études complémentaires ont ensuite été transformées en demandes d'expertises complémentaires qui sont régies là de façon très réglementaire, si je puis dire, par la Commission Nationale du Débat Public. Donc, la Commission particulière a fait son travail, elle a transmis ces demandes d'expertise complémentaire à la Commission Nationale en lui disant ce qu'elle en pensait et elle pensait la même chose des demandes d'expertises complémentaires que ce qu'elle pensait des demandes d'études complémentaires. Et vous avez peut-être vu, puisque nous l'avons mis en ligne sur notre site dès le 8 janvier que dans sa séance mensuelle du 6 janvier, la Commission Nationale avait refusé ces demandes d'expertises complémentaires pour deux motifs : le premier, c'est que, en fait, elle a jugé qu'il ne s'agissait pas d'expertise au sens précis du terme, plutôt d'études complémentaires, d'une part ; le deuxième motif était que les délais ne permettaient plus de traiter ces demandes d'expertises, elle a rajouté une phrase qui est celle-ci : « La Commission Nationale transmettra toutefois cette demande au Maître d'Ouvrage afin que ce dernier en tienne compte dans la décision qu'il prendra à l'issue du débat public ». Voilà ce que je voulais vous dire à propos des expertises complémentaires qui ont été demandées par un certain nombre d'associations.

Je vais, donc, terminer rapidement en vous disant que, si vous le souhaitez, vous pouvez également vous exprimer autrement qu'en prenant la parole dans des réunions publiques, vous le savez, vous pouvez également rédiger des cahiers d'acteur, non, maintenant vous ne pouvez plus, d'ailleurs, rédiger des cahiers d'acteurs, c'est fini. A la réunion de Verfeil, il y en aura 48 qui seront à votre disposition, c'est déjà énorme et nous en avons en ce moment 34 qui sont disponibles ce soir et à votre disposition. A Verfeil, il y en aura 48, malheureusement, là, pour ceux qui voudraient faire un cahier d'acteur, maintenant, c'est trop tard parce que nous n'avons plus la possibilité technique de réaliser ces cahiers d'acteur. Mais si vous avez tout de même des choses à dire, jusqu'au 28 janvier, date de la fin de notre débat, vous pouvez nous envoyer vos contributions ou vos avis par courrier postal ou courrier électronique à l'adresse qui doit

s'afficher sur votre écran, ou si vous ne pouvez pas, si vous ne la notez pas, vous la retrouverez dans la lettre du débat numéro 1. En quatrième page, vous trouvez toutes nos adresses, toutes les façons de nous joindre possibles et imaginables. Et pour tout dire, vous ne vous en privez pas d'ailleurs puisque nous avons reçu, à ce jour, 136 avis et contributions qui sont visibles sur notre site. Vous nous avez également posé des questions, donc, c'est ce que je vous annonçais tout à l'heure, nous avons 208 questions actuellement. Sur ces 208 questions, sont en ligne actuellement 122 réponses. Mais je vous annonce que nous avons reçu, cette après-midi, nous n'avons pas encore eu le temps de les mettre en ligne, mais je suppose que ce sera fait dès demain pour la plupart d'entre elles ou au plus tard après-demain, nous avons reçu 44 nouvelles réponses. Donc, 122 plus 44, cela fait 166 sur 208, merci Monsieur le Maître d'ouvrage pour l'effort que vous venez de faire et qu'il faut poursuivre, bien entendu, parce que nous ne sommes pas encore au bout et il faudrait que toutes les réponses arrivent avant la fin du débat. Mais je vous remercie pour cet effort. Voilà !

Je terminerai juste en vous rappelant le calendrier. Notre débat va se terminer le 28 janvier. A partir de cette date-là, nous, la Commission particulière, nous aurons deux mois pour rédiger le compte-rendu de ce débat, compte-rendu, je vous le rappelle, je vous l'ai dit tout à l'heure, dans lequel nous ne donnerons pas d'avis sur le projet, mais nous rendrons compte des arguments que vous aurez échangés pendant ce débat. Donc, au plus tard, le 28 mars, nous remettrons ce compte-rendu et, à partir de là, le Maître d'Ouvrage aura trois mois, lui, pour dire et publier au Journal Officiel la décision qu'il prendra in fine sur ce dossier. Donc, le 28 juin au plus tard, la décision sera prise. Voilà ! Je crois que j'ai dit tout ce que je voulais dire.

Simplement, je vous demanderai d'être attentif, parce que je ne vais pas le faire maintenant, mais je le ferai à la fin de la réunion tout à l'heure, je vous indiquerai comment se passera la réunion de clôture de Verfeil. Ce sera une réunion un tout petit peu particulière et je vous en dirai deux mots tout à l'heure, je ne veux pas le faire pour l'instant parce que nous n'en sommes pas encore là, nous sommes pour l'instant à la réunion d'Auriac-sur-Vendinelle, puisque tel est le cas. Et je passe, donc, la parole à Monsieur Philippe Grammont qui va vous présenter le projet du Maître d'Ouvrage. Merci.

Philippe GRAMMONT : Je vous remercie Madame la Présidente. Bonjour à tous ! Meilleurs vœux également à tous pour l'année 2010. Je suis Philippe Grammont, Adjoint au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, et je suis accompagné à la tribune de Thomas Cadoul, qui est Chef de projet sur ce dossier, et de Matthieu Athanase, qui est

Responsable d'Opérations également sur ce projet. Et dans la salle, il y a également Pierre Félix qui fait partie de l'équipe projet également. Le Maître d'Ouvrage du projet qui va vous être présenté aujourd'hui, c'est le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer. La DREAL est le Maître d'Ouvrage délégué local en Région pour ce projet. Voilà ! Donc, sans plus attendre, je vais passer la parole à Thomas Cadoul qui va vous faire une rapide présentation, en fait, du projet que l'on soumet au débat. Et ensuite, bien sûr, on pourra répondre aux questions que vous souhaitez.

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, en effet, 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 RN 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, 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 termes 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 Réseau Ferré 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 de plus par jour. La part du train dans les déplacements entre Castres et Toulouse passerait ainsi de 10 % en 2007 à 15 % en 2025. On peut alors se poser la question : et si on faisait encore plus pour le train ? Dans cette hypothèse, présentée en détail pages 60 et 61 du dossier, 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 déplacements 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 la mise à 2x2 voies par la 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 pas 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 notamment de contourner le village de 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. Les résultats sont présentés aux pages 72 et 73 du dossier du débat public. 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. Et 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 plus étalés dans le temps pour l'aménagement progressif.

Si l'on considère maintenant 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, que l'on appelait autrefois « un remembrement ». Plus généralement, les effets sur le développement économique devraient être importants. D'abord, l'attractivité du territoire se 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)

Nerte DAUTIER : Merci Monsieur Cadoul. Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs ! Voilà. Je suis ce soir l'animatrice du débat. Je vais essayer de le faire le mieux possible. Donc, quelques petits conseils de début de séance.

Comme vous le savez tous ou du moins à peu près tous, chaque prise de parole est minutée grâce à un chronomètre qui est sur un côté de l'écran et que vous pourrez voir. Donc, chaque prise de parole est limitée à 4 minutes. Nous demandons aux personnes qui veulent prendre la parole de bien se nommer : nom, prénom, profession si elle le désire et commune où elle habite si elle le désire aussi, puisque nous enregistrons, vous le savez, tout le débat et que les verbatims de chaque réunion sont ensuite mis sur le site Internet.

D'ailleurs, je dois vous dire, je fais une incise puisque Madame la Présidente l'avait oublié que deux petites études avaient été acceptées par le Maître d'ouvrage à la demande d'associations, l'une sur un test de sensibilité à une vitesse limitée à 110 km/h; et l'autre sur un opérateur de fret privé en liaison avec la CRCI, la Chambre d'Industrie et de Commerce Régionale. Ces deux études ont fait l'objet d'un rapport qui est en ligne actuellement sur le site de la CPDP, vous pourrez les consulter.

Revenons maintenant à l'animation de la soirée. Donc, la salle, je vais la diviser, je dirai, en quatre parties. Effectivement, il y a une partie un peu plus large que l'autre. Il y a 4 hôtesses à chaque extrémité qui vous passeront le micro. Alors, je prendrai trois personnes par trois personnes que je désignerai par quelque chose qui la

déterminera bien, soit une couleur, soit des lunettes, soit... enfin, nous verrons en cours de la soirée. La personne prendra le micro, prendra la parole et, ensuite, nous passerons à une autre. Je crois que j'ai tout dit. Alors, oui, aussi effectivement, comme nous avons encore quand même trois réunions publiques, vous savez que nous souhaitons que tout le monde puisse prendre la parole, que beaucoup de personnes dans les dix réunions précédentes l'ont prise, nous avons, donc, nous, toutes les listes des personnes qui ont déjà parlé ; et, donc, je demanderai à ces personnes de ne pas reprendre la parole sauf à la fin du débat s'il y a un peu de temps pour qu'elles puissent reparler, comme cela s'est passé d'ailleurs à Soual ou à Bourg-Saint-Bernard. Voilà ! Donc, nous allons commencer par le fond de la salle côté gauche. Donc, je vois trois personnes qui ont levé le doigt : une dame qui a un pull-over vert, un jeune homme à l'arrière, et puis, un monsieur, vous pouvez vous lever peut-être, avec une casquette, non ? Oh, une casquette ! Avec une casquette. Voilà, ces trois personnes. Je vous en prie.

Séverine FURNEMONT : Bonsoir ! Madame Furnemont, j'habite Saint-Avit, cela se situe entre Soual et Revel. Je suis en charge des questions de protection de l'environnement et de développement durable aux Laboratoires Pierre Fabre et je souhaiterais évoquer trois points pour alimenter ce débat. De par ma fonction, en fait, de responsable environnement, je suis amenée à travailler sur des projets d'implantation d'usines ou d'agrandissement d'établissements industriels et j'ai à assurer, en fait, également des enquêtes publiques. Ce que l'on voit depuis ces dernières années, c'est une profonde modification des relations entre le voisinage et les unités industrielles. Et clairement, aujourd'hui, dans des agglomérations, comme l'agglomération toulousaine, la pression foncière fait qu'il est parfois difficile d'implanter des installations industrielles puisque l'on admet de moins en moins de vivre en face d'une usine. Les unités industrielles ont besoin pour s'implanter de lieux prévus à cet effet, de lieux où la cohabitation industrie et particuliers a été prévue, et le Sud du Tarn permet de répondre à cette problématique. Il y a dans le Sud du Tarn des réserves foncières et les collectivités ont travaillé dans cet esprit afin d'avoir des offres cohérentes pour les entreprises. Des entreprises ne pourront plus s'implanter en agglomération toulousaine car la pression foncière est trop forte, pourront alors s'implanter dans le Sud-Tarnais. Ces industries à venir auront besoin, pour rester compétitives, d'infrastructures, donc, auront besoin de la route. Mon deuxième argument concerne des études qui sont menées, lorsque nous fabriquons des produits, on utilise ce qu'on appelle les analyses du cycle de vie. Ce sont des études qui permettent de regarder à

quelle étape de la vie d'un produit on retrouve les pollutions. Donc, on regarde les transports, la fabrication, les matières premières. Concernant les gaz à effet de serre, la partie transport représente moins de 9 % des émissions de CO₂, on retrouve plutôt le CO₂ dans les fabrications, donc, dans l'utilisation finale du produit. Tout cela pour dire que, en fait, aujourd'hui, les installations industrielles en France sont réglementées, sont contrôlées et qu'il vaut mieux des installations industrielles qui respectent l'environnement et qui sont bien sûr desservies par une route. Il n'y a qu'un bénéfice au niveau global pour l'environnement. Enfin, ma troisième remarque est plus personnelle. Je suis Tarnaise d'adoption depuis 10 ans et je suis arrivée dans ce Département avec mon conjoint. Et comme beaucoup de mes collègues, j'ai trouvé la difficulté de trouver un emploi pour mon mari. Et dans un débat précédent, j'avais entendu quelqu'un dire qu'il y avait pas mal de personnes qui étaient au RMI dans le Sud du Département, notamment dans le bassin mazamétain, et ces personnes ne pourraient pas forcément se payer l'autoroute pour aller jusqu'à Toulouse travailler. Mais, en fait, ce que nous voulons, ce n'est pas que l'ensemble des Sud-Tarnais aillent travailler sur Toulouse, ce que nous voulons, c'est que la route amène les emplois, amène les entreprises dans le Sud-Tarnais et rapproche les habitants de leur lieu de travail. C'est une question d'aménagement de territoire mais c'est aussi une question de justice sociale. Donc, en fait, la route est là pour amener les emplois et pour que les gens du Sud du Tarn puissent travailler à côté de leur domicile. Donc, oui madame, je travaille et je milite pour la protection de l'environnement maintenant depuis plusieurs années et je suis pour l'autoroute. Je le suis pour que dès aujourd'hui nous développons les infrastructures nécessaires à l'implantation d'industries respectueuses de l'environnement et répondent ainsi à une problématique d'aménagement du territoire. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Monsieur derrière, oui.

Andrew MATTHEWMAN : Bonsoir ! Andrew Matthewman, ingénieur, habitant d'Aurin, membre de l'association Lauragais Nature. La liaison Castres-Verfeil-Toulouse à 2x2 voies, unique proposition soumise à ce débat public, est présentée comme un outil d'aménagement du territoire. Mais de quel territoire parle-t-on et de quel aménagement ? Une telle infrastructure doit être un atout pour l'ensemble du territoire concerné, le territoire traversé comme ceux aux extrémités. Si le lien entre infrastructure nouvelle et développement économique n'est pas un lien de cause à effet inéluctable et immédiat, je

cite page 88 du dossier du débat, le paragraphe suivant nous met en garde contre, je cite : « le déséquilibre des territoires lié en particulier au risque d'étalement urbain », et poursuit, « une intervention publique volontariste est indispensable pour maîtriser ces phénomènes ». Certes, mais d'où viendrait cette intervention publique volontariste ? A la réunion de Castres, le Maître d'Ouvrage, en la personne de son Directeur régional, lui-même regrettait qu'il n'y ait pas plus de Schémas de Cohérence Territoriale, ou SCoT, pour structurer les territoires et éviter l'étalement urbain. Il regrette mais il persiste à vouloir construire cette autoroute. Peut-être pense-t-il que les collectivités locales auront le temps de s'organiser d'ici là. Mais à la réunion de Caraman, Monsieur Le Corre, Géographe à l'Université du Mirail a justement attiré notre attention sur certains acteurs privés qui, dès l'annonce d'une autoroute, anticipent et mettent en place une pression spéculative face à laquelle les élus sont souvent mal préparés. Pour maîtriser l'aménagement du territoire autour d'un projet autoroutier, il faut avoir mis en place des moyens dès son engagement. La carte des SCoT, page 44 du dossier, montre qu'actuellement, il n'existe pas de schémas de cohérence sur 50 % du territoire traversé. Peut-on raisonnablement espérer combler ce vide d'ici à la mi-2010 ? A la page 88 de l'étude socio-économique d'aménagement du territoire, il y a une tentative de montrer que cette autoroute pourrait s'intégrer dans la démarche Inter-SCoT de l'aire urbaine toulousaine. Faute de temps, je ne vais pas commenter les faiblesses de cette partie du dossier mais plutôt parler du chapitre 4 pages plus loin, où l'on explique qu'elle est, en fait, en totale contradiction. Dans ce chapitre sur l'organisation interne du territoire de la Vallée du Girou, territoire charnière, haut-garonnais et tarnais, on peut lire que la liaison à 2x2 voies Castres-Toulouse « peut rendre plus délicat l'émergence de Saint-Sulpice en tant que pôle d'appui du développement périurbain toulousain puisqu'elle viendra renforcer sensiblement l'attractivité de la Vallée du Girou. Il conviendra, donc, de veiller à éviter la multiplication des projets des zones d'activité, de ne pas favoriser sur la Vallée du Girou un étalement urbain jusqu'à présent encore continu ». Fin de citation. Provoquer l'urbanisation d'une zone agricole au détriment d'un pôle d'équilibre, c'est dynamiter la Charte Inter-SCoT. Telle serait la conséquence de ce projet parce qu'il ne comporte aucun dispositif pour l'empêcher et qu'aucun n'est prévu par ailleurs. Pour conclure, cette autoroute conçue de manière isolée est un cheveu sur la soupe de l'aménagement de notre territoire, et cette soupe-là doit être renvoyée en cuisine. Pour rester dans la métaphore culinaire, l'état doit travailler ensemble avec les autres cuisiniers du terroir pour nous concocter une alimentation saine et nourrissante, pour le

bassin Castres-Mazamet, pour l'agglomération toulousaine et pour l'ensemble du territoire qui les relie. La production agricole de la Vallée du Girou a toute sa place dans ce menu, le béton, lui, est beaucoup moins digeste. Merci !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous en prie monsieur !

Philippe GALLICE : Bonjour Madame la Présidente ! Mesdames, messieurs ! Je m'appelle Philippe Gallice, adhérent de l'association les Milles Collines. Je vous demande pourquoi faire une autoroute qui relie une ville moyenne à une métropole sans passer par un pôle d'équilibre ? Après, d'autres routes seront alors nécessaires pour, justement, les relier à cet axe éloigné. Alors, pourquoi ne pas prévoir tout de suite une liaison des zones d'activités d'intérêt régional entre elles par une route performante secondée par la voie ferrée qui relierait Castres, ville moyenne, et Lavaur, Saint-Sulpice, pôle d'équilibre déjà relié à Toulouse par voie autoroutière ? Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été étudiée alors qu'il y a 10 kilomètres de moins à réaliser jusqu'à l'A68, puisque l'on nous parle toujours des coûts ? Ne me dites pas que c'est à cause des aménagements déjà engagés sur la RN126. Il est impensable que pour cette raison, l'Etat persiste à rester dans l'erreur de l'aménagement du territoire. Dans le dossier, la DREAL dit que ce projet a une approche multimodale. Mais quelle approche multimodale ? En plein milieu des champs, à moins que vous n'envisagiez de construire aussi une voie de chemin de fer dans la Vallée du Girou, je ne vois pas en quoi ce projet a une approche multimodale. Par contre, via Lavaur, alors là, ce serait bien le cas. Cet itinéraire, Castres-Lavaur-Saint-Sulpice, serait ainsi complémentaire avec le fret. Une étude d'un opérateur ferroviaire de proximité en Midi-Pyrénées est en cours avec le potentiel de 192 000 tonnes par an de transport par fret. Cela ne serait que plus attirant pour les nouvelles entreprises qui auront le choix entre transport des marchandises par fret ou voie routière, sans être obligé de passer par Toulouse et d'encombrer encore plus la rocade. Cela permettrait de mieux faire fonctionner les échanges et les transports multimodaux et permettrait un meilleur report vers les modes alternatifs, accessibilité des plates-formes, de transport combiné, zone logistique et de décroître les nuisances de la circulation routière, et cela irait dans le sens des nouvelles exigences du SNIT. Actuellement, nous débattons de l'opportunité de faire une 2x2 voies concédée ou gratuite en site propre. C'est-à-dire, par ce projet, de développer l'économie de Castres en condamnant les terres agricoles de la Vallée du Girou dont nous aurons besoin demain pour nourrir notre

population et nos enfants. Vouloir à tout prix faire passer ce projet sous cette forme, c'est réduire à néant le travail fait depuis 2001 qui a abouti à la Charte Inter-SCoT de l'aire urbaine toulousaine. Comme le disait le Président de la République, c'est bien à une révolution que nous invite ce Grenelle de l'environnement qui achève aujourd'hui le premier temps de ses travaux, une révolution dans nos façons de penser et dans nos façons de décider, une révolution dans nos comportements, dans nos politiques, dans nos objectifs et dans nos critères. Or, aujourd'hui et ici, cette révolution ne s'est toujours pas faite. Elle doit se faire et, cela, en refusant ce projet car il ne correspond plus aux nouveaux objectifs. Maintenant, vous allez dire qu'il est trop tard, ce n'est pas vrai. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Il faut avoir une approche plus lointaine, plus visionnaire pour nos enfants, notre Région en corrélation avec la protection et la valorisation de notre environnement. Il est impératif d'abandonner ce projet et de voir le projet d'une liaison routière efficace sur l'axe Castres-Saint-Sulpice-Toulouse en cohérence avec le projet de territoire de la Charte Inter-SCoT 2005. Merci !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup ! Avant de prendre trois personnes, donc, devant gauche, je vais demander au Maître d'Ouvrage de nous développer les enjeux de l'aménagement du territoire qui, dans ces trois questions, sont apparus de manière très claire. S'il vous plaît Monsieur Grammont.

Philippe GRAMMONT : Oui, quelques ingrédients supplémentaires si vous permettez. Aussi bien, si vous voulez... Enfin, l'ensemble des documents de planification supra-communale qui existe, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, la Charte Inter-SCoT, dans ces documents-là, en fait, si vous regardez, il y a une priorité avant tout, c'est le rééquilibrage de l'aménagement du territoire régional en s'appuyant sur les villes moyennes régionales, entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes régionales. Alors, il y a, certes, et c'est important, les pôles d'appui secondaires et le développement de ces pôles d'appui-là, c'est effectivement une dimension très importante de ce qui se passe en périphérie de l'agglomération toulousaine pour la structuration de cette grande aire urbaine toulousaine, de cette grande métropole. Mais la priorité, avant tout, regardez ces documents, c'est effectivement de s'appuyer sur les villes moyennes. C'est bien normal parce que ces villes moyennes, à une heure en étoile autour de Toulouse, c'est là où on a un véritable bassin dynamique d'emplois et de démographie. On a, vous les connaissez, Albi, Auch, Montauban et bien sûr

Castres-Mazamet avec là, dans ce bassin, 100 000 habitants et une véritable tradition et dynamique d'emploi productif qui existe. Donc, c'est dans ce sens-là, si vous voulez, où nous, on dit la proposition qui est faite aujourd'hui par le Maître d'ouvrage de mise à 2x2 voies de cet itinéraire peut être un outil au service de l'aménagement du territoire et il me semble bien complètement en cohérence avec les documents que je viens de citer. Et les pôles d'équilibre que vous évoquez, par ailleurs, Saint-Sulpice ou Lavaur, effectivement, des pôles d'équilibre importants dans la structuration de ce territoire, regardez bien, ils sont, eux, d'ores et déjà reliés à la fois à proximité de l'autoroute d'Albi ou par le ferroviaire. Donc, vous voyez bien que, en proposant ce projet, on n'est pas, me semble-t-il, en incohérence par rapport aux grandes stratégies d'aménagement du territoire mais on présente un projet qui peut être un outil au service de la structuration de ce territoire. Et on le dit, vous l'avez cité dans le dossier, on dit bien qu'il n'y a pas forcément de relation de cause à effet direct entre la réalisation d'une infrastructure de ce type et le développement du territoire, mais que dans ce secteur du bassin de Castres-Mazamet, il nous semble qu'il y a une dynamique locale qui est susceptible de bénéficier et de monter en puissance avec la réalisation de ce type de projet. Après, effectivement, il y a un véritable enjeu à ce que les territoires qui, aujourd'hui, ne sont pas encore structurés puissent se structurer dans une approche de territoire intercommunal qui permet la maîtrise, effectivement, de ces territoires et de bénéficier de l'arrivée de ce type d'infrastructures.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Il est important de préciser cela. Alors, trois personnes devant. Donc, madame avec le gilet blanc, monsieur avec la cravate bleue et chemise bleue, et puis, derrière, le monsieur qui a son écharpe jaune. Ensuite, nous passerons devant ici à droite. Je vous en prie Madame. Madame ! C'est de ce côté, voilà ! Très bien !

Chantal LEMAN : Madame la Présidente, mesdames, messieurs, Chantal Leman, juriste, Le Faget, association Terres et Coteaux du Lauragais. Eloigné du pôle d'équilibre du Sud Tarn, et éloigné de la voie ferrée Castres-Lavaur-Saint-Sulpice-Toulouse, le projet 2x2 voies Castres-Verfeil A68 ne répond pas à une logique de développement de transports multimodaux tel que défini à l'article 10 de la loi Grenelle. Améliorer le train dans la Vallée de l'Agout ne profite pas à la population du Girou. Améliorer la route dans les terres agricoles du Girou ne profite pas aux usagers de la D112, pourtant la route

la plus meurtrière du Sud Tarn. A ce moment du débat, il apparaît clairement que l'itinéraire Castres-Verfeil A68 n'est pas pertinent au regard de l'efficacité. En effet, ce projet affaiblit l'économie agricole, voir la position des syndicats et de la Chambre d'Agriculture 31. Ce projet diminue l'efficacité des 800 millions investis par la Région Midi-Pyrénées dans le transport ferroviaire, notamment sur la ligne Castres-Saint-Sulpice-Toulouse, comme le mentionne la FNAUT. Ce projet a une très faible capacité à capter le trafic de la D112, D630 axe reliant les deux pôles économiques du Sud Tarn Castres et Lavour Saint-Sulpice et leur zone d'activités d'intérêt régional Portes du Tarn 1 et 2. Le faible trafic capté serait de 300 véhicules/jour en 2025 au regard des chiffres page 72. A l'entrée unique Est de Lavour, on note en 2006, 14 300 véhicules/jour dont 776 poids lourds, selon les comptages tournants diffusés sur le site du Conseil Général du Tarn. Le trafic entre Saint-Sulpice et Lavour a eu une croissance de plus de 23 % en 5 ans, source INSEE 2001-2005. De quelle route disposera ce bassin de population de 40 à 60 000 habitants en 2025 ? L'itinéraire Castres-Saint-Sulpice, au vu de la carte des flux, page 31, capte naturellement plus de flux que l'itinéraire Castres-Verfeil. En effet, on note sur l'itinéraire Castres-Verfeil-Toulouse, un flux de 2 600 véhicules/jour, sur l'itinéraire Castres-Saint-Sulpice-Toulouse, un flux de 3 000 véhicules/jour, à destination des bassins de Saint-Sulpice ou Montauban auxquels s'ajouteraient les véhicules vers Toulouse captés par une liaison routière efficace. La DREAL refuse d'étudier cet itinéraire Castres-Saint-Sulpice A68 plus long de 6 kilomètres. Mais quelles sont les longueurs de route restant à réaliser de Castres à l'A68 ? De la rocade de Castres à Saint-Sulpice A68, la distance est de 47,5 kilomètres, données Michelin. De la rocade de Castres à Verfeil, la distance est de 50,7 kilomètres auxquels il faut rajouter 7 kilomètres de Verfeil à l'A68 à réaliser en 2x2 voies. Bilan : 10 kilomètres de plus à réaliser sur l'itinéraire Castres-Verfeil A68 pour rejoindre Toulouse. La création d'un contournement d'un village de 500 habitants comme Cuq-Toulza dont la traversée dure moins de 2 minutes est-elle plus pertinente que le contournement d'une ville comme Lavour, dont la traversée est de 20 minutes ? Oui, l'itinéraire Castres-Lavour-Saint-Sulpice A68 Toulouse avec sa voie ferrée par la vallée de l'Agout et l'axe structurant du Sud Tarn et ses avantages sont indéniables. Il constitue une véritable solution multimodale des transports, personnes et marchandises, il conforte le pôle retenu de Saint-Sulpice-Lavour et son bassin de vie, il est cohérent avec la Charte Inter-SCoT 2005, il favorise la coopération des territoires entre pôles économiques, groupes d'intérêt régional et préfigure un schéma cohérent d'un réseau routier efficace, à savoir Castres-Lavour-Saint-Sulpice A68 Toulouse ou encore

Bessières, Villemur-sur-Tarn, Montbartier, site majeur au carrefour des autoroutes de Bordeaux...

Nerte DAUTIER : Madame, il faut aller vite.

Chantal LEMAN : Mais, c'est bon là, je termine.

Nerte DAUTIER : Oui, allez-y ! Allez-y !

Chantal LEMAN : ... et Paris, enfin Montauban et sa gare TGV. Assez de beaux discours, de la cohérence dans les projets d'aménagement du territoire. Non à la 2x2 voies gratuite ou payante, Castres-Verfeil-A68.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci madame ! Monsieur, je vous en prie.

Daniel ASTRUC : Bonjour ! Bonsoir madame ! Daniel Astruc, Directeur d'un établissement public de Castres. Non !

Nerte DAUTIER : Non, il n'a jamais parlé.

Daniel ASTRUC : Il faudrait, monsieur, avoir de bons yeux.

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, nous avons la liste des personnes qui ont parlé. Je vous en prie monsieur !

Daniel ASTRUC : Madame la Présidente, je voudrais bien que vous fassiez taire les gens qui ont une mauvaise vue. Depuis plusieurs débats, on entend des interventions pour dire que l'autoroute n'est pas réalisable, que le dossier de l'Etat est mal fait, que les coûts sont sous-estimés que, de toute façon, on ne pourra réunir le financement de la subvention d'équilibre. Ce sont des arguments qui laissent une curieuse impression. Celui qui ne veut pas d'autoroute est persuadé qu'elle ne pourra pas être faite, pourquoi tant d'énergie à s'y opposer ? Il y a quelque chose de surréaliste à dire : on se mobilise contre une autoroute qui ne sera pas réalisable. Mais alors, si elle n'est pas réalisable, pourquoi s'en inquiéter ? On nous dit qu'il n'y aura aucun candidat concessionnaire. Mais alors, tout va bien. On nous dit que les collectivités ne paieront pas la subvention d'équilibre, dormez tranquille, braves gens ! Les membres du collectif RN126 nous expliquent depuis plusieurs réunions que l'autoroute n'est pas finançable. Mais s'ils en sont vraiment

persuadés, ils auraient sans doute des occupations plus utiles et certainement plus distrayantes que de passer leurs soirées dans des débats publics forcément utiles puisqu'il paraît que les autoroutes, ce n'est pas possible.

(Cris, sifflements...)

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, restez courtois. Ecoutez !

Daniel ASTRUC : On peut, donc, s'interroger pourquoi cet argument est sans cesse répété de la prétendue non faisabilité. Pourquoi cette mise en cause permanente du dossier de l'Etat ? L'explication est simple, la stratégie limpide. Depuis le début de ce débat public, des voix largement majoritaires se sont faites entendre pour dire l'attente et le besoin de tout le Sud du Tarn. Castres, Brassac, Mazamet, Revel, Cuq, il suffit de relire les verbatims. Et c'est bien. Alors comme dans tout procès, quand une cause est indéfendable, il ne reste plus qu'une solution : plaider le vice de procédure. Et c'est bien à cela que l'on assiste. Force est de constater qu'un grand nombre d'interventions auxquelles on assiste depuis plusieurs débats n'ont qu'un seul et unique objectif : remettre en cause le fonctionnement, le fondement même du dossier, attaquer l'Etat, ne pas répondre à la question posée mais la rejeter en bloc, surtout, surtout ne pas répondre à la question posée. Pas d'autoroute et, donc, pas davantage de 2x2 voies. En oubliant au passage que les contournements de Soual et de Puylaurens, auxquels tout le monde me paraît aujourd'hui attaché, ce sont bien des 2x2 voies et que c'est bien dans le programme de mise à deux voies qu'elles ont été réalisées, programme dont on parle ici dans l'achèvement. Les bien-pensants de l'écologie de la Vallée du Girou ont-ils pris l'attache de leurs collègues de la Vallée de l'Agout ? Non ! Certainement pas ! Leur objectif est clair : c'est de ne rien faire, de rester tranquille au calme. Quelle ironie, tout de même ! Que ceux qui ont été les premiers à demander ce débat soient aujourd'hui les premiers à en refuser les règles. Quelle ironie d'en appeler aux mannes de la démocratie et de la renier lorsqu'on se voit minoritaire. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci ! Monsieur, je vous en prie.

Jean-Luc CHAMBAULT : Jean-Luc Chambault, Directeur Général des services de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet.

Je précise que je n'ai jamais pris la parole encore dans le débat. A ce stade du débat public, je souhaite revenir sur la caractéristique de l'agglomération de Castres-Mazamet, du bassin d'emplois du Sud du Tarn, et de la montagne tarnaise qui s'y rattache. Ceci pour bien faire prendre la mesure de l'enjeu qui s'attache à ce que soit enfin réalisée une liaison autoroutière de cet ensemble de 150 000 habitants au total, liaison avec Toulouse et les grandes infrastructures qui irriguent déjà celle-ci et le reste de la région. Confrontés depuis 20 ans à un enjeu de reconversion en raison de l'effondrement des activités manufacturières, le Sud du Tarn n'en demeure pas moins le principal pôle industriel et de recherches privées de Midi-Pyrénées après Toulouse. Pour que Castres-Mazamet continue d'être un pôle d'équilibre régional, les acteurs locaux ont d'abord et surtout dû compter sur leurs propres forces, et ensemble, ils ont défini une stratégie de redynamisation mise en œuvre dans un projet territorial. Ce projet a donné lieu à des programmes d'actions qui ont contribué à surmonter les difficultés et ouvrir des perspectives de croissance et de progrès, selon les principes du développement durable avant la lettre, sans incantation, de façon concrète. Je le dis bien qu'il soit impossible d'imaginer, dans un débat de la qualité de celui-ci, que puisse être contestée la capacité des décideurs et des habitants du Sud du Tarn à réfléchir, à s'organiser et à agir. Ils ont pourtant réalisé des efforts considérables pour maintenir un potentiel endogène d'innovations, favoriser la création de nouvelles activités et de nouveaux emplois, stabiliser la démographie. Ils ont fait des choix pour doter le territoire d'une compétitivité nouvelle, que ce soit en matière d'enseignement supérieur et de recherche, de développement économique, d'équipements numériques. Cela a été rappelé dans le dossier de l'étude par le Maître d'ouvrage. Mais quand il est un domaine comme celui des infrastructures routières nationales et, en particulier, de l'itinéraire dont nous débattons actuellement, où les décideurs locaux n'ont pas la main, il s'est toujours trouvé d'autres territoires pour être mieux traité que Castres-Mazamet. Pourtant, la stratégie qui y est déployée s'inscrit pleinement dans les dynamiques régionales, et Castres-Mazamet a été l'une des premières agglomérations à s'engager dans la coopération à l'échelle de l'aire métropolitaine toulousaine. C'est d'ailleurs pourquoi le Grand Toulouse, dans son cahier d'acteur, rappelle, lui aussi, je cite, que « Castres-Mazamet doit pouvoir bénéficier de liaisons ferrées et liaisons routières efficaces en rapport avec ses besoins et avec une recherche d'équilibre régional ». Car bien que des résultats aient été obtenus, il est évident que les efforts consentis pour la redynamisation du bassin seront réduits à néant s'il reste privé du facteur de compétitivité essentiel que représente sa connexion aux grands

flux de circulation. L'équité dans ce domaine ne consiste pas selon moi à s'interroger sur les avantages et les inconvénients respectifs entre une autoroute à péage réalisable à court terme, et une 2x2 voies dont personne ne verra jamais l'achèvement. L'équité, c'est de mettre fin à une exception injuste qui grève l'avenir d'un territoire de 150 000 habitants, et qu'il soit fait droit avec la réalisation de cette autoroute le plus vite possible à un projet d'aménagement du territoire réfléchi, et dont l'intérêt général s'attache à un enjeu de cohésion régionale. Je vous remercie.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Avant de donner la parole à trois personnes de ce côté-ci de la salle et devant, je vous rappelle quand même que nous filmons toutes les personnes qui interviennent, que les hôtesse vous donnent un petit papier à remplir pour qu'on puisse éventuellement mettre votre intervention, ou une partie de votre intervention dans le film que nous souhaitons présenter à la fin du débat. Donc, je dirai que c'est un peu un droit à l'image que nous vous demandons de nous accorder. Je vous remercie d'y penser. Alors, devant s'il vous plaît. Donc, Monsieur le Maire, monsieur... trois personnes devant, ensuite nous passerons un peu derrière. Je vous en prie. Voilà, d'abord monsieur, puis, ensuite, vous.

Michel TESTE : Juste...

Nerte DAUTIER : Vous vous présentez s'il vous plaît monsieur !

Michel TESTE : Je suis Monsieur Teste et j'ai le plaisir de vous accueillir, ce soir, dans cette salle pour rendre service à mes collègues et amis, et à Francis Calmettes, Maire du Faget, et Gilbert Hébrard, Maire de Vendine et Conseiller général. Je me suis exprimé pendant la campagne électorale, pendant la campagne municipale sur ce sujet, donc, je ne vais pas y revenir, et mon avis est rendu public sur Internet. Je voulais seulement dire que des débats, tels que celui-ci, je ne sais pas du tout m'exprimer mais je voudrais répondre à un intervenant, les débats tels que celui-ci ont été décortiqués par les sociologues les plus éminents de la planète, et les mécanismes sont toujours les mêmes, les argumentaires, les phénomènes Nimby... Nimby, cela veut dire « Not In My Back Yard », cela veut dire qu'on veut quelque chose mais pas chez soi, chez le voisin. Donc, les décideurs ont toutes les armes pour que le projet soit validé. Donc, je vous donne mon opinion, l'autoroute se fera et les retombées seront positives. Ce ne sont pas les gens de Castres qui vont me contredire. Ceci dit, à l'heure où nos territoires sont sous perfusion, j'ai pu lire et entendre que l'autoroute relevait

de l'intérêt général. Va, donc, pour l'intérêt général. En y réfléchissant d'ailleurs, étant donné que tous nos bureaux de poste sont en train de fermer, étant donné que les écoles seront regroupées dans des super communes après la réforme territoriale, étant donné que les structures de soin s'éloignent de nos villages, y compris de nos grandes villes, voyez les maternités, voyez la chirurgie cardiaque sur Toulouse ; étant donné que la justice sera rendue dans les grandes villes, 14 tribunaux d'instance supprimés dans la région, heureusement, il y aura, la sainte autoroute pour nous déplacer, des gens comme moi de la campagne, j'ai failli dire bouseux, en payant nous pourrions rejoindre les grandes villes. Merci de m'avoir écouté.

Nerte DAUTIER : Je vous en prie.

Francis Calmettes : Francis Calmettes, Maire du Faget. Madame la Présidente, mesdames, messieurs ! La commune du Faget n'a pas pu tenir ses engagements pour la tenue de cette réunion. Je vous présente, Madame la Présidente, toutes mes excuses. Je tiens à remercier aussi Monsieur le Maire d'Auriac qui a accepté de nous dépanner. Il a modifié les plannings de cette salle et a, ainsi, permis la tenue de cette réunion dans le Lauragais et la Communauté des Communes au cœur du Lauragais. Nous attendions un débat et nous l'avons. Mais quand j'ai vu l'objet de ce débat, autoroute payante ou 2x2 voies, je me suis dit : A quoi cela sert ? Je pensais qu'on aurait débattu sur l'opportunité d'une autoroute. Faut-il une autoroute ? Faut-il aménager la route existante ? A la réunion de Cuq-Toulza, un habitant de Caraman a pris la parole et a donné son avis. Il travaille à Castres et pour faire le trajet, il veut l'autoroute. A la fin de son intervention, il nous a dit : « Oui, mais si l'autoroute passait dans mon jardin, je serais contre ». En une phrase, il a résumé l'ambiance du débat. D'un côté, les Castrais, ils sont à 90 % pour, bien sûr, le projet ne passe pas chez eux, mais ont-ils bien réalisé tous les éléments ? Se sont-ils bien posés toutes les questions ? Est-ce que cette autoroute ne doit pas être l'aspirateur plutôt qu'une aide au développement ? A la réunion de Caraman, un des spécialistes nous a montré, à travers des exemples réels de la région, que suite à la création de l'autoroute, il y avait beaucoup de déplacements d'entreprises, elles vont s'installer aux sorties. Et en fin de compte, le solde emploi n'est que légèrement positif. De l'autre côté, il y a les habitants du Nord Lauragais, ils sont à 90 % contre, bien sûr, ils ne veulent pas voir une autoroute dans la Vallée du Girou. Nous ne voulons pas que nos villages deviennent des villages dortoirs. Nous n'avons pas les moyens de créer des infrastructures pour accueillir une population importante. Nous voulons garder le caractère agricole de la Vallée du

Girou. Si on parle un peu agriculture, dans le Lauragais, contrairement à d'autres régions, beaucoup de jeunes veulent s'installer. Ils ont du mal à trouver des terres. Les 350 hectares consacrés à un tel projet, c'est la surface nécessaire pour que bon nombre de jeunes puissent devenir agriculteurs. Après la réalisation de cette autoroute, il va y avoir une pression foncière énorme, et beaucoup d'hectares vont encore disparaître pour l'agriculture. Autour de Toulouse, des territoires se sont organisés, des SCoT ont été créés. Mais franchement, je me demande ce que vient faire cette autoroute dans la Vallée du Girou. Avez-vous étudié d'autres tracés possibles ? A des réunions précédentes, certaines personnes ont émis l'hypothèse de relier entre eux les pôles d'équilibre et de faire, par exemple, une autoroute Castres-Lavaur-Saint-Sulpice ? Vous avez répondu que les tronçons étaient déjà réalisés, pardon, et qu'il fallait les utiliser. Je pense que si l'Etat veut faire l'autoroute, il ne faut pas s'occuper de ces tronçons, il faut réfléchir à une organisation autoroutière dans Midi-Pyrénées, en tenant compte des Schémas de Cohérence Territoriale. Pour faire le meilleur choix, il faut étudier plusieurs solutions. Vous avez déjà étudié un projet dans la Vallée du Girou, étudiez un projet en direction, comme certains vous le demandent, de Lavaur-Saint-Sulpice, étudiez un projet en direction de Revel de l'A61. Dans ces deux cas, vous serez en cohérence avec le SCoT et, en plus, vous réglerez les problèmes de circulation de ces deux villes. Etudiez un aménagement raisonné de la RN126, celui-ci permettrait de la sécuriser et tout le monde pourrait l'emprunter. C'est sûr que toutes ces études vont prendre un peu de temps. Et j'ai bien compris lors des réunions précédentes que les Castrais ne veulent plus attendre. Nous n'y sommes pour rien si l'Etat a utilisé le budget prévu à l'aménagement de la RN126 à d'autres projets. J'ai lu que certaines villes obtenaient plusieurs centaines de millions d'euros de subvention exceptionnelle de l'Etat. Alors, Messieurs les Députés, unissez-vous, retrouvez vos manches et obtenez des crédits pour que le Sud du Tarn puisse être désenclavé sans nuire aux autres territoires. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous en prie, monsieur.

Patrick DE PERIGNON : Patrick de Pérignon, agriculteur, Maire de Préserville, et membre du Conseil économique et social. Bien qu'ayant plusieurs fonctions, c'est essentiellement en tant qu'agriculteur que je souhaite intervenir ce soir. Quel que soit le projet, le débat public a l'intérêt de permettre à chacun de s'exprimer. Cependant, l'exercice a ses limites. On trouve souvent parmi les opposants des personnes qui expriment

des préoccupations individuelles, quelquefois par l'intermédiaire d'associations éphémères et, bien sûr, ces opinions ne se positionnent pas toujours à une attitude suffisante permettant de prendre en compte l'intérêt global. Revenons maintenant dans le sujet proprement dit. Depuis peu, la population française prend conscience de l'importance, et de la place incontournable qu'occupent l'agriculture dans l'économie, l'emploi, la vitalité et l'équilibre des territoires. Il est, aujourd'hui, vital d'économiser et, surtout, d'optimiser l'utilisation de l'espace rural dans toutes ses composantes. Toute habitation, tout aménagement et développement urbain, toute infrastructure grignotent inévitablement des terres agricoles et forestières. Faut-il pour autant interdire toute implantation, tout développement autres que l'agriculture ? Je ne le pense pas. Dans le débat qui nous intéresse ce soir, à première vue, il pourrait paraître idéal et simple d'aménager la route existante. Tout d'abord, ce n'est pas la question posée dans le débat public. De plus, cette option serait certainement plus difficile à mettre en place du fait des habitations existantes de part et d'autre de cet itinéraire. Cette hypothèse, si elle pouvait être validée, entraînerait par la suite un mitage du territoire, peu compatible avec l'activité agricole. D'autre part, le financement improbable par les collectivités territoriales, dans un temps acceptable, justifie pleinement le retrait de cette hypothèse. Je pense depuis longtemps que si l'on a une réelle volonté de défendre avec sincérité l'agriculture dans l'espace rural, nous devons nous abstenir de l'enfermer dans une image d'Epinal. L'agriculture a besoin de dynamisme, de communication, dans tous les sens du terme, de diversité d'activités économiques autour d'elle, d'équilibre des territoires. Elle a besoin également de populations. Il me semble que le projet 2x2 voies par concession autoroutière peut permettre de répondre à un certain nombre de besoins évoqués plus haut même si, effectivement, il impacte des terres agricoles. Je finirai par une phrase d'un grand homme : « Il faut affronter la réalité, il faut dire la vérité, il faut agir en sincérité ». Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, au milieu de la salle, je vais prendre trois personnes. Donc, monsieur aux cheveux blancs ; ensuite, Madame avec des lunettes fumées, voilà. Ici, regardez, ici, là. Donc, monsieur aux cheveux blancs, madame avec des lunettes fumées, et puis, monsieur qui lève le bras là, oui, voilà, avec la chemise blanche et l'écharpe blanche. Je vous en prie, monsieur, c'est à vous. On va vous donner le micro.

François LABONNE : François Labonne, habitant de Castres. L'autoroute est une chance. Moi, je suis optimiste, c'est comme cela, c'est dans ma nature. Je suis optimiste et je suis sûr que cette autoroute se fera. J'en suis persuadé parce que c'est normal, et que c'est juste. Certains pensent que l'autoroute peut être un risque pour notre nature et notre cadre de vie. Moi, je suis persuadé que c'est une chance. C'est une chance parce que cela donnera la possibilité d'organiser notre développement, de préserver ce qui doit être préservé, de garder de l'espace pour les activités agricoles, et d'aménager ce qui doit être aménagé. L'autoroute permet d'irriguer le territoire. Elle permet aussi d'identifier et de limiter les zones où l'on décide d'installer de l'activité. Le développement, ce n'est pas un gros mot, ce n'est pas forcément synonyme de pollution et de nuisances. Je vais prendre un exemple. C'est la zone du Causse, entre Castres et Mazamet. Là, il y a des centaines d'emplois dans un endroit où il n'y avait rien il y a quinze ans. Et pourtant, cela n'a rien à voir avec une zone industrielle moche et polluée. Au contraire, il y a des espaces verts, des bâtiments agréables, un cours d'eau qui n'a pas été canalisé. Il y a des... et des berges le long du Thoré où la nature est préservée. Bref, c'est à l'opposé de ce que l'on faisait dans les années 70. Et pourtant, c'est une zone d'activité. Cela veut dire que l'on peut faire des aménagements de qualité quand on s'en donne la peine, et que la pression urbaine peut se gérer d'une façon intelligente. Imaginez ce que l'on peut faire avec une autoroute plutôt que de se lamenter et de crier à la catastrophe. Imaginez comment on peut utiliser cet outil pour construire des endroits où l'on peut vivre et travailler dans un environnement de qualité. Et ce qui est vrai entre Castres et Mazamet est vrai aussi pour toutes les communes entre Castres et Verfeil. Prenez le temps d'imaginer ce que l'on est capable de faire. Il y a des talents, il y a des architectes, il y a des urbanistes. Il y a des lois et des règles qui permettent de faire sans laisser faire. Bien sûr que par le passé et dans certains endroits, il y a eu des erreurs commises avec des zones industrielles mal conçues, et de l'habitat qu'on a laissé s'étaler de façon anarchique, mais il n'y a pas de fatalité qui pousse à recommencer les erreurs des autres. Je suis optimiste, mais je suis aussi réaliste. Et je suis persuadé qu'on peut construire l'avenir avec des moyens de communication, avec de l'emploi, avec de l'habitat intelligent. Arrêtons d'avoir peur, l'autoroute n'est pas un danger, elle peut être un risque comme elle peut être une chance. Cela dépend de ce que l'on fera. Et c'est à cela qu'il faudrait commencer à réfléchir dès maintenant. Enfin, pour conclure, et je m'adresse aux opposants, je dirais qu'on n'a pas le droit d'abandonner la moitié d'un département parce que

c'est politiquement et, surtout, humainement incorrect. Je vous remercie de m'avoir entendu.

Nerte DAUTIER : Merci !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Madame. Madame, je vous en prie.

Catherine COLOMBIER : Merci de me donner la parole.

Nerte DAUTIER : Prenez le micro. Bien, voilà.

Catherine COLOMBIER : Catherine Colombier de Castres. Préservons le Girou. Préserver le Girou, voilà un objectif noble autour duquel tout le monde devrait tomber d'accord. Quand on sait l'importance de la ressource en eau, aujourd'hui et pour les années à venir, il est évident que nous devons faire attention à la qualité de nos cours d'eau. C'est pour cela que les appels des Collectifs d'opposants à l'autoroute appelant à préserver le Girou m'ont paru mériter l'attention. Pour ma part, je dois avouer que jusqu'à présent, je ne connaissais pas le Girou. J'ai lu sur les dossiers du Maître d'Ouvrage que c'est un ruisseau dont le cours a déjà été modifié par l'homme à plusieurs reprises mais rien de plus. Le Girou, quézaco ? Je suis, donc, allée chercher des informations sur Internet et, notamment, sur le site de l'Agence de l'Eau Adour-Garonne. Je m'attendais à trouver des informations sur un cours d'eau exemplaire aux eaux pures et limpides irriguant le Lauragais. Mais ce n'est pas du tout le cas. Sur 9 critères, 5 sont en rouge et indiquent une qualité mauvaise : matières azotées : mauvais ; matières organiques et oxydables : mauvais ; nitrate : mauvais ; particules en suspension : mauvais ; matières phosphorées : mauvais. Comme j'étais surprise, et que je ne suis pas spécialiste, j'ai voulu prendre un point de comparaison, et toujours sur le site de l'Agence de l'Eau Adour-Garonne, je suis allée voir le Thoré, non pas à sa source mais au cœur de l'agglomération de Castres-Mazamet à Labruguière. Résultat, sur 9 critères, aucun n'est en rouge, un seul est orange, c'est le critère de minéralisation, tous les autres sont indiqués bons ou très bons. Que faut-il en conclure ? D'abord, c'est que l'agriculture intensive n'est pas neutre sur l'environnement, et que le Lauragais n'est pas un havre naturel idyllique que la méchante autoroute viendrait tout d'un coup mettre en danger. Ensuite, quand on sait qu'une autoroute est beaucoup plus efficace qu'une route classique pour récupérer, filtrer et traiter les eaux de ruissellement et les pollutions accidentelles, on se rend compte que faire durer la situation actuelle n'est pas la meilleure solution pour améliorer l'état

du Girou. L'autoroute n'apporterait aucune dégradation supplémentaire. Elle pourrait même avoir un impact positif. Enfin, à l'heure où tout le monde est prêt à donner des leçons d'écologie, il faut se méfier des idées reçues. Le développement économique n'empêche pas de préserver l'environnement à condition que l'on s'en donne les moyens, et ce n'est pas forcément là où on agite les plus beaux drapeaux de l'écologie que l'on applique les meilleures pratiques. Merci de m'avoir écoutée.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup. Alors, d'abord, monsieur. Et ensuite, je prendrai trois personnes s'il vous plaît. Alors, monsieur, je vous en prie. Vous avez la parole.

Patrice BUFFET : Merci ! Patrice Buffet, j'habite à Castres. Madame la Présidente, mesdames et messieurs ! Quelqu'un a dit lors d'une précédente réunion que l'avenir, c'était le développement d'Internet et des technologies de la communication, et il a même été rappelé que c'est à Castres-Mazamet qu'a été posé en octobre 2009 le plus gros câble optique de France pour répondre aux besoins des entreprises présentes sur la zone du Causse. Cela veut dire plusieurs choses. Cela veut dire que les nouvelles technologies dans ce coin-là du Tarn, on sait ce que c'est. On le sait ce que c'est parce que cela fait dix ans qu'on travaille dessus, et que c'est en partie grâce à cela que le bassin a pu faire sa reconversion. Alors, quand on parle à Castres-Mazamet des nouvelles technologies, on a une vision assez claire, on sait ce que cela représente comme atouts économiques, on sait ce que cela fait, mais on sait aussi ce que cela ne fait pas. On sait que le poissonnier qui vend ses poissons sur le marché, il ne les fera pas passer par la fibre optique. On sait que le chef d'entreprise qui rencontre ses clients, il ne peut pas tout le temps le faire, les rencontrer sur Internet. On sait que les marchandises, cela ne passe pas par un câble. On sait qu'on ne peut pas embrasser sa grand-mère sur Internet. On sait que les nouvelles technologies ne suppriment pas le besoin de mobilité. Et on le sait parce que c'est une réalité vécue, et qu'il y a dans le Sud du Tarn une expertise considérable dans ce domaine-là. On voit bien que ce potentiel suscite l'intérêt des investisseurs. Mais si certains ont fait le pas, beaucoup hésitent encore, parce qu'il reste un handicap majeur, c'est la qualité de la liaison routière avec Toulouse. Il ne faut donc pas se tromper. L'autoroute répond à des besoins que ne règlent pas et ne régleront jamais les nouvelles technologies. Il ne faut pas tout mélanger, et il ne faut pas opposer un moyen à un autre. Alors, oui aux nouvelles technologies, et on n'a pas attendu pour cela, et oui à

l'autoroute, mais là, cela fait déjà trop longtemps qu'on attend. Je vous remercie !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Bien ! Alors, je reprends trois questions. La dame au chapeau noir, ensuite un bras rouge là-bas. Et puis, un bras... Voilà ! Avec un papier blanc et un bras noir. D'accord ! Et je m'excuse pour les gens que je ne prends pas. Il y a dix bras qui se lèvent, donc j'en prends trois, et il y en a sept qui sont tristes. Je suis désolée !

Isabelle MASCAUX : Bonjour Madame la Présidente ! Isabelle Mascaux, j'habite et je travaille à Castres depuis 9 ans. Auparavant, j'ai vécu dans le Nord, près de Douai. Douai, c'est environ 50 000 habitants. C'est à 60 kilomètres de Lille, et elle bénéficie d'une liaison autoroutière. Puis, j'y suis retournée lors des fêtes de Noël, et je peux vous assurer que, vu de loin, le débat sur l'autoroute paraît profondément irréel. Nulle part ailleurs, en France, on s'interroge sur l'efficacité des autoroutes, pour la bonne et simple raison qu'elles sont déjà là depuis longtemps, et qu'elles font totalement partie du paysage. Cela ne veut pas dire qu'ailleurs, on ne se préoccupe pas de l'environnement ou de l'équilibre naturel ou de l'agriculture. D'ailleurs, en parlant d'agriculture, mes parents sont agriculteurs, et loin d'être un frein, la proximité de l'autoroute leur a permis de développer leur exploitation en se diversifiant. Partout, les autoroutes sont vécues comme un moyen simple, sûr et efficace de se déplacer. On ne s'émerveille pas devant une autoroute, bien sûr, mais on l'utilise simplement et naturellement. Certains, en fait, au cours de ce débat, ont parlé d'équité et de justice. Je voudrais dire, pour ma part, que ce qui me paraît profondément injuste, c'est que les gens du Sud du Tarn soient encore aujourd'hui privés de liaison routière de qualité. Ce qui est profondément injuste, c'est l'inégalité dans l'aménagement du territoire français. Quand je reçois la famille ou des amis, ils me disent tous la même chose : « C'est loin ». Pourtant, ce n'est pas le trajet jusqu'à Toulouse qui pose problème, Lille-Toulouse en avion, c'est une heure et quart, mais ce sont bien les soixante derniers kilomètres qui leur donnent l'impression de s'aventurer dans une campagne perdue, loin de tout. Si eux ont cette réaction, alors qu'ils sont là pour leurs loisirs, je peux imaginer le sentiment négatif que cette route laisse sur les professionnels. Comment s'étonner ensuite que les jeunes entrepreneurs préfèrent s'implanter à Toulouse ou à Albi ? Pourtant, dans cette région que j'ai apprise à connaître et à apprécier, je peux témoigner que l'on a énormément d'atouts, à commencer par la qualité de vie. Mais la qualité de vie sans

emploi, cela ne sert pas grand-chose. Il suffirait pourtant de peu de choses pour que le Sud du Tarn puisse vraiment se développer, tout en conservant ses qualités et ses richesses naturelles. Il faudrait simplement une liaison de qualité pour que l'on se sente plus proche et plus associé au dynamisme toulousain. C'est pour cela que je reste très étonnée que l'on se pose encore la question de l'opportunité de l'autoroute qui me paraît à la fois tout à fait naturelle, et profondément indispensable. Je vous remercie !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, monsieur... Attendez ! Voilà, madame avec le blouson rouge, et ensuite le monsieur qui lève le bras, oui. Donc, madame avec le blouson rouge. Je vous en prie !

Josiane BOULARAN : Bonsoir, Madame la Présidente ! Bonsoir mesdames ! Bonsoir messieurs ! Alors, je me présente, je suis le Docteur Josiane Boularan. Je suis médecin Samu et urgentiste au CHIC Castres-Mazamet, donc depuis 20 ans, et je viens ce soir vous exposer une partie de mon travail et de celui de mes 14 collègues. Nous intervenons sur des malades ou des accidentés de la route, et c'est une partie de notre travail. Alors, c'est vrai, les chairs broyées dans la tôle, l'odeur très particulière du sang mêlé à celui de l'essence ou de l'huile de moteur sur la route, on connaît. En 20 ans de métier, il y a une chose à laquelle on ne s'habitue pas. Alors que vous venez de recouvrir d'un drap blanc le visage de la victime ou parfois des victimes, voici le moment tant redouté. Le regard et l'espoir des familles qui attendent, qui attendent et qui cherchent sur votre visage une lueur d'espoir, qui se refusent d'entendre le verdict tant redouté. C'est un père, une mère, des enfants, une femme enceinte de 7 mois de son premier fils, qui ne connaîtra jamais son père. Cela a été peut-être vous un jour, ou peut-être vous un autre jour ou moi, personne ne sait, et personne n'en est à l'abri. Les mots ont souvent du mal à sortir. C'est fini. Il n'a pas souffert. Il ne s'est pas vu partir. Elle n'a pas souffert. Toutes ces paroles qui marquent à jamais la vie d'une mère, d'un père, d'un mari, des vies brisées. Certes, tous les accidents n'ont pas lieu sur la liaison Castres-Mazamet, mais c'est sur cette route que l'on compte le plus d'accidents mortels pour notre secteur d'intervention le SMUR de Castres. Reste toutes les fois où les personnes sont grièvement blessées ou gravement malades, où il reste un espoir de les sauver. Cet espoir, c'est ailleurs, dans le grand Centre Toulousain, parce que dans les villes de périphérie, on n'a pas de service de neurochirurgie ou de chirurgie thoracique, ou de cardiologie interventionnelle. Alors, il faut faire vite. Chaque minute compte. Il faut l'amener sur la table du

bloc pour décompresser l'hématome au niveau du cerveau. Parfois, la chance sourit. L'hélicoptère est disponible et il fait beau. Il peut décoller, dans 30 minutes, le blessé sera à Toulouse. Mais trop souvent, le brouillard, la pluie, le vent, ou bien tout simplement parce qu'un autre établissement de Midi-Pyrénées en a eu besoin : Foix, Rodez, Tarbes, Millau ou Toulouse lui-même... l'équipage n'est pas disponible. Alors, on part avec une ambulance et le patient sur la route Castres-Toulouse pour 90 minutes de trajet. On affronte son revêtement défectueux, ses multiples ronds-points qu'il faut négocier au mieux pour ne pas déstabiliser le patient, le faire souffrir ou aggraver ses blessures. Cela ne veut pas dire qu'il faut rouler doucement, non. Le temps est compté. Chaque minute passée est une chance de moins, et on espère qu'il n'y aura pas trop de voitures, de camions sur cette route, et que l'on arrivera à temps. C'est vrai, pour le commun des mortels, un quart d'heure ce n'est rien dans une vie. Et pourtant, c'est énorme parfois. Et c'est ce quart d'heure de trop qui vous fait basculer du mauvais côté. Alors, pourquoi ne pas avoir tous ces spécialistes sur place ? Tout d'abord, parce qu'il manque cruellement de médecins ou de chirurgiens spécialistes. On forme, en moyenne, deux à trois neurochirurgiens, cardiologues interventionnels ou chirurgiens thoraciques tous les deux ans, d'où l'idée est venue de partager le temps de ces spécialistes. Mais lorsque l'offre dépasse la demande, les spécialistes vont dans les hôpitaux périphériques proches de Toulouse, où l'accès routier est facile : Montauban, Albi. Je vous ai parlé du domaine que je connais bien. Certes, il n'y a pas que cela. Mais voilà pourquoi, en tant qu'urgentiste, je parle également au nom de mes 14 collègues, dont cinq viennent de Toulouse. Nous sommes favorables à un accès rapide et sécurisé pour Castres. Merci de votre attention !

(Applaudissements)

Christian HACVILLE : Oui, bonsoir ! Monsieur Hacville Christian de Puylaurens, adhérent militant CGT. Alors, il a été écrit dans la presse que l'ensemble des organisations syndicales du Tarn avait pris position en faveur de l'autoroute concédée, c'est-à-dire privée et à péage. Cela est inexact. Je vais vous lire la position de la principale d'entre elles, l'Union Départementale CGT du Tarn, telle qu'exprimée à la fin du cahier d'acteur qu'elle a rédigé. Il conviendrait donc que les médias, qui se sont un peu avancés sur ce sujet, rectifient leurs informations erronées. A cause du désengagement de l'Etat et des délocalisations d'entreprises de Bassin Castres-Mazamet et à l'abandon, et son déclin est déjà amorcé, les grandes villes de Midi-Pyrénées, reliées à l'agglomération toulousaine par des voies d'accès rapides et sécurisées, ont progressé en emplois salariés

privés de manière significative. Pour la CGT, la question de la sécurité est primordiale, elle doit rester au cœur des décisions futures. Le but de l'aménagement routier entre Castres et Toulouse est de ramener les deux villes à moins d'une heure l'une de l'autre, dans la perspective de développer l'emploi sur le bassin Castres-Mazamet. La CGT revendique un développement équilibré des territoires à travers une répartition des emplois sur toute la région. Les territoires environnants de la métropole toulousaine ne pourront poursuivre, ils ne sont que les dortoirs des salariés toulousains. La CGT ne serait pas opposée à la construction d'une autoroute entre Castres et Toulouse, à condition que le tracé soit revu et permette une desserte de proximité de l'agglomération vauréenne qui connaît un fort développement démographique. Qu'elle ne soit pas une source d'inégalité entre les populations. Qu'elle soit gratuite et sécurisée au maximum des technologies actuelles. Qu'elle soit gérée et entretenue par des agents de la fonction publique, dont les compétences dans le domaine de la route ne sont plus à démontrer. Que soit effectuée une mesure très précise de l'impact sur l'environnement et les populations. Qu'une large consultation de la population soit organisée, et que sa construction soit décidée par le plus grand nombre. Considérant que toutes ces conditions sont loin d'être réunies, la CGT propose... alors attendez, la CGT propose de concentrer les moyens publics sur l'amélioration du développement du réseau ferré, particulièrement sur la liaison Saint-Sulpice/Mazamet, de mettre en œuvre très rapidement une véritable complémentarité rail-route autour de chaque gare, de poursuivre progressivement l'aménagement en 2x2 voies de l'actuelle RN126. La priorité qui nous apparaît comme évidente est l'achèvement à très court terme du tronçon Castres-Puylaurens, une moitié est déjà réalisée, les terrains ont pratiquement tous été acquis sur le tracé de l'autre moitié, de réaliser des aires de covoiturage pertinentes et suffisantes après consultation des usagers. La CGT demande à l'ensemble des pouvoirs publics et des collectivités territoriales de terminer dans les plus brefs délais l'aménagement de 2x2 voies sur la RN126, pour que les salariés puissent vivre et travailler sur le bassin d'emploi Castres-Mazamet. Merci.

Nerte DAUTIER : Merci ! Alors dans le fond, monsieur qui est debout en gris. Ensuite, un monsieur assis avec... oui, un papier blanc. Il n'y aurait pas une dame ? Oui, madame avec les lunettes, là juste à côté de la jeune fille, voilà vous, exactement. Alors, d'abord le monsieur au fond, s'il vous plaît.

Manuel SERDAN : Manuel Serdan, originaire de Castres. Je dois apporter ma contribution au débat en faveur de la liaison routière 2x2 voies Castres-Toulouse, en commençant par rappeler que tout a été dit, ou presque, sur ce sujet et que l'alternative est binaire : un aménagement progressif à l'horizon 2025, une autoroute concédée à l'horizon 2015. Au cours de ce débat riche, varié, multiple, nous avons vu et entendu des opposants idéologues anti-autoroutes refusant le développement économique ; des opposants juristes se réclamant du Grenelle qui prévoit précisément deux exceptions qui s'appliquent au projet : la sécurité et l'intérêt local ; des opposants économistes, or le coût des deux hypothèses est similaire. Certes, le péage demeure un point crucial, mais il s'inscrit dans une fourchette de prix au kilomètre déjà pratiquée en France, amendé par des abonnements ou des abondements, et par une utilisation à la carte en fonction des besoins. Le principe de gratuité, tel qu'il est défini par l'Etat, ou assumé par lui, est fallacieux, puisque dans ce cas, tout le monde paie avec les impôts, les usagers et les non-usagers, les voitures et les camions. Le principe du péage est plus juste, l'utilisateur est le seul payeur. En ce qui concerne les agriculteurs, il est évident que 340 hectares, c'est beaucoup, mais il faut quand même relativiser, puisqu'il convient de se rappeler que la 2x2 voies aménagée consommera sensiblement le même espace. C'est peut-être aussi, selon le cas, une chance pour certains agriculteurs de reconversion ou de remembrement, et nous tenons, à ce sujet, à saluer la position réfléchie et responsable de la Chambre d'agriculture du Tarn. En fait, nous avons cru discerner enfin les vraies motivations de l'opposition à ce projet. Ce sont ceux qui sont déjà desservis par l'autoroute sans en être gênés, c'est-à-dire les riverains des 4 à 5 kilomètres de la Haute-Garonne. On les comprend, les habitants de Vendine, du Faget, de Saint-Pierre, d'Auriac ou de Verfeil. Mais leur intérêt particulier ou leur confort de vie ne doit pas asphyxier un bassin d'emploi et une zone de montagne de plus de 150 000 habitants qui, eux, sont très majoritairement favorables pour les raisons ci-après : la survie du développement économique, la survie du bassin d'emploi, la survie des emplois, de la création de richesses, de l'attractivité artisanale, commerciale et industrielle, le désenclavement des hauts cantons, le désenclavement du Revelois, de la Vallée du Thoré, la sécurité routière, l'égalité entre les autres villes d'équilibre de la région : Saint-Gaudens, Foix, Pamiers, Albi Montauban, Carcassonne, et bientôt Auch bénéficient d'une voie rapide. Seuls Castres et Mazamet en seraient privés ? Enfin, l'environnement ; l'autoroute est un facteur favorable, elle permettra d'améliorer les transports en commun avec des lignes de bus moins onéreuses, sûres, rapides et confortables. Elle doit favoriser la multimodalité route, train, métro, avec des

parkings de dissuasion et de délestage, et des parkings de covoiturage. Elle devrait permettre de mieux maîtriser les flux, de mieux maîtriser l'étalement urbain. L'infrastructure en tant que telle ne pollue pas, au contraire elle doit s'intégrer au paysage, ce sont ceux qui roulent dessus...

Nerte DAUTIER : Monsieur, monsieur...

Manuel SERDAN : ... Comptez tous ces éléments...

Nerte DAUTIER : Non, monsieur, s'il vous plaît. Je vous remercie beaucoup.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Bien ! Monsieur, vous avez la parole, je vous en prie.

Jean-Marc CREMOUX : Je vous remercie. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, bonsoir. Je me présente, Jean-Marc Cremoux, Association Terres et Coteaux du Lauragais, habitant du Faget. J'aimerais mettre en évidence l'incompatibilité du projet 2x2 voies avec l'aménagement retenu par la Charte Inter-SCoT 2005. Les responsables du Scot d'Autan ne semblent pourtant pas en voir l'incohérence. Le Président du Scot d'Autan a raison quand il mentionne Castres comme pôle d'appui au développement toulousain au même titre que les six autres villes moyennes : Auch, Montauban, Albi, Castelnaudary, Pamiers, Saint-Gaudens. Le scénario de la Charte Inter-SCoT 2005 prévoit en effet pour 2020 50000 habitants supplémentaires sur l'ensemble de ces 7 villes moyennes, mais également 200 000 sur Toulouse, et surtout 50 000 habitants supplémentaires sur les pôles d'équilibre situés à 32 kilomètres de Toulouse à part égale avec les villes moyennes. Contrairement aux affirmations des représentants de la DREAL à Bourg-Saint-Bernard, les villes moyennes, comme Saint-Sulpice, Lavaur ne sont pas des pôles secondaires dans ce dispositif, mais des pôles d'équilibre à part entière. Pourquoi une telle qualification ? Parce que depuis plus de 30 ans, les villes moyennes ont montré leur incapacité à capter les nouveaux habitants de Toulouse, ce qui a conduit dans l'aire toulousaine un étalement urbain au détriment des terres agricoles de la couronne des 30 kilomètres. Oui ! Il y a obligation à conforter les petites villes de Saint-Sulpice, Lavaur dans leur rôle de pôle d'équilibre, la réussite de la politique de maîtrise de l'étalement urbain en dépend. Penser une nouvelle infrastructure routière aussi importante et dévastatrice, en ignorant ces pôles d'équilibre Saint-Sulpice, Lavaur et leur gare ferroviaire constitue une grave erreur dans l'aménagement du territoire. Le rapport sénatorial de

Madame Alquier et Monsieur Biber nous le rappelle. Je cite : « Veillez à la bonne articulation de l'infrastructure nouvelle avec l'ensemble du système de transport existant. Une infrastructure ne peut en effet pleinement jouer son rôle qu'une fois associée au reste du système de transport, tout le monde confondu. Les infrastructures de transport seront ainsi d'autant plus compatibles avec les exigences d'un développement durable des territoires, si elles s'accompagnent d'une politique de densification des villes petites ou moyennes susceptibles de constituer des pôles d'équilibre par rapport aux grands centres urbains », fin de citation. Toutes les routes reliant les villes moyennes à Toulouse passent par les pôles d'équilibre retenus, et sont parallèles aux voies ferroviaires : Saint-Gaudens par Carbonne, Auch par l'Isle-Jourdain. Il ne faut surtout pas que la coopération entre Toulouse et Castres se fasse de manière exclusive, en ignorant le reste du territoire Sud-Tarnais et Nord Lauragais, mais avec une réflexion cohérente d'un projet de territoire. Ne reproduisons surtout pas les erreurs du passé avec le refus en « Y », Toulouse-Réalmonde avec deux branches : Albi, Castres. Ce refus, lourd de conséquences, et le manque évident de coopération dans l'aménagement du territoire entre préfecture et sous-préfectures en est le fruit et ce, dans l'illusion d'une société d'abondance. Les décideurs castrais recherchent aujourd'hui un cordon ombilical avec Toulouse au milieu des terres agricoles fertiles de la Vallée de Girou. Cela veut dire qu'ils n'ont pas compris la leçon et les erreurs commises dans le passé, ils ignorent totalement le troisième pôle économique du Tarn, Saint-Sulpice, Lavaur, zone d'activités d'intérêt régional, Porte du Tarn 1 et Porte du Tarn 2. Nous nous permettons de rappeler que le développement durable nous impose une société sobre, une cohérence dans les projets d'aménagement du territoire, une approche multimodale des déplacements, et la recherche d'efficacité. En conclusion, nous rappelons que l'axe historique est assurément l'axe le plus structurant du Sud Tarn, la voie ferrée suit cet axe, soit l'itinéraire suivant : Castres, Lavaur, Saint-Sulpice, prolongé sur Toulouse par A68, ou prolongé sur Bessières, Villemur-sur-Tarn, Montbartier, site majeur, puis Montauban avec sa gare TGV. Arrêtons les beaux discours, nous voulons de la cohérence dans les projets d'aménagement du territoire. Oui à des liaisons efficaces multimodales : Castres, Lavaur, Saint-Sulpice, Toulouse. Merci de votre écoute !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Bien ! Je vais prendre d'autres questions. Donc, tout à fait au fond de la salle, est-ce qu'il y a, au fond de la salle à droite, des personnes qui veulent parler ? Monsieur qui a une écharpe blanche, et puis, au fond, monsieur

qui a un pull-over gris et noir, c'est cela ? Voilà ! Donc, ces deux personnes. Et je remercie la dame qui devait parler, mais qui, ayant parlé à Bourg-Saint-Bernard, s'est retirée, je l'en remercie. Pardon ? A la fin peut-être, s'il y a de la place, volontiers. Je vous en prie, monsieur.

Jean-Luc DATCHARRY : Jean-Luc Datcharry, masseur kinésithérapeute à Auriac-sur-Vendinelle. C'est aussi un avis par rapport aux professions de santé. Je me demande s'il y a eu des recherches par rapport à l'impact sanitaire du projet ? En effet, je fais partie d'un réseau de gardes par rapport à la bronchiolite dans le département de la Haute-Garonne. Il s'avère que le nombre de patients pris en charge par les kinés lors des gardes de week-ends est plus important dans les villes. Est-ce qu'il n'y aurait pas donc une influence de l'ultra-urbanisation par rapport à un impact de santé ?

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Est-ce qu'il y a eu des études de santé qui ont été faites, Monsieur le Maître d'Ouvrage ?

Philippe GRAMMONT : Oui. Donc, en fait, les études qui ont été réalisées en la matière sont les études qui ont été réalisées par l'ORAMIP, qui sont effectivement sur les questions de pollution de l'air, d'émission de polluants dans l'air, et que vous retrouvez, effectivement, donc sur le site de la CPDP. Il y a une synthèse qui est réalisée, qui est intégrée au dossier support du débat. Les conclusions, en fait, de cette partie d'étude sur les émissions et pollutions de l'air, c'est que, en fait, si on a, en raison des progressions des trafics, telles qu'elles résultent des études qu'on a faites, une progression des émissions des différents polluants, il y a globalement une diminution des populations exposées à ces concentrations dans le cadre de la réalisation d'une mise à 2x2 voies, que ce soit d'ailleurs sous forme de concession ou sous forme d'aménagement progressif lié au fait que, d'une part, la nouvelle infrastructure serait susceptible de passer dans des endroits où il y a moins de population... moins de densité de population, et donc moins de population exposée, et d'autre part, qu'il y aurait, dans ce cas-là, une répartition du trafic, en fait, à la fois sur cette nouvelle 2x2 voies et sur l'ancienne route qui sert d'itinéraire de substitution. Dans tous les cas, on n'atteindrait pas les seuils réglementaires, on reste sensiblement en dessous des seuils réglementaires, tous ceci avec les éléments d'appréciation que l'on est capable de porter aujourd'hui, avec un niveau de précision du dossier, vous le savez, on n'est pas encore au niveau du tracé, mais qui a permis de donner ces premiers éléments d'approche et d'estimation.

Nerte DAUTIER : On va prendre... Nous allons prendre donc de ce côté effectivement quelques questions. Pardon ? J'ai oublié une personne au fond, oui, avec le pull-over rayé. Excusez-moi, je suis vraiment désolée. Ensuite, nous passons de ce côté, je vous en prie, monsieur.

Jean-Marc VILCHES : Oui, bonsoir ! Merci de me donner la parole. Jean Marc Vilchès, habitant à Soual. Après tant de choses sérieuses et argumentées, j'ai un peu peur d'aborder les choses sur un autre domaine, mais soit. Je voulais rappeler que dans toutes activités humaines, il est bon de s'éclairer à la lumière puissante de la philosophie. Il ne faut pas hésiter à s'abreuver aux puits de la sagesse. Et c'est pour cela que je voudrais appuyer ma démonstration sur l'une des écoles philosophiques qui a le plus apporté à l'humanité, incarnée par l'immense Claude Piéplu, je veux bien sûr parler des Shadoks. Et c'est ainsi que, ce soir, si vous le permettez, je construirai mon raisonnement sur deux proverbes Shadoks fondamentaux. Le premier de ces proverbes dit : « Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? ». C'est lumineux et appliquons-le à notre sujet. Une autoroute, c'est simple, cela en est presque bête. D'ailleurs, il y a déjà 12 000 kilomètres d'autoroutes en France, c'est d'une banalité affligeante, trop simple, je vous dis. Un appel d'offre, un concessionnaire, 50 millions de l'Etat, 50 millions des collectivités, 5 ans après, on roule dessus. Celui qui y roule paye un péage, celui qui ne veut pas payer le péage prend la nationale... simple, trop simple, autrement dit, sans intérêt alors qu'en se donnant un peu de peine, on peut faire beaucoup, beaucoup plus compliqué. Alors, suivez-moi, cela en vaut la peine, je crois. Et vous aussi, j'en suis sûr, vous direz à la fin : « Eurêka ! ». D'abord, on commence par faire un petit bout de 2x2 voies à la sortie de Castres, on cherche des financements, on tanne les collectivités, on lance 20 appels d'offre, cela fait... que cela coûte 3 fois plus cher, mais 10 ans après, on a 5 kilomètres. Et puis, on continue, on continue par un autre petit bout, en tapant encore les collectivités, pendant que l'Etat fait les fonds de tiroir, et on relance de nouveaux appels d'offre, et ainsi de suite. Si on fait des bouts assez petits, parce que de toute façon, on ne peut pas en payer de plus longs, si on fait des bouts assez petits, on peut arriver à avoir un rond-point tous les 3 kilomètres. Ne riez pas, c'est parce que forcément, il faut bien raccorder un bout d'avant avec un bout d'après. Et comme cela, en 15 ans, on a 11 kilomètres, c'est remarquable. Alors, bien sûr, je ne voudrais pas être trop long, mais si on est perfectionniste, on peut aussi faire un partenariat public-privé. Mais là, attention, on touche au génie réellement, un partenariat public-privé, c'est formidable, cela n'a jamais marché nulle part. Par conséquent,

on peut affirmer sans crainte en vertu du premier principe Shadoks, faire une autoroute serait plus qu'une erreur, ce serait une faute de goût. Le second proverbe Shadoks...

Nerte DAUTIER : Il faut que vous alliez vite !

Jean-Marc VILCHES : ... qui est pierre angulaire de la philosophie Shadoks dit : « Plus cela rate, plus on a de chance que cela réussisse ». En vertu de ce principe majeur, nous devons absolument demander à l'Etat de financer entièrement l'aménagement progressif à 2x2 voies. En effet, cela a toujours raté, c'est la solution parfaite. Il ne faut pas bouger de là, cela fait 30 ans que cela ne marche pas, continuons ! C'est en n'obtenant rien qu'on en est arrivé là. Ce qui prouve indubitablement qu'on est sur la bonne voie. Il faut que l'Etat finance une 2x2 voies gratuite. Répétons-le, répétons-le sans relâche. Et plus nous échouerons, plus nous aurons une chance que cela marche, un jour, peut-être.

(Applaudissements)

Jean-Marc VILCHES : Et pendant ce temps, et pendant ce temps, les habitants du Sud du Tarn, ramaient, ramaient, ramaient.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup. Alors, nous allons passer sur le côté gauche. Donc, monsieur avec une feuille blanche, et puis, une chemise blanche. Ensuite, une dame... il n'y a pas une dame... il n'y a pas beaucoup de dames qui veulent parler. Bon ! Alors, tant pis. Le monsieur qui lève les deux bras au ciel...

Intervenant : Et la dame à l'écharpe rouge là !

Nerte DAUTIER : ... et la dame à l'écharpe rouge, où est-elle ? Ah voilà ! La dame à l'écharpe rouge, je vous remercie. Voilà, ces trois personnes. Il faut dire que je suis éblouie complètement par les projecteurs, donc, ce n'est pas très facile.

Dominique LEMAN : Oui ! Madame la Présidente, mesdames, messieurs, Dominique Leman, Architecte, Le Faget Association Terres et Coteaux du Lauragais. L'étalement urbain est un enjeu essentiel de ce débat sur la nouvelle 2x2 voies Castres-Verfeil A68 au milieu des terres agricoles du Girou. Toulouse est cinq fois moins dense que Lille, trois fois moins dense que Marseille. C'est avec un certain sourire que nous écoutons des intervenants castrais nous dire que Toulouse est saturée et qu'il ferait bon vivre à Castres. Non, Toulouse n'est pas saturée mais étalée. L'étalement urbain de Castres, Seysses,

Soual, Labruguière, Aussillon est tout aussi dommageable que celui de Toulouse. Il est d'ailleurs la source de l'importance du trafic routier local de l'aire castraise et la cause des derniers ralentissements routiers de Castres à Soual sur l'itinéraire étudié. Quatre-vingt-dix-huit pour cent des déplacements de l'aire castraise se fait par voiture. Triste chiffre rapproché des 37 % de la moderne Barcelone mais j'en conviens, ces chiffres ne sont pas comparables. Limiter l'étalement urbain en supprimant les échangeurs au détriment de l'efficacité des projets routiers n'est ni souhaitable, ni réaliste, ni tenable dans le temps, voir l'échangeur de Montgiscard. Contrairement à une idée reçue, l'étalement urbain n'est pas le résultat du laissez-faire ou d'une absence réglementaire. David Mangin qui a reçu de Monsieur le Ministre Borloo le grand prix de l'urbanisme 2008 montre clairement que l'étalement urbain n'est pas le fruit du désordre ou du chaos mais le résultat d'une logique très forte et très cohérente basée sur trois dynamiques : un, la multiplication des infrastructures routières afin d'éviter la congestion des villes ; deux, l'urbanisme commercial, les acteurs économiques trouvent au carrefour de ces voies rapides des terrains à bon marché en abondance, accès rapides, flux importants et vitrine publicitaire ; trois, les petits bourgs voient dans la création de lotissements le moyen d'attirer une nouvelle population pour sauver une poste ou une école. Aussi, messieurs de la DREAL, la lutte contre l'étalement urbain ne peut trouver sa solution dans la seule approche réglementaire qui a montré son échec depuis trente ans. La maîtrise de l'étalement urbain doit passer par un changement d'approche des projets routiers. Il est impératif d'avoir une véritable approche multimodale des déplacements en refusant les infrastructures isolées des autres modes de transport, en donnant à un même bassin de populations le véritable choix entre plusieurs modes de déplacement et non pas améliorer le train dans la vallée de l'Agout et mettre les nouveaux habitants dans la Vallée du Girou condamnés au seul tout-voiture. Les travaux du CERTU, le rapport sénatorial de Madame Alquier ou encore le nouveau SNIT avec ses questionnements encouragent ce changement d'approche des projets routiers. A la question posée page 49 : « En quoi le projet permet-il de mieux organiser le développement urbain de l'aire métropolitaine ? » La réponse est : 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 bassin de vie, emploi, habitat, service, fragilise le pôle d'équilibre de Saint-Sulpice-Lavaur, ruine la politique de maîtrise de l'étalement urbain de l'Inter-SCoT 2005. A la question : « Comment le projet permet-il de faire décroître les nuisances de la circulation routière ? » La réponse est : ce projet Castres-Verfeil A68 impose le tout-

voiture aux nouveaux habitants du Girou, rend peu efficace l'amélioration des transports ferroviaires Castres-Lavaur-Saint-Sulpice dans la vallée de l'Agout et fragilise la politique des transports multimodaux de l'Inter-SCoT 2005. Assez de beaux discours, de la cohérence dans les projets d'aménagement du territoire. Non à la 2x2 voies gratuite ou payante Castres-Verfeil A68. Oui à des solutions efficaces multimodales Castres-Lavaur-Saint-Sulpice.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup ! Monsieur, je vous en prie. Et ensuite, madame.

Alain MARCOM : Bonjour ! Alain Marcom. Je suis codirigeant d'une entreprise de bâtiment qui a son siège à Francarville. Et donc, dans un premier temps, je voudrais remercier la Commission particulière du débat public puisque je trouve que c'est très bien que l'Etat se mette à favoriser la démocratie et les échanges entre les personnes de la société civile ; et dans un deuxième temps, du coup, je voudrais remercier toutes les personnes qui sont venues dans les différents débats. Même si, moi, je suis un opposant à l'autoroute, donc, j'ai dû entendre les arguments des gens qui sont favorables à l'autoroute. Donc, bravo et merci à tout le monde pour cela. Pour autant, j'ai bien entendu qu'il y a un problème économique à Castres. On est dans une situation, que j'ignorais avant ce débat, d'une difficulté économique. On nous propose une autoroute comme solution à ce problème. C'est loin d'être sûr et en tout cas le lien économique entre la solution, enfin, ce qui est présenté comme une solution et le problème, est loin d'être acquis. Tout à l'heure, Monsieur Cadoul nous a montré des graphiques à l'horizon 2025. Moi, je voudrais aller un peu plus loin, je voudrais aller à 2030. En 2030, dans 20 ans, au taux de croissance actuel, la Chine, les Chinois auront rattrapé le niveau de vie des Etats-Unis. Ils seront un milliard et demi, c'est-à-dire qu'on n'aura plus un Etats-Unis qui pèse sur la terre mais cinq. Les Indiens, au taux de croissance actuel, auront rattrapé l'Europe. Est-ce que vous imaginez vraiment, vraiment que du point de vue économique, en 2030, les choses vont se passer sur la lancée de ce qui se fait depuis le début de l'ère industrielle ? Evidemment que non. Ni la terre ne pourra porter cela, ni les échanges économiques, ni la situation sociale, partout. Il va falloir que tout le monde, les particuliers, les citoyens, mais les entreprises et les Etats et les collectivités territoriales, tout le monde révise ses façons de faire. Notre entreprise, notre SCOP est née, il y a 22 ans. Depuis 22 ans, on travaille, maintenant on est sept. Notre premier fournisseur est un scieur de Cuq-Toulza qui prend son bois

dans la Montagne Noire. Notre premier fournisseur d'isolants est un industriel du Tarn, la SOTEXTO, qui travaille avec du chanvre, de la laine de mouton, qui étaient des activités traditionnelles et très courantes ici et que l'agriculture, sur injonction de l'Etat, a abandonné. On utilise des briques cuites d'Albine et, donc, après Mazamet et de Verfeil, de Saint-Marcel-Paulel. Nos fournisseurs, ils sont tout le long de cet axe-là, du Girou et nos clients, ils sont aussi dans cette région-là. On ne pourra pas continuer à fonctionner avec des entreprises qui imaginent le monde comme étant une cour de récréation. Le monde va redevenir extrêmement grand puisqu'on aura beaucoup moins de moyens pour aller le visiter. Il va falloir que tout le monde change. Tout le monde ! Que personne ne se sente épargné par cela. Madame l'organisatrice de la Commission particulière du débat public, je suis tout à fait prêt à participer et je pense, de nombreuses personnes aussi, à un débat public qui aurait pour sujet, non plus des questions d'autoroute, mais des questions de revitalisation et de relocalisation de l'économie du bassin tarnais.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Madame, je vous en prie.

Viviane MONTIGNY : Bonsoir messieurs, dames. Je me présente Viviane Montigny et je demeure à Revel. La taxe carbone vient d'être annulée. Pourquoi ? Parce qu'elle était surtout un impôt sur les ménages et comptait trop d'exemptions, notamment à l'égard des entreprises les plus polluantes créant selon l'arrêt une rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques. Quel rapport avec la mise en concession de la liaison autoroutière Castres-Toulouse, me direz-vous ? Rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques, ce n'est pas la seule. Il y a eu les 350 milliards accordés ou prêtés aux grandes entreprises et aux banques et cela, pendant que les salariés subissaient et subissent toujours les fins de mission, l'intérim, les non-reconductions de CDD, le chômage technique et les licenciements. Pendant que les agriculteurs, producteurs de lait et vigneron, en particulier, travaillent à perte, les mêmes banques qui font de nouveau des profits scandaleux s'apprêtent à souscrire au Grand Emprunt, au taux d'intérêt et au remboursement garanti. Il y a aussi les 30 milliards d'euros d'exonération, de cotisation sociale accordés en 2008 aux entreprises pendant que les salariés, les agriculteurs, les commerçants, les artisans, les retraités paient plein pot leur part. Il y a la suppression de la taxe professionnelle payée par les entreprises et le report du poids de l'impôt sur les particuliers. Il y a tous les avantages fiscaux dont bénéficient les actionnaires pendant que les accidentés du

travail sont ponctionnés sur leurs indemnisations. Il y a d'un côté les parachutes dorés et les retraites-chapeaux ; de l'autre le RSA, les fins de droits aux ASSEDIC et les restos du cœur, y compris pour nos retraités. Il y a le projet de privatisation de la liaison routière Castres-Toulouse. Pour pouvoir se rendre d'une ville à l'autre, il faudrait, donc, payer et payer quatre fois. Par l'impôt sur le revenu, et la déjà inéquitable TVA pour assurer la part de financement de l'Etat. Par les impôts locaux, pour verser au concessionnaire la subvention d'équilibre qui doit assurer ses profits, soit plus de 100 millions d'euros. Et par le péage, tout aussi inégalitaire que la TVA et ceux qui n'auraient pas les moyens de régler le péage et, donc, renonceraient à emprunter cette autoroute, paieraient quand même les trois premières fois que j'ai indiquées. N'y a-t-il donc pas, là, également une rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques ? Et même, ne peut-on parler de détournement de fonds publics quand l'Etat qui se refuse à financer l'amélioration et la sécurisation d'une liaison de caractère national demande aux collectivités de se substituer à lui et en plus, pour rentabiliser l'investissement privé du concessionnaire et lui assurer ses bénéfices ? Pas de nouveaux cadeaux pour les intérêts privés, l'argent public doit être utilisé pour l'intérêt public ; et l'intérêt public, c'est une route améliorée et sécurisée qui reste ouverte à tous et gratuite. Communes, Communautés de Communes, Conseil général du Tarn, ne versez rien pour l'autoroute privée. Agissez pour que l'Etat finance l'aménagement de la liaison routière Castres-Toulouse. Je voulais aussi vous préciser que je suis RMiste à la recherche d'un emploi et que je crains que dans les temps qui vont venir, vu le nombre croissant que nous sommes, le RMI, le RSA ne disparaissent. Je me pose la question. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci madame. Alors nous allons nous rapprocher, monsieur qui lève le doigt voilà sur la gauche là, l'extrême gauche. Ensuite, madame, voilà, une dame juste là, et puis, monsieur qui a le pull marron rayé de beige. Voilà, ces trois personnes. Donc, monsieur, je vous en prie. Ensuite, la dame et puis le monsieur au pull.

Xavier CREMOUX : Bonsoir ! Je m'appelle Xavier Crémoux. Je suis membre du collège exécutif de l'UPNET Fédération des associations de Protection de la Nature et de l'Environnement du Tarn au nom de laquelle je m'exprime ce soir. Alors, l'UPNET dénonce la décision de la Commission nationale du débat public de limiter le débat public au seul projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution

alternative à la mise à 2x2 voies progressive. En fait, il n'y a pas d'alternatives à choisir puisque les deux solutions proposées aux citoyens tarnais et Haut-Garonnais présentent les mêmes caractéristiques et le même tracé en site neuf. Seul diffère leur mode de financement donc leur délai de réalisation, je ne reviendrai pas sur le débat des Shadoks. L'UPNET demande la réalisation de travaux de sécurisation de la RN126, section par section, adaptés au trafic réel. Une 2x2 voies sur les emprises initiales entre Castres et Soual, pas de contournement de Cuq-Toulza, la traversée de ce village ne présentant aucune difficulté particulière. Pas de zone de dépassement entre Puylaurens et Verfeil compte tenu des faibles trafics prévus. L'UPNET souscrit pleinement au point suivant développé par l'Inter-SCoT de l'agglomération toulousaine, représentant 1 million d'habitants : polariser le développement urbain de la grande couronne en bassin de vie sur des pôles d'équilibre, à l'Est, retenu pour leur niveau d'équipement et leur voie ferroviaire, en particulier, celui de Saint-Sulpice-Lavaur, auquel s'ajoute la zone d'activité, les Portes du Tarn soutenues par le Conseil général du Tarn et identifiées par la Région comme zone d'intérêt régional. Favoriser la pratique des transports collectifs à l'appui d'un urbanisme de proximité dense. Enfin, valoriser les terres agricoles et les espaces naturels notamment la Vallée du Girou et ses coteaux. Le projet de liaison Castres-Toulouse par la Vallée du Girou s'oppose à l'application de cette Charte Inter-SCoT et de projets départementaux et régionaux en favorisant l'étalement urbain éloigné de tout pôle d'équilibre et de toute infrastructure ferroviaire et favorise le tout-voiture et le tout-camion. C'est pourquoi l'UPNET demande que soit étudié le projet de liaison de Castres-Toulouse par la Vallée de l'Agout. Ce projet inclut la voie ferrée reliant Castres à Toulouse et intègre les recommandations du Grenelle de l'Environnement. Il se raccorde lui aussi sur l'autoroute A68 et aboutit au même point d'entrée sur le périphérique toulousain. Il respecte les grandes orientations des SCoT en présence. Il favorise dans le domaine des transports des personnes et des marchandises la solution multimodale qui intègre le rail et la route sur le même itinéraire répondant ainsi aux exigences du Grenelle de l'Environnement. Il permet de réaliser les nécessaires déviations de Saint-Sulpice et de Lavaur. Enfin, il préfigure un schéma cohérent d'une liaison routière efficace : la LER, reliant les pôles d'équilibre et les villes moyennes : Montauban, Villemur, Saint-Sulpice, Lavaur, Castres, Revel, Castelnaudary.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci ! Merci beaucoup ! Bien, ensuite, madame.

Angélique TABOURY : Taboury Angélique. Je crois qu'il n'est plus nécessaire de garder les pieds sur terre. Où en sommes-nous aujourd'hui sur la liaison routière Toulouse-Castres ? Dix ans d'études, déjà plus de 50 millions d'euros dépensés avec les déviations de Soual et Puylaurens, trois débats publics ou concertations. Et pourtant, qu'avons-nous entendu à Bourg-Saint-Bernard ? Des opposants qui souhaitent savoir si, plutôt que de finir le boulot, il ne serait pas intéressant d'examiner une liaison avec Toulouse via Guitalens, Saint-Paul-Cap-de-Joux et Lavaur. Oui, c'est vrai, c'est une bonne idée. Il suffirait de dévier l'Agout, de faire trois ou quatre viaducs et c'est sûr que les entreprises de travaux publics recruteraient déjà pendant quelques dizaines d'années. Vraiment quelle bonne idée ! Ne boudons pas notre joie, voilà une alternative intéressante en matière d'emploi. Pourquoi s'arrêter là ? On pourrait faire encore plus fort. On pourrait examiner un scénario combinant la téléportation grâce à la fibre optique, le transport à dos d'âne connu pour ses vertus en matière de fertilisation des sols et on finirait par le train apprécié par la souplesse et la douceur de la finance publique. C'est vrai, on a dépensé seulement 1,5 million d'euros pour ce débat, soit environ 14 000 SMIC ou l'équivalent de trois giratoires sur une route départementale. Alors, arrêtons les délires, et concentrons-nous sur l'objectif du débat.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Monsieur avec le pull-over, oui.

Pascal BERGIER : Oui, bonjour, Madame la Présidente, merci de me donner la parole. Alors, je voudrais revenir sur la subvention d'équilibre.

Nerte DAUTIER : Monsieur, excusez-moi. Votre nom, s'il vous plaît.

Pascal BERGIER : Pascal Bergier, salarié d'un établissement public à Castres. Si l'on s'en tient au dossier de l'Etat, une 2x2 voies gratuite n'est pas possible avant 2025 pour la partie Castres-Puylaurens et pas avant plusieurs décennies pour la totalité de l'itinéraire. Par contre, l'autoroute est réalisable dès 2015. A partir de là, on a pu lire et entendre des interventions disant que l'autoroute ne serait pas possible, elle non plus, car elle ne pourrait pas être financée. Cette question est suffisamment importante pour qu'on l'examine en détail. Voyons d'abord la subvention d'équilibre. Elle est estimée à 100 millions d'euros mais il ne s'agit là que d'une estimation. Lors des dernières

concessions autoroutières, telles que l'A19 ou l'A88, une subvention était également prévue, mais elle n'a pas été demandée. J'aimerais donc que la DREAL nous confirme que cette subvention n'est pas inéluctable. Il faut comprendre pourquoi il n'y a pas eu de subvention demandée dans les précédentes concessions. C'est parce qu'on est dans le cadre d'un appel d'offres que les sociétés autoroutières sont en concurrence entre elles et qu'elles ont, donc, intérêt à proposer la meilleure offre possible. Celle qui demandera la subvention la plus basse possible aura le plus de chance d'emporter le marché. Donc, tant qu'on n'a pas ouvert les offres des sociétés autoroutières, on ne saura pas si ces 100 millions d'euros seront demandés ou non. Au passage, il faut souligner que les concessionnaires calculent le péage au plus juste prix pour avoir le maximum de trafic. En bons commerçants, ils savent que l'on adapte le prix à la clientèle et pas l'inverse. Avoir un péage trop cher reviendrait pour la société d'autoroute à faire fuir l'automobiliste et, donc, à se tirer une balle dans le pied. N'ayez pas de crainte, ils connaissent leur métier. Dans l'hypothèse où la subvention d'équilibre serait demandée au maximum possible, c'est-à-dire à 100 millions d'euros, certains disent, on n'y arrivera pas parce que les collectivités ne voudront pas payer. Là encore, il faut clarifier. La subvention de 100 millions d'euros sera partagée à moitié pour l'Etat et à moitié pour les collectivités territoriales. L'Etat, en validant le dossier, s'engage à verser sa part et on le comprend, 50 millions d'euros, cela lui revient beaucoup moins cher que ce qu'il faudrait payer pour désenclaver sans autoroute. Reste 50 millions à trouver. Thierry Carcenac a dit à Castres que le Département du Tarn participerait quelle que soit la solution retenue. Les Collectivités territoriales du Sud du Tarn ont dit qu'elles participeraient. Au-delà de ces éléments, j'avoue que je comprends mal une position qui tend à dire : « Il ne faut pas faire l'autoroute parce qu'elle n'est pas rentable ». Si l'autoroute n'est pas faisable, ne vous inquiétez pas, elle ne se fera pas. Si les sociétés d'autoroute pensent que le projet n'est pas viable, elles n'iront pas. Parce qu'elles, elles ne font pas de la philosophie, elles font de la gestion. Il ne faut pas que ceux qui sont contre, et c'est leur droit, prennent leurs rêves pour des réalités. Tout porte à croire qu'il y aura suffisamment de candidats pour construire l'autoroute Toulouse-Castres. Ce qui est certain, c'est que si, aujourd'hui, on ne décide pas de mettre en concession, il n'y aura ni autoroute, ni 2x2 voies, ni aménagement de l'itinéraire avant trente ans parce que l'Etat et les Collectivités peuvent trouver 100 millions d'euros de subvention d'équilibre si c'est nécessaire pour servir de levier et régler définitivement la question de la liaison rapide Castres-Toulouse, mais on ne trouvera jamais

100 millions pour faire des aménagements ponctuels. On peut lever les bras au ciel et s'arracher les cheveux en disant que c'est injuste, il n'empêche que c'est la réalité, c'est une réalité incontournable. Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup. Donc, je vais me tourner vers le Maître d'Ouvrage, peut-être, pour qu'il puisse évoquer peut-être la multimodalité, et puis, cette question sur la subvention d'équilibre qui a été évoquée par la dernière personne.

Philippe GRAMMONT : Peut-être en commençant...

Nerte DAUTIER : Oui, allez-y

Philippe GRAMMONT : ... peut-être en commençant par la subvention d'équilibre et je reviendrai sur les aspects multimodalité après. Donc, effectivement, cela a été dit dans l'intervention parce j'avais déjà eu effectivement l'occasion de m'exprimer là-dessus au cours des réunions précédentes. La subvention d'équilibre, effectivement, telle qu'on la présente, nous, dans le dossier, c'est une estimation qui a été réalisée dans le cadre des études préparatoires à ce débat. Effectivement, la réalité du montant de la subvention d'équilibre sera connue au moment de l'appel d'offres de concession et uniquement à ce moment-là. Effectivement, il est juste de dire que sur l'autoroute Langon-Pau, effectivement, il n'y a pas eu de subvention d'équilibre demandée alors qu'il y en avait une évaluée à un moment donné dans les études préparatoires. Voilà ! Donc, effectivement la réalité du montant de la subvention d'équilibre et aussi, c'est vrai aussi pour les autres hypothèses, telle que celle du péage, sera connue au moment de l'appel d'offres de concession. Sur les aspects multimodalité et intermodalité, je vais peut-être distinguer ces deux aspects-là. Multimodalité, c'est-à-dire finalement la capacité à disposer d'un choix de mode alternatif, transport en commun ou utilisation de la voiture particulière. Alors, dans les études qu'on a réalisées, je ne vais pas revenir en détail parce que cela vous a été présenté tout à l'heure par Thomas Cadoul, on a bien pris en compte effectivement cette dimension de la multimodalité sur la liaison entre Castres et Toulouse puisque vous avez vu et c'est là un investissement considérable que font à la fois la Région, Réseau Ferré de France et l'Etat, dans le cadre du plan Rail-Midi-Pyrénées, il y a une amélioration extrêmement sensible et lourde effectivement de cette liaison ferroviaire entre Castres-Mazamet et Toulouse, à la fois sur la partie entre Castres et Mazamet à proprement parler, mais aussi sur

la partie qui relie Castres à Toulouse et, notamment, sur le tronçon commun qui est entre Toulouse et Saint-Sulpice, dont une partie ensuite continue effectivement vers le Nord-Est de la région avec la ligne qui va vers Rodez. Donc, un investissement considérable sur le ferroviaire, et c'est bien dans le cadre de ces études multimodales que l'on montre que malgré ces investissements et même si l'on allait plus loin, il resterait encore une part extrêmement prépondérante des usagers de la liaison sur le mode routier. Intermodalité, alors, intermodalité, c'est la capacité finalement à utiliser un enchaînement de différents modes de transport. Et je crois, cela a été évoqué, cela me paraît être effectivement une dimension importante à développer autant que possible dans la pratique des transports et nos pratiques de mobilité dans les années à venir. Cela veut dire, la capacité à disposer, en amont, de transports en commun efficaces, mais aussi, en aval, dans les agglomérations. Cela veut dire, par exemple, la capacité à développer des parkings relais et un transfert possible entre le mode routier et le mode de transport en commun. On avait évoqué, nous, dans le dossier, cette capacité vis-à-vis du métro, notamment dans le secteur de Gramont où il y a le terminus du métro, Balma-Gramont, j'ai vu, c'est toujours intéressant, effectivement, d'avoir des contributions dans le cadre de ces débats publics, le cahier d'acteur du Grand Toulouse qui évoque effectivement l'idée qu'on pourrait renforcer et envisager la capacité à développer dans l'hypothèse d'une liaison autoroutière Toulouse-Castres, un pôle multimodal dans le secteur de Gragnague utilisant, effectivement, le ferroviaire. C'était évoqué tout à l'heure par un des intervenants dans le cas de Saint-Sulpice, mais on peut tout à fait l'avoir effectivement sur une autre gare puisqu'il y a un chapelet de gares finalement qui existent le long de cet itinéraire, et tout cela couplé avec des pratiques de covoiturage, on voit qu'on peut avoir, là, un dispositif de nouvelles pratiques de mobilité et aussi qu'on peut coupler avec des intégrations tarifaires éventuelles qui permettent, comme cela, de parcourir un ensemble d'itinéraires. Alors, on n'en est pas là aujourd'hui dans l'interopérabilité des titres de transport et des dispositifs de paiement, mais l'idée d'avoir la capacité à avoir une interopérabilité entre le paiement d'un péage, et puis, l'usage ensuite d'un transport en commun urbain, voire d'un transport en commun ferroviaire, je pense que ce sont des idées sur lesquelles il est intéressant de pouvoir continuer à travailler.

Nerte DAUTIER : Bien ! Je vous remercie de ces précisions. On va peut-être prendre d'autres questions. Donc, ici devant sur la gauche, est-ce qu'il y a des personnes qui veulent s'exprimer ? Pardon ? Non, mais c'est de ce côté, j'ai été déjà de ce côté. Merci. De ce côté donc maintenant. Alors,

madame en bleu, monsieur juste là avec les lunettes fumées, et puis, monsieur avec une casquette ou un bonnet ou un chapeau. Alors, après les dames, trois dames. Voilà ! Je vous promets. Non, je vais essayer de donner la parole aux dames. Là, je suis désolée, mais juste après, vous parlez madame, je vous en prie !

Maryse ESCARBOUDEL : Maryse Escarboutel de l'Association Terres et Coteaux du Lauragais. Au vu du faible trafic routier annoncé et de son caractère décroissant vers Verfeil, soit 16 000 véhicules/jour à la sortie de Castres, 9 500 à Soual, et seulement 4 000 à Verfeil, ce projet 2x2 voies gratuit ou payant est surdimensionné, voire inutile. Reste donc une question essentielle : ce projet d'infrastructure nouvelle 2x2 voies dans la vallée du Girou est-il bénéfique ou néfaste au projet d'aménagement des territoires du Sud Tarn, du Lauragais, du Nord toulousain et de la métropole toulousaine ? La petite taille des deux ScoT existants du Sud Tarn n'éclaire pas la recherche de cohérence territoriale. Celui du Pays d'Autan compte 33 communes, dont sont exclues les communes limitrophes de Castres au Nord vers Albi et à l'Ouest vers Lavaur. Celui du Vaurais regroupe 22 communes et peut avancer. Entre ces deux ScoT, un grand territoire du Sud Tarn ignore la recherche de cohérence territoriale, pourtant issue de la loi SRU qui a maintenant 10 ans. Tout ceci rend peu lisible le projet de territoire du Sud Tarn. A l'inverse, le ScoT Lauragais, fort de 155 communes, des portes de Toulouse à Castelnaudary, a clairement identifié et hiérarchisé ces pôles de développement. Les territoires du Nord Lauragais, de la vallée du Girou sont validés comme des territoires à vocation agricole. Le ScoT Nord toulousain comporte 62 communes et établit une frontière forte avec Toulouse, entre urbain et rural le long de la Vallée du Girou. Initiée par l'Etat, la charte Inter-SCoT 2005 de l'aire toulousaine, à laquelle adhèrent ces deux derniers ScoT, constitue le modèle de développement retenu après un diagnostic partagé d'Auch à Castres, et de Pamiers à Montauban ; soit premièrement, conforter Toulouse pour une ville plus dense ; deuxièmement, polariser le développement de la grande couronne en bassin de vie sur les pôles d'équilibre à l'Est, Lavaur, Saint-Sulpice ou Villefranche-de-Lauragais, retenus pour leurs niveaux d'équipement et leurs gares ferroviaires ; troisièmement, organiser des échanges multimodaux et favoriser les transports collectifs ; quatrièmement enfin, valoriser les terres agricoles, notamment celles de la vallée du Girou. Les conséquences de cette nouvelle infrastructure routière dans les terres agricoles du Girou, éloignées de tout pôle d'équilibre, de toute infrastructure ferroviaire, sont connues : étalement urbain, urbanisme commercial, lotissements, gaspillage des riches terres agricoles du Girou.

Les nouveaux habitants du Girou ne disposeront ni des équipements nécessaires, ni de gares ferroviaires, et seront condamnés au seul tout-voiture. Ce projet favorise le mitage d'activités à proximité des différents échangeurs. Il fragilise ainsi le pôle de développement retenu de Saint-Sulpice et Lavaur, et son organisation en bassin de vie réunissant emploi, habitat, services, et limitant au mieux le déplacement. Ce projet Castres-Verfeil-A68 affaiblit la politique de transport ferroviaire, et conduit à l'échec de la maîtrise de l'étalement urbain de l'aire toulousaine. Par ailleurs, il nous réengage dans un grand contournement routier de Toulouse par les terres agricoles du Girou via Castelnaudary, Puylaurens, Verfeil, Castelnaud-d'Estrétefonds, projet qui pourtant a été abandonné. Ce projet Castres-Verfeil-A68, qui bat la campagne du Girou, est clairement incohérent avec la charte Inter-SCoT 2005. Donc, plus de cohérence dans les projets d'aménagement du territoire, et non à la 2x2 voies gratuite ou payante Castres-Verfeil-A68.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie Madame.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors monsieur, oui !

René-Jean BERNARD : René-Jean Bernard, je suis de Castres. Voilà ! Donc, l'année dernière, avec ces actualités, avec la crise financière, on a pu apprécier les millions et les milliards d'euros, de yens, de dollars, voire même de francs suisses qui étaient perdus, retrouvés, comptés, puis reperdus. Bon, tout cela a donné du grain à moudre à tous nos médias nationaux. Certaines réunions du débat public me font penser aux millions qui volaient, parfois cela bouge si souvent dans les estimations faites par les opposants au projet que j'en perds mon latin, qui est fort lointain. Parlent-ils en francs, en anciens francs, en euros, voire en dollars ? En effet, à Revel, les opposants nous disaient : « Grâce à cette autoroute, le concessionnaire représentant du grand capitalisme », je le dis pour monsieur de devant là, « international se fera une montagne d'argent sur le dos des habitants de Castres, et en même temps de Mazamet. Grâce au péage, les sociétés autoroutières adossées aux horribles financiers internationaux, gagneront des fortunes ». Le jackpot du péage était assuré. Quelques jours plus tard, à Cuq-Toulza, les mêmes disaient : « L'équilibre financier sera impossible à trouver. Le concessionnaire fera faillite. L'Etat ira fouiller dans les bas de laine des ménages du Sud du Tarn, pour sortir du gouffre financier colossal que va générer l'autoroute ». Alors, jackpot ou gouffre financier ? Qui croire ? Une fois n'est pas coutume, je veux croire l'Etat et

sa présentation financière du dossier. En effet, cela ne me semble pas bien compliqué techniquement de construire une autoroute le long de la RN126 actuelle, dans les plaines tarnaises et haute-garonnaises, pas d'ouvrage important à construire, pas de Pont de Millau, de tunnel sous la Manche... sous la montagne pas sous la Manche, c'est bien loin, pas de difficulté majeure. Le péage basé sur un prix moyen national semble être du bon sens. La réunion thématique de Caraman a été très instructive, et le témoignage du Directeur général de l'A19 a bien démontré le montage financier d'une concertation, d'une concession et les risques identifiés par un concessionnaire. J'ai bien noté que sur les derniers projets de concession, l'A75, l'A88, le concessionnaire n'avait pas fait appel à la subvention d'équilibre. Alors, on peut espérer que notre autoroute, entre Castres et Mazamet et Toulouse, devrait pouvoir se boucler financièrement, et que les efforts que les collectivités n'auront pas à consentir sur l'investissement, elles pourront les faire sur la tarification afin que le tarif du péage soit juste et équilibré. Donc, allons-y, que l'Etat engage la concession, et on jugera sur pièces. Mais j'ai aussi, puisque j'ai un peu de temps, en travers du gosier, la mise en service il y a 6 mois, une autoroute de 37 kilomètres, distance équivalente à la nôtre. Et cela où ? A l'île du Chikungunya, à La Réunion, 37 kilomètres, son coût, messieurs sur l'estrade, 1 milliard 300 millions, alors que pour la nôtre, c'est 300 millions, c'est sûr qu'il y a eu quelques ouvrages d'art. Elle est gratuite, y a-t-il eu débat public ? Je me pose la question. Et la justification de cette autoroute, c'était uniquement pour désengorger la station de Saint-Gilles-les-Bains, où de nombreux... une grande partie des gens de la fonction publique, dont la majorité se trouve être des expatriés, mettait 2 heures le matin pour aller travailler. Voilà !

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Monsieur, je vous en prie ! Vous vous présentez.

Vincent BERNOT : Vincent Bernot, habitant de Castres. Madame la Présidente, mesdames, messieurs. Depuis un certain temps, les opposants à l'autoroute ont trouvé leurs arguments favoris : le projet alternatif. Ce projet remet en question le tracé prévu, et nécessiterait de nouvelles études et de nouveaux chiffrages, un bon moyen pour enterrer le projet. Pourtant, Monsieur Grammont de la DREAL rappelle à chaque réunion que le sujet du débat public est le suivant : « Projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-

Toulouse par mise en concession en alternative avec un aménagement progressif ». Ordre du jour accepté en son temps par la Commission de débat public, il n'y a donc pas lieu d'y revenir. Des alternatives pourtant, il y en a. Il y a le train. Je vous rappelle qu'un aller-retour Castres-Toulouse revient à 112 euros ; 12 euros pour l'abonné, 100 pour le contribuable... à chaque voyage et par chaque abonné. Et encore, ce prix de 112 euros est largement sous-estimé, il ne comprend pas les coûts d'investissement, telle que la réfection actuelle de la voie. Et puis, il y avait grève, si possible les jours de fête, sujet tabou, qu'il est de bon ton de considérer avec angélisme, on ne touche pas aux traditions ni au service public. Il y a le taxi, autre solution alternative moins chère que le train, qui ne coûte rien aux contribuables. Mais, chut, il ne faut pas le dire ! Il y a également le cheval, le vélo, la chaise à porteurs. Personnellement, je suis pour l'autoroute, mais j'admets tout à fait la diversité d'opinions sur ce sujet. D'une part, les gens qui habitent près de Toulouse, ils sont très proches de la métropole, c'est normal qu'ils ne soient pas du tout intéressés. D'autre part, il est normal aussi que les habitants du Sud-Tarnais, plus loin de Toulouse, y soient en majorité favorables. Les oubliés de l'autoroute ont envie que cela change et vite. Ils estiment qu'ils ont le droit, comme tout le monde, de l'avoir enfin cette 4 voies. Ils espèrent même qu'une solidarité départementale permettra d'atténuer les différences de péage entre le Nord et le Sud. N'ont-ils pas, par leurs impôts, contribué à la réalisation de toutes les autoroutes de France, y compris celle d'Albi ? Nous l'avons déjà payée. Il ne manquerait plus que nous ne l'ayons pas. Mais j'ai confiance. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci, monsieur. Alors, je reprends trois questions. Donc madame avec le chemisier gris et blanc. Ensuite, monsieur avec... oui, le dossier jaune. Et derrière, monsieur avec un béret. Voilà ! Trois personnes. Donc, madame, je vous en prie !

Fabienne PAEZ : Oui, bonsoir ! Fabienne Paez, j'habite à Vendine. Voilà ! J'ai beaucoup entendu parler d'économie ce soir. C'est la première fois que je viens à une de ces réunions, pas pour autant que je ne m'y suis pas intéressée. L'économie, moi, je n'y connais pas grand-chose, je suis salariée tout simplement dans une crèche, voilà. Mais par contre, je perçois un salaire à la fin du mois comme tout un chacun. Et je voudrais bien qu'on m'explique comment on va pouvoir redynamiser et créer de l'emploi à Castres, en faisant payer à chaque salarié l'autoroute aller et retour chaque

jour, pour aller travailler et gagner le SMIC, auquel vous pourrez rajouter là-dessus de payer les transports pour certains, pas pour tous, mais évidemment les transports en commun du centre-ville : le métro, un abonnement Tisséo et compagnie. Donc, faites vos comptes, mesdames et messieurs, et vous verrez très bien que, là, on favorise certainement de l'emploi et de l'emploi ciblé pour des personnes qui ont un niveau d'études certain, qui auront des postes de cadre, ou voire de cadre supérieur, mais en aucun cas l'emploi des salariés. Cela, c'est mon premier point. Ensuite, je vous l'ai dit, j'habite à Vendine, et tout simplement, comme tout un chacun, je pense qu'on est tous travaillé par le trajet de cette autoroute, et moi, mon souci, c'est tout simplement que les trajets, soit de cette autoroute ou de la 2x2 voies, respectent chaque village, et le plus possible d'habitants. Parce qu'on habite en campagne, on a choisi de venir habiter dans le Lauragais parce que cela nous plaît, parce que c'est un endroit où l'on se sent bien vivre, et on n'a pas envie de se retrouver du jour au lendemain avec une autoroute ou une 2x2 voies devant la maison. Et à Vendine, on est bien concerné. Voilà ! Et, pourquoi pas non plus nous faire une station d'épuration des ordures, parce que comme cela au moins on serait bien lotis. On aurait une 2x2 voies, une départementale, et à côté, ou alors, je ne sais pas moi, un camp de gitans, pourquoi pas ? Il ne manquerait plus que cela à Vendine. Voilà ! Revenons aux choses sérieuses. Peut-être que le monsieur de derrière va me dire que je suis hors sujet, parce que depuis tout à l'heure, il n'arrête pas de dire cela. C'étaient mes points. Messieurs-dames de la DREAL, essayez de nous rassurer et de vraiment nous assurer sur des... Si vous faites cette 2x2 voies ou cette autoroute, que cela ne nous défigure pas la région, tout simplement. Puis le reste, je sais très bien que nous, on n'y changera pas grand-chose.

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, ensuite un monsieur, voilà !

Alain LEPOETRE : Me voilà !

Nerte DAUTIER : Je vous en prie !

Alain LEPOETRE : Madame la Présidente, mesdames et messieurs, bonsoir. Merci de me donner la parole. Je m'appelle Alain Lepoetre, et j'ai la chance de travailler dans les laboratoires Pierre Fabre et de diriger deux usines. Ces deux usines implantées dans le Tarn, à 10 kilomètres de Castres, pour celle de Soual, et à Mazamet pour la seconde, ces deux

usines représentent 500 emplois permanents directs. Je parlerai donc aussi au nom de ces personnes qui travaillent chez nous et dont je fais partie. Je vais vous faire part du sentiment qui est le mien, et je pense que d'autres que moi en sont convaincus, chaque fois que je vois ces défilés de camions sur la RN126. Certes, nous contribuons à ces défilés avec un trafic journalier d'un peu plus de 60 semi-remorques par jour. Je ne peux pas m'empêcher de penser à chaque fois que leur place n'est pas sur une route mal dimensionnée, mal adaptée, et qui mêle à la fois les trajets de proximité, le trafic de transit et le transport de marchandises. Cette observation soulève clairement le problème de la sécurité, mais au-delà, je pense que nous pouvons aussi nous poser la question de l'efficacité et de la rationalité sur le court, le long termes. Alors, que faire ? Le train représente, sans doute, une partie de la solution. Nous le savons, le rail doit être développé, et des solutions, telles que le ferroutage, ont malheureusement pris du retard, beaucoup de retard dans notre pays. Pour autant, on sait tous très bien que le ferroutage ne répond qu'à des transits de longue distance, et ne correspond pas aux besoins intrarégionaux courts. Nous noterons sur ce point la situation particulièrement défavorable, et cela a été souligné, de la liaison rail Castres-Toulouse, où la configuration en voie unique est un obstacle important au développement du rail sur ce trajet au sens large et du fret. Dans ces conditions, la création rapide d'une voie autoroutière, en site propre, reste la seule bonne solution réaliste pour répondre à cette problématique. Cette autoroute apporte deux autres avantages importants ; d'une part, et cela a été souligné sur le plan de la sécurité, elle représente une avancée considérable en permettant de dissocier les flux, flux de proximité et déplacements de longue distance. En captant en particulier le trafic poids lourds, l'autoroute soulage fortement la route actuelle qui retrouve sa vocation de desserte des villages et des habitations. L'impact sera également positif en terme environnemental, l'autoroute permet aux poids lourds d'être globalement moins polluants en roulant à vitesse constante, contrairement à la situation actuelle de la route qui impose une succession de freinages, de changements de vitesse et d'accélération... au-delà de la sécurité ; le second avantage que je développerai réside dans le gain de temps évident et la rationalisation dont bénéficiera le transport routier sous toutes ses formes. Qu'il s'agisse de l'activité des transporteurs ou du flux géré directement par les entreprises, la diminution, mais aussi la régularité du temps de transfert entre Toulouse et le bassin Castres-Mazamet, représentent un gain de compétitivité significative extrêmement bénéfique sur le court et le long termes pour toutes les entreprises, qu'il s'agisse de PME ou de groupes d'envergure nationale. Compétitivité accrue, cela

signifie plus de facilité, plus d'attractivité, et donc, à terme, davantage d'emplois pour les hommes et les femmes du Tarn. Alors, oui ! Je dis que si je place la sécurité, le rationnel et l'efficacité à la place qu'ils méritent dans ce débat, je suis convaincu que l'avenir de nos entreprises, notre avenir, et celui de nos enfants passent par la mise en service rapide de l'autoroute. Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements)

Philippe GAUDIN : Philippe Gaudin, je suis retraité, j'habite à Vendine, et je ne savais pas qu'il y a des intervenants de Vendine ici. Si... Je pense, j'ai été choqué par ce que j'ai entendu par Monsieur Grammont, qui avait l'air de dire : « En dehors de la solution, il n'y a rien. Moi, je suis pour l'autoroute, c'est comme cela que je l'ai senti. Et tous les gens qui sont contre, je ne veux pas en entendre parler ». Par contre, moi, je trouve que les industriels de Castres-Mazamet sont des gens extraordinaires. Seulement, ils n'ont pas les élus qu'il leur faut, parce que les élus qu'il leur faut, ils inventent des choses extraordinaires. Pour désenclaver Castres, ils font un aéroport pour lilliputiens. Aucun avion ne peut atterrir là-dessus. Quand ils veulent désenclaver Mazamet, ils font une rocade au Nord de Soual qui ne sert à rien pour les gens de Mazamet. Et puis... Oui, justement... Et puis, maintenant, ils vous lancent dans un débat sur : « Allez, à l'autoroute, l'autoroute ! ». Seulement, moi, j'ai assisté à un seul débat, c'était à Soual, j'étais triste de voir... les partisans de l'autoroute qui disaient : « On veut l'autoroute, mais il n'est pas question de la payer. Ou alors, on la paye à 1 euro 50 ». Je n'ai pas vu un seul élu du Nord du Tarn... Albi venir soutenir. Moi, je vois que les élus... je les aime bien, mais je n'ai aucune confiance dans leurs promesses. On sait tous qu'une promesse d'élu, cela n'intéresse que les gens qui y croient, c'est tout ! Un élu, moi, je vous dis, avant de vous demander si vous aurez l'autoroute, il faut désenclaver la région de Castres et de Mazamet, il faut, mais il faut que cela soit fait correctement avec des gens qui soient soucieux d'autre chose que de leur élection. Parce que c'est pour cela que je vous dis, eh bien... oui, oui, allez voter pour des gens qui se foutent de votre gueule, tiens, et puis vous allez voir, tiens !

Nerte DAUTIER : Je vous en prie, monsieur ! Je vous en prie !

Philippe GAUDIN : ... Allez, voilà, et alors... Oui, oui, je n'ai pas peur, je n'ai pas peur de le dire. Bon, voilà !

Nerte DAUTIER : Bon. S'il vous plaît, vous restez...

Philippe GAUDIN : Mais il me reste encore quelques minutes.

Nerte DAUTIER : ... Oui ! Mais vous restez serein et correct envers tous les groupes, je dirais, représentés dans la salle. Je vous remercie, monsieur. Allez-y !

Philippe GAUDIN : Non ! Voilà, c'est tout ce que j'ai à dire simplement... Si vous croyez... Je vous dis, les industriels de Castres et de Mazamet, il faut que vous soyez désenclavés, cela c'est sûr. Mais maintenant, faites-le avec des gens qui soient sérieux, et pas vos élus actuels. Changez !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Bien ! Je vais donner la parole un instant à la DREAL quand même, pour préciser un petit peu, s'il vous plaît !

Philippe GRAMMONT : Juste, parce qu'effectivement la...

Nerte DAUTIER : Excusez-moi ! Ecoutez, s'il vous plaît, le Maître d'Ouvrage qui intervient un instant.

Philippe GRAMMONT : Oui ! L'intervention vient de mettre directement en cause, en fait, me mettre d'ailleurs personnellement directement en cause, et la DREAL par là-même. Non, juste pour rappeler, si vous voulez, que le débat, il s'inscrit dans le cadre d'une question qui a été... et d'un thème qui a été choisi et décidé par la Commission nationale du débat public. Les projets d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse, par mise en concession autoroutière, en alternative à l'aménagement progressif, donc ce n'est pas le Maître d'Ouvrage qui a choisi ce libellé-là, et nous nous inscrivons complètement là-dedans. Nous avons bien, il me semble, dans le dossier support du débat, montré les deux alternatives en question et comparé ces deux alternatives, et ensuite, si vous voulez, le débat, il est là, effectivement, ensuite pour que l'ensemble des avis et des opinions s'expriment, et dans la suite et dans la décision que sera amenée à prendre le ministre par la suite, cela a été évoqué en début de séance par Madame la Présidente, mais bien sûr, l'ensemble des avis et des opinions qui se seront exprimés au cours de ce débat seront pris en compte dans le cadre de la décision qui sera prise ensuite par le ministre. Donc, si vous voulez, on est tout à fait à l'écoute de tout ce qui se dit, de l'ensemble de ce qui se dit, et on n'est pas du tout aujourd'hui verrouillé sur une position complètement caricaturale, telle que vous l'avez présentée.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Alors, on va peut-être...

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : ... Avant de donner la parole à Madame la Présidente, il y a peut-être encore deux questions, et après on s'arrêtera. Alors, madame, oui, là, qui est en noir et blanc, et puis, monsieur qui vient de se lever, voilà ! Et je suis désolée pour les autres. Il y a deux personnes qui vont parler, ensuite Madame la Présidente prendra la parole, et puis, nous clôturerons cette réunion. Je vous en prie !

Evelyne CALMETTES : Bonsoir. Je m'appelle Evelyne Calmettes, j'habite Le Faget, je suis exploitante agricole dans la vallée du Girou. Alors, mesdames, messieurs, à la réunion de Caraman, le Président de la SAFALT et de la Chambre d'Agriculture du Tarn nous a fait une théorie sur les aménagements fonciers. On connaît déjà, on a eu les remembrements, franchement pas une réussite. Ils ont essayé de nous faire croire que, grâce à ces aménagements fonciers, on ne perdra pas de terres. Sont-ils agriculteurs ou magiciens ? Aux réunions précédentes, chaque fois que des personnes parlent de perte de foncier, la DREAL répond qu'il y aura un aménagement foncier, vraiment magiques ces aménagements. Que vous le vouliez ou non, les hectares bitumés seront en moins, beaucoup d'hectares partent en fumée tous les ans. Si on veut continuer à produire pour nourrir la population, il faudra bien arrêter de consommer toutes ces terres fertiles. Pourquoi ne pas commencer dès maintenant ? Les terres de la vallée du Girou sont parmi les plus fertiles de Midi-Pyrénées. Pourquoi vouloir implanter une autoroute à cet endroit ? Pour créer cette autoroute dans la vallée, il va falloir la surélever pour éviter les inondations. Pour la surélever, il va falloir récupérer de la terre ailleurs, encore des parcelles agricoles impactées. Notre principale économie est l'agriculture. Faut-il qu'on soit sacrifié ? On veut bien être solidaire, mais pas à n'importe quel prix. Réfléchissez à un aménagement raisonné de la RN126. Celui-ci permettra à toutes les personnes habitant au Sud du Tarn et au Nord du Lauragais de pouvoir l'emprunter et de se rendre à Toulouse en toute sécurité. Votre métier, c'est d'aménager le territoire, le nôtre c'est de nourrir les hommes. Faites le vôtre, mais ne nous empêchez pas de faire le nôtre. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, monsieur, s'il vous plaît ! Et... je donnerai la parole à une dernière personne, puisque dans un souci d'équité, monsieur le retraité a quand même été assez, je ne dirai pas, agressif, presque virulent, oui, donc à l'égard, à la fois, je dirai, du Maître d'Ouvrage, des élus

qui représentent les collectivités. Et donc, un élu dans la salle souhaite lui répondre, et je lui donnerai la parole donc en dernier. Je vous en prie, monsieur !

Frédéric MICHELET : Mesdames, messieurs, bonsoir ! Mon nom est Frédéric Michelet, je suis le représentant de la Société Coriance, qui est un acteur majeur de l'exploitation de réseau de chauffage urbain, et nous venons récemment de mettre en service et d'inaugurer une chaufferie bois à Castres, qui est aujourd'hui la plus importante de Midi-Pyrénées. J'en profite pour souligner que le développement durable est au cœur de notre activité et de nos préoccupations, et que nous militons ardemment pour les utilisations d'énergie propre, telle que le bois énergie, le solaire, etc. local, effectivement. Je voudrais tout d'abord faire part de mon expérience personnelle. En tant que chef d'agence, j'anime des équipes de techniciens qui sont localisées sur Toulouse et sur Castres. Cela m'amène à faire au moins deux fois par semaine le trajet Toulouse-Castres. Je mesure très directement ce que cela représente en temps passé au volant et en fatigue. Pour moi, c'est une heure trente de trajet par semaine qui serait diminuée si l'autoroute Castres-Toulouse existait. Je voudrais également parler de fatigue et de risque, et c'est vraiment sur le risque que je voudrais attirer votre attention ce soir. Nos techniciens sont, en effet, amenés à faire le même chemin que moi, et je souhaiterais qu'ils puissent rouler en toute sécurité, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Lorsqu'ils doivent se déplacer pour dépanner des installations techniques, ils ne sont plus dans une situation d'intervention rapide avec ce que cela comporte de préoccupation et de stress. En effet, chacun comprendra ici qu'un immeuble collectif privé de chauffage pendant deux jours, ce n'est pas concevable, particulièrement dans les périodes de froid, telles que nous les connaissons aujourd'hui. Cela signifie qu'il y a une pression importante sur les techniciens qui doivent se rendre sur place, trouver les pannes, diagnostiquer au plus vite et réparer. Dans ces moments-là, une route encombrée par des poids lourds ou des véhicules à faible vitesse devient vite dangereuse pour des techniciens qui souhaitent rendre un service le plus rapidement possible. L'autoroute apporte dans ces cas-là une sécurité et sérénité. Je dois également préciser que nos équipes ou nos partenaires, lorsqu'ils viennent pour la première fois sur le site tarnais, sont généralement très surpris de l'état de la route, et surtout de l'absence d'une 2x2 voies digne de ce nom. Il y a un écart considérable entre la distance à peine plus de 70 km et le temps de trajet qui est de plus d'une heure et quart. Je vous assure que lorsque l'on revient d'une autre région, cela surprend énormément. On comprend que cette situation pèse également sur les entreprises du Sud du Tarn, pour recruter

les collaborateurs qu'il s'agisse de cadres ou de techniciens spécialisés. Aujourd'hui pour attirer les compétences nouvelles, un moyen d'accès facile sur une métropole régionale est quasiment indispensable. Pour toutes ces raisons, l'absence d'autoroute entre Toulouse et Castres est clairement un handicap qu'il convient de lever au plus vite, et pour que cette région qui, par ailleurs, a de nombreux atouts, se retrouve, je dirais, tout simplement dans une situation normale. Je vous remercie de votre attention et de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup ! Monsieur le Maire, je vous en prie !

Pascal BUGIS : Oui, Madame la Présidente. Merci de me céder la parole pour quelques instants, je vous assure que ce ne sera pas long. Pascal Bugis donc, Maire de Castres et Président de la Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet, je me suis senti un peu interpellé par les propos de monsieur qui prétendait donc : « Les élus, dans leur ensemble, ne tenaient pas les promesses qu'ils faisaient ». Je voulais simplement dire à ce monsieur que peut-être qu'il est mal habitué, peut-être que les élus qu'il connaît, ou qu'il a pratiqué, l'ont habitué à ce genre de comportement. Pour ce qui me concerne, je me sens profondément insulté par les propos que vous avez tenus. Je voulais simplement vous dire, au-delà de tout esprit de polémique que, en particulier, dans le cadre de la campagne des municipales, la dernière campagne des Municipales, j'avais pris, entre autres engagements, un engagement vis-à-vis de mes concitoyens de Castres et de Castres-Mazamet, puisqu'aujourd'hui je suis le Président de l'agglo, c'était de rendre les transports en commun gratuits sur tout le territoire de la Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet. C'est fait, c'est fait, et c'est fait déjà depuis un an et demi. Pourquoi je prends cet exemple ? Vous le comprenez très bien, parce qu'on parle pas mal de développement durable dans le cadre de cette soirée, de ce débat, et il nous a semblé que c'était utile de souligner ce genre de mesures, et que ce genre de promesses que nous avons faites devant les électeurs, on les a tenues. Voilà ! Donc, tous les élus ne sont pas les mêmes, et je tenais à souligner que c'est parfaitement désagréable de s'entendre ainsi accusé de ne pas tenir les promesses que l'on fait dans le cadre des campagnes électorales. Voilà !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Pardon... pardon ! Bien ! Donc, je vais donner la parole à Madame la Présidente pour qu'elle puisse vous indiquer le déroulement de la réunion de Verfeil, je crois.

Danielle BARRES : Oui, notamment je vous ai annoncé tout à l'heure qu'on parlerait un tout petit peu de la façon dont se passerait la réunion de conclusion à Verfeil, qui va être un tout petit peu particulière, parce que c'est une réunion de conclusion, mais c'est aussi, et c'était un... ce n'était pas le Maire de Verfeil qui était là, je crois, c'était un représentant de la municipalité qui nous avait fait remarquer que les habitants de Verfeil ne devaient pas être pénalisés par le fait qu'il y avait une réunion de clôture chez eux, et qu'on devait également pouvoir faire une réunion de proximité, comme on l'a fait ici ce soir ou ailleurs. Donc, la façon dont se déroulera cette réunion, même si nous avons la semaine prochaine une réunion normale à Lavaur, c'est le 19, je crois, 19 janvier, à Verfeil, nous ferons deux réunions. La première réunion, qui aura lieu de 20 heures à 22 heures, sera une réunion comme celle que nous venons de tenir ce soir. Nous essaierons simplement, j'essaierai d'être beaucoup plus courte dans ma présentation de ce qu'est un débat public, le Maître d'Ouvrage essaiera d'être beaucoup plus court dans la présentation de son projet, et nous donnerons largement la parole aux assistants de la réunion, et on espère, aux habitants de Verfeil et des environs. Donc, la première réunion de 20 heures à 22 heures, une réunion de proximité comme toutes celles que nous avons faites jusqu'ici. Deuxième réunion qui commencera à 22 heures, nous ne respirerons pas entre les deux, je préfère vous le dire tout de suite, et qui durera jusqu'à 23 heures 30, sera la réunion de clôture de notre débat. Cette réunion de clôture se passera un tout petit peu différemment des réunions habituelles, puisqu'il ne sera plus temps, là que je vous explique ce qu'est un débat public, puisqu'on sera au bout, la Commission particulière essaiera de vous expliquer ce qu'elle a compris des grands enjeux qui avaient été évoqués pendant le débat, et elle fera cela à travers un film auquel nous sommes actuellement en train de travailler, et pour lequel, d'ailleurs, on vous fait encore signer des papiers pour pouvoir bénéficier du droit à l'image, et pour que vous puissiez éventuellement être dans ce film. Donc, on aura un film qui devrait durer, il n'est pas encore terminé mais, disons, entre 15 et 20 minutes, pas plus. Après quoi le maître d'ouvrage donnera, lui aussi, son avis sur la façon dont ce débat s'est déroulé et ce qu'il a entendu, retenu, éventuellement, des différents enjeux qui auront été abordés dans ce débat, et ensuite, il nous restera... si on a à peu près calculé comme il faut, il nous restera un tout petit peu de temps, pas beaucoup, mais un peu de temps pour que s'expriment un certain nombre d'entre vous. Si nous faisons

vite, et c'est-à-dire que si nous changeons légèrement les règles, c'est-à-dire en mettant la durée maximale d'intervention à 3 minutes au lieu de 4, on devrait pouvoir arriver à avoir 20 interventions. Il faudra faire assez vite, mais il ne sera plus temps... je pense que trois minutes devraient suffire, parce qu'il ne sera plus temps, là non plus, de développer des arguments, comme on l'a fait tout au long de ce débat. Mais il s'agit que, vous aussi, vous nous disiez dans cette réunion de clôture qu'est-ce que vous retenez de ce débat, qu'est-ce qui, pour vous, a été le plus important. Donc, normalement, cela doit pouvoir se faire en trois minutes. Ce que nous voudrions, pour arriver à boucler la boucle, boucler la boucle depuis le moment où nous avons commencé à travailler, et à travailler avec vous ou avec certains de vos représentants, notamment au moment des réunions de préparation qu'on a tenues à partir des mois de mai et juin, et ce qui s'est passé à la réunion de Castres où de façon, j'allais dire, relativement spontanée et naturelle, ce sont ce que j'ai jusqu'ici appelé des, et je mets des guillemets, « acteurs institutionnels » qui se sont exprimés. Nous aimerions que les mêmes « acteurs institutionnels », entre guillemets, s'expriment lors de cette réunion. Et, ces « acteurs institutionnels », pour nous, très simplement de la même façon qu'on l'avait fait pour nos réunions de préparation, ils se divisent en trois groupes : les élus, les responsables consulaires socio-économiques, on va dire, et les associatifs. Donc, effectivement, il faut 20 personnes parmi ceux-là. Donc, que les Chambres consulaires éventuellement se mettent d'accord, que les associations, se mettent éventuellement d'accord aussi, il y a certains collectifs mais il n'y a pas que des collectifs, que les élus aussi, bref qu'on essaie ensemble de réguler et d'avoir 20 personnes représentatives de l'ensemble de ces « acteurs institutionnels » pour cette réunion de clôture. Voilà ! J'espère qu'on arrivera à bâtir ensemble cette réunion de clôture, de façon à ce que tout le monde puisse s'exprimer. Je vois encore un doigt qui se lève, de quoi s'agit-il cher monsieur ?

Joël BOUCHE : Madame, il s'agit de cette phrase : réunion de Verfeil. Je suis un élu du canton de Verfeil. Je respectais les règles du débat démocratique, je me gardais d'intervenir à Verfeil. Vous êtes en train de dire qu'à Verfeil, la procédure sera différente...

Danielle BARRES : Non, monsieur. Je n'ai pas dit cela ! Vous ne m'avez pas bien écouté.

Joël BOUCHE : Madame, jusqu'à présent, j'ai écouté. Donc, j'aimerais bien être entendu. Vous êtes en train de dire que

la réunion se déroulera en deux parties : une première partie où les élus ou les gens de Verfeil pourront s'exprimer. Mais après, dans la réunion de conclusion, à partir de 22 heures, sera présenté un film. Et vous m'expliquez comment dans ce film vous allez intégrer les positions des gens qui interviendront sur le Canton de Verfeil. Canton quand même, Madame, qui se trouve en bout de projet, et qui risque d'être coupé en deux par cette autoroute. Donc, je trouve que la moindre des choses serait que tous les participants bénéficient des mêmes conditions. Et là, je constate qu'on est en train de changer les règles du jeu. Moi, je suis venu dans les réunions, je me tais et j'attends mon tour, et pour m'entendre dire qu'on va changer les règles du jeu. J'ai respecté les temps de parole de chacun, j'ai écouté partout les intervenants, les élus, les associations, les gens du lieu pour pouvoir s'exprimer, dont on sait qu'après, dans un film de synthèse, certains des arguments seront repris. Je souhaiterais que pour Verfeil, on soit traité de la même manière. Merci.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Monsieur, je vais redire ce que j'ai dit. J'ai dit que la première partie de la réunion de Verfeil serait une réunion exactement comme les autres. C'est-à-dire qu'il y aura un verbatim de cette réunion, et que tous les arguments qui seront échangés, parce que dans cette partie de réunion, il s'agira bien d'argumenter en faveur, contre le projet, ou peut-être un peu pour, peut-être un peu contre... Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y aura donc un verbatim qui sera fait de cette partie de réunion, dont la Commission particulière tiendra compte comme des autres dans la réalisation de son compte rendu. Alors, deux mots sur le film, si vous le voulez bien, parce que le compte rendu final, c'est cela qui compte. Le film, ce n'est pas le compte rendu de la Commission particulière. La Commission particulière a décidé de donner son sentiment... je dis bien un sentiment... son sentiment sur l'ambiance, sur la façon dont les choses se sont passées, et sur les grands thèmes qui auront été abordés. Peut-être que certains thèmes particulièrement nouveaux seront abordés dans la première partie de la réunion de Verfeil. Si c'est le cas, ils ne seront pas dans le film, mais nous le dirons oralement dans la deuxième partie de la réunion. Voilà ! C'est simplement un film d'ambiance et pour retracer, comme je vous le dis, les grands thèmes qui auront été abordés. Il ne s'agit en aucun cas du compte rendu de la Commission. Parce que nous avons deux mois pour faire ce compte rendu, alors que le film nous ne le ferons pas en deux mois, puisque nous allons le faire, grosso modo, en trois semaines à peu près. Voilà ! Donc, ne vous trompez pas sur ce

qu'est ce film. Les habitants de Verfeil seront traités comme les autres. Simplement, la seule chose, effectivement, c'est que la réunion pour eux durera deux heures au lieu de durer trois heures. Ce sera la seule différence, je m'en excuse d'avance auprès de vous. J'ai essayé de réfléchir au fait de : « Allions-nous commencer la réunion à 19 heures 30 pour la terminer à 23 heures 30 ? ». Je crois qu'il faut tenir compte aussi de la résistance physique des uns et des autres. Et quatre heures de réunion à la suite me semblent quand même difficilement tenable. J'espère que cela vous conviendra, et conviendra à vos administrés. J'espère que cela conviendra à tout le monde et à tous ceux qui auront participé au débat. Et je voudrais maintenant vous remercier pour cette réunion qui s'est tenue tout à fait... à peu près normalement, vous souhaiter un bon retour, et soyez prudents sur la route. Et à la semaine prochaine à Lavaur ! Merci.