

**RETRANSCRIPTION DE LA**

**REUNION PUBLIQUE DE**

**BOURG ST BERNARD**

**Gymnase**

**8 décembre 2009**

Danielle BARRES : Bien, mesdames et messieurs, si vous voulez bien prendre place, on va commencer dans quelques minutes, merci. Ne restez pas debout, regardez, il y a encore plein de chaises ! Bonsoir et bienvenue dans cette sixième réunion du débat public sur l'accélération de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière. Je voudrais commencer par remercier Madame le Maire de Bourg-Saint-Bernard, Madame Oriol qui, je crois, n'est pas encore là parce qu'elle a été retardée, qui a mis gratuitement cette salle à notre disposition. Vous lui transmettez nos remerciements, merci. Je me présente pour ceux qui ne me connaissent pas. Je m'appelle Danielle Barrès, je suis la Présidente de la Commission particulière du débat public chargée d'organiser ce débat. Je vais commencer par vous dire quelques mots sur ce qu'est un débat public plus quelques petites autres choses qu'il ne faut pas que j'oublie de vous dire d'ailleurs, ensuite, nous passerons la parole au maître d'ouvrage qui, dans le projet qui nous intéresse, est l'Etat, qui est représenté ici par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, et par son Directeur adjoint, Monsieur Grammont, qui vous présentera tout à l'heure les collègues qui l'accompagnent ; et ensuite, c'est vous qui aurez la parole pour une longue séquence qui sera animée par un membre de la Commission, en l'occurrence, c'est Nerte Dautier qui animera la réunion de ce soir. Donc, si vous le voulez bien, on va commencer par quelques mots sur ce qu'est un débat public. Le débat public existe depuis longtemps, depuis 1995. Cette institution du débat public et de la Commission nationale qui l'organise a été renforcée, confortée par la loi de 2002, loi relative à la démocratie de proximité. Cette Commission a pour mission de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement et d'infrastructure, c'est bien ce qui nous occupe ici ce soir. Donc, le débat public, qu'est-ce que c'est ? C'est une obligation légale pour donc tous les projets d'infrastructure qui dépassent certains seuils, et c'est une étape dans le processus d'élaboration de la décision. Il porte sur trois choses : l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques. Et en fait, il a trois objectifs. Le premier, c'est informer le public, donc, vous informer, vous avez vu d'ailleurs le nombre de documents qui sont à votre disposition à l'entrée de cette salle. Vous informer, pourquoi ? Pour vous permettre de donner un avis sur ce projet et à partir des avis que vous aurez donnés, permettre au maître d'ouvrage de prendre une décision concernant ce projet en toute connaissance de cause. Voilà les trois objectifs du débat public.

Donc, comment il s'organise ? Quand la Commission nationale décide qu'un projet doit faire l'objet d'un débat public, elle nomme une commission particulière. La Commission particulière que j'ai l'honneur de présider, à la table à côté de moi, donc, Nerte Dautier qui est la plus proche de moi, Jean Crespon et Nicolas Benvegna. Si vous voulez savoir qui ils sont un peu plus précisément, à la quatrième page de la lettre du débat public, vous trouverez un mini CV qui vous explique qui ils sont, d'où ils viennent et ce qu'ils ont fait dans la vie. Je dois dire que nous sommes un peu tristes ce soir parce qu'il nous manque un des membres de notre commission, Jean-Yves Ollivier qui, malheureusement, ne sera plus des nôtres, certainement jusqu'à la fin de ce débat parce qu'il a une grave maladie, et malheureusement, il ne peut plus participer à ce débat et nous en sommes bien tristes.

Le rôle de notre commission. D'abord, nous avons avant d'avoir un rôle, nous avons des caractéristiques : nous sommes neutres et indépendants. Nous ne sommes pas le maître d'ouvrage, vous voyez que nos tables sont éloignées, j'ai l'impression d'ailleurs qu'au fur et à mesure que le débat avance, elles sont de plus en plus éloignées. Bien ! Et nous sommes d'autant plus neutres et indépendants que nous n'avons aucun avis à donner sur le projet que nous vous soumettons ce soir, enfin, que le maître d'ouvrage vous soumet ce soir. Notre rôle consiste à écouter vos avis et à en rendre compte, mais nous n'avons pas à donner le nôtre parce que nous n'en avons pas.

Nous sommes donc chargés d'organiser le débat en veillant au respect de trois principes. Le premier, c'est la transparence de l'information et de l'organisation, et je voudrais, comme je le fais depuis que ce débat a commencé, remercier les 156 maires qui nous ont aidé à diffuser les documents de ce débat soit en les mettant à disposition de leurs concitoyens dans les mairies ou dans des bâtiments publics, soit en allant eux-mêmes avec les membres de leur Conseil municipal les mettre dans les boîtes aux lettres. Je les en remercie parce que c'est toujours quelque chose de très difficile d'amener l'information à ceux qui en ont besoin. Donc, premier principe, la transparence de l'information et de l'organisation. Deuxième principe, l'équivalence des intervenants. C'est extrêmement important, et cela signifie que qui que vous soyez, quelle que soit votre fonction, quel que soit votre métier, quel que soit votre statut, vous avez le droit de donner votre avis sur ce sujet au même titre que tous les autres. Vous aurez tous le même temps pour donner votre avis, un temps qui sera limité à quatre minutes et je vous remercie par avance de bien vouloir respecter cette limite de temps. Donc, l'équivalence des intervenants, c'est le deuxième principe. Le troisième principe, c'est l'argumentation des propos. En effet, ce qui nous intéresse,

ce n'est pas de savoir si vous êtes pour ou contre le projet qu'on vous propose ce soir, si on avait voulu savoir si vous étiez pour ou contre, on aurait pu s'y prendre autrement, on aurait pu faire un sondage, on aurait pu faire un référendum ; non, on fait un débat public parce que ce qui nous intéresse, c'est de savoir les raisons pour lesquelles vous êtes pour ou les raisons pour lesquelles vous êtes contre ou les raisons pour lesquelles vous êtes un petit peu pour et un petit peu contre, etc. Donc, troisième principe, l'argumentation des propos, et c'est d'autant plus important que c'est à partir des arguments que vous allez donner que nous devons faire ensuite notre compte-rendu. Ceci dit, pour argumenter vos propos et pour dire ce que vous avez envie de dire, il y a bien d'autres moyens que les réunions comme celle que nous organisons ce soir. Vous pouvez nous donner vos avis et envoyer des contributions directement à notre commission, vous avez sur l'écran à la dernière ligne notre adresse Internet, mais vous trouvez toujours sur la même publication une adresse postale et des numéros de téléphone où vous pouvez nous joindre. Vous pouvez également faire des cahiers d'acteurs, et vous pouvez également nous poser des questions auxquelles nous essaierons de faire en sorte que vous ayez des réponses soit de notre part, soit de la part du maître d'ouvrage. Quelques chiffres puisqu'on a dépassé un petit peu la mi-débat. Actuellement, en dehors donc des réunions publiques, nous avons reçu 46 avis et 46 contributions. Alors, je suis désolée, c'est le site de la Commission Nationale du débat public qui fait une différence entre avis et contribution, mais je dois dire que nous n'avons toujours pas compris la différence entre un avis et une contribution, mais donc, si vous faites la somme, 46 et 46, cela fait quand même pas mal. Il y a actuellement 15 cahiers d'acteurs qui sont à votre disposition, ils sont sur les tables à l'entrée, mais nous en avons, je crois, trois ou quatre de plus qui sont en cours et ils devraient donc y en avoir quatre de plus à notre prochaine réunion la semaine prochaine à Soual. Vous nous avez posé actuellement 170 questions et vous avez eu 58 réponses, mais on va essayer d'accélérer le rythme des réponses, mais quelquefois, les questions que vous posez sont difficiles et demandent à ce que plusieurs personnes se mettent ensemble pour répondre, et donc... Voilà. Mais nous ferons en sorte que vous ayez des réponses à toutes vos questions pour la fin de ce débat.

Je terminerai en vous donnant quelques éléments sur le calendrier de notre débat. Il a commencé le 21 octobre, il va se terminer le 28 janvier. A partir du 28 janvier, je vous ai dit qu'un des rôles de la Commission particulière, c'était de faire un compte-rendu de ce que vous nous aurez dit ; donc, à partir du 28 janvier, nous aurons deux mois pour établir le

compte-rendu de tous les arguments qui auront été échangés. Nous enverrons ce compte-rendu au maître d'ouvrage mais pas à celui-là, à celui qui est plus haut, à celui qui est à Paris, donc, nous enverrons ce compte-rendu au Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Non ! Ce n'est pas comme cela qu'il s'appelle d'ailleurs, mais je suis incapable de me souvenir du nom, enfin, chez Monsieur Borloo. Nous enverrons ce compte-rendu chez Monsieur Borloo et lui, il aura trois mois pour dire, à partir de ce compte-rendu, ce qu'il a décidé de faire de ce projet en argumentant, lui aussi, les raisons qui le poussent à prendre cette décision. et cette décision sera publiée au Journal Officiel. Donc, le 28 juin au plus tard, vous saurez ce que le maître d'ouvrage a décidé de faire de ce projet. Deux petites choses encore. On va arriver d'ici un mois et demi à peu près à la fin de notre débat, je vous ai dit que vous pouviez rédiger des cahiers d'acteurs. Je vous rappelle que la date limite pour nous proposer un cahier d'acteurs, c'est le 2 janvier parce qu'il nous faut environ trois semaines pour mettre en page et imprimer ces cahiers d'acteurs, donc, tous les manuscrits qui nous arriveront après le 2 janvier ne pourront malheureusement pas être pris en compte. De la même façon, pour les questions, bien entendu, après la date du 28 janvier, vous ne pouvez plus poser de question. Et, si vous voulez avoir une réponse rapidement, il vaut mieux que vous les posiez quand même un petit peu avant le 28 janvier, ce serait mieux. Voilà ! La semaine dernière à la réunion de Mazamet, nous avons mis à votre disposition une fiche recto verso que nous avons demandé au maître d'ouvrage de réaliser sur les coûts et les financements parce que depuis le début de ce débat, beaucoup de questions avaient été posées là-dessus et tout le monde était un petit peu perdu dans les différents chiffres, 2006, 2009, hors taxes, toutes taxes. Malheureusement, on a voulu faire vite et il y a eu une erreur sur la fiche que vous avez eue la semaine dernière. Cette semaine, on a encore fait vite, donc, j'espère qu'il n'y aura plus d'erreur cette fois-ci. Nous avons toujours à la table à l'entrée la nouvelle fiche, sans erreur, donc, si vous aviez pris une fiche la semaine dernière, vous la jetez, en triant, bien entendu, vos déchets dans la bonne poubelle, et vous prenez la nouvelle en sortant, comme cela, vous aurez les bons chiffres. Qu'est-ce que j'ai oublié ? Qu'est-ce qu'on m'avait dit qu'il fallait que je vous dise ? Si ! Encore une chose, mais Nerte vous le rappellera tout à l'heure. Nous avons décidé d'essayer de faire pour la fin de ce débat, plutôt que de vous faire un long discours sur ce que nous, on aura retenu de ce débat, de faire un film. C'est aussi pour cela que vous êtes filmés, et nous vous demanderons l'autorisation d'utiliser vos images, nous le demanderons à ceux qui auront, en tout cas, pris la parole ce

soir, l'autorisation d'utiliser les images qui auront été faites de vous, donc, quand les hôtesses vous auront passé les micros, quand vous aurez fini de parler, elles vous donneront un papier qui concerne ce sujet et nous vous remercions par avance de bien vouloir le signer. Voilà, je vais m'arrêter là en espérant que cette réunion se passera aussi bien que les précédentes, que vous saurez écouter ceux qui parlent et que vous ne manifesterez vos approbations ou votre désapprobation qu'une fois qu'ils auront fini de s'exprimer. Merci beaucoup, et je passe maintenant la parole à Monsieur Grammont.

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT : Merci, Madame la Présidente. Bonjour à tous. Je suis Philippe Grammont, je suis adjoint au directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Comme le disait Madame la Présidente, donc, le maître d'ouvrage du projet que l'on va vous présenter aujourd'hui est le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, et la DREAL, donc, en région représente le maître d'ouvrage. Donc, je suis accompagné à la table de Thomas Cadoul qui est chef de projet sur ce dossier, et de Mathieu Athanase qui travaille également sur ce projet. Voilà. Donc, je vais laisser tout de suite la parole à Thomas qui va vous présenter rapidement les principaux éléments du projet que l'on vous propose ce soir.

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 RN126. C'est pourquoi nos études ont porté sur une zone allant du Pays toulousain à l'Ouest, à la Montagne Noire à l'Est, et de l'autoroute Toulouse-Albi au Nord, à l'autoroute Toulouse-Narbonne au Sud. Sur le plan environnemental, les principales richesses de ce territoire se situent au niveau de la vallée de l'Agout et de la Montagne Noire, c'est-à-dire plutôt en périphérie de notre zone d'étude. Sur l'axe lui-même de la Route Nationale 126, les enjeux environnementaux sont plus modérés et localisés essentiellement dans la vallée du Girou. On rencontre dans ce territoire des paysages variés, fortement

marqués par l'agriculture. Autre caractéristique, les bourgs et les villages sont souvent situés sur les hauteurs. Enfin, bien sûr, ce territoire est soumis, surtout dans la partie en Haute-Garonne, aux pressions en matière de construction liées à la croissance de l'agglomération toulousaine. A côté de la métropole régionale, particulièrement dynamique, le bassin de vie de Castres-Mazamet a dû, comme vous le savez tous, engager une reconversion de son économie autour de technologies innovantes. Cependant, malgré la création d'une technopole, d'un pôle d'enseignement supérieur performant, de zones d'activité bien équipées, et de son appartenance au pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé, le développement économique du Sud-tarnais reste relativement fragile, notamment en termes d'emplois industriels. Autre caractéristique à prendre en compte, le secteur agricole et agroalimentaire qui représente une part très importante des activités économiques sur ce territoire. En matière de transport et de déplacement, le bassin de Castres-Mazamet bénéficie d'infrastructures moins performantes que les autres villes moyennes de Midi-Pyrénées. La ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique, tandis qu'il n'existe pas de liaison routière à 2x2 voies. Les enquêtes sur le terrain que nous avons effectuées ont permis de relever deux points notables. Aujourd'hui, malgré une croissance récente de la fréquentation des trains régionaux, neuf déplacements sur dix, entre Castres-Mazamet et Toulouse, se font toujours en voiture, et parmi tous les itinéraires routiers, celui qui emprunte la Route Nationale 126 est privilégié aussi bien par les voitures que par les camions. Au-delà de ce constat de la situation actuelle, je vous propose maintenant de nous projeter à l'horizon 2025. Ceci nécessite de prendre en compte les grandes orientations nationales en matière de développement durable consacrées dans la première loi Grenelle, adoptée le 23 juillet 2009. La loi Grenelle 2 est, comme vous le savez, en débat au Parlement. La loi Grenelle donc 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 au mode ferroviaire, tandis que la création de route nouvelle 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 de 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 des 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 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 InterSCoT. 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 en plus par jour. La part du train dans les déplacements passerait ainsi de 10 % en 2007 à 15 % en 2025, pour les trajets entre Castres et Toulouse. Les chiffres qui sont indiqués sur cette diapositive correspondent au nombre de voyageurs par jour... en vert en 2007 et en marron en 2025. Pour ceux qui sont très éloignés de l'écran, ils peuvent retrouver ce graphique page 59 du dossier de débat. On peut alors se poser la question : et si on faisait encore plus pour le train ? Dans cette hypothèse, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros sur la ligne Toulouse-Mazamet se traduit par une augmentation, mais une augmentation limitée du nombre de voyageurs en train, plus 700 voyageurs par jour. Cette augmentation s'avérerait insuffisante pour absorber les besoins de déplacement supplémentaires. La part du train dans les déplacements entre Castres et Toulouse restera, même dans cette hypothèse très volontariste, de l'ordre de 20 %. Pour ce qui concerne les trafics routiers, comme vous le voyez sur ce graphique issu de la page 58 du dossier de débat, on peut retenir trois enseignements ; d'abord, ils augmentent sensiblement sur l'ensemble des itinéraires ; ensuite, ils augmentent de façon encore plus marquée à proximité des agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet ; et enfin, la part des camions dans le trafic reste relativement stable, entre 2007 et 2025, autour de 10 %. Comme on vient de le voir, le train ne peut donc, à lui seul, répondre aux besoins de déplacement et aux enjeux du territoire.

La route reste le mode prépondérant, et se pose donc la question des modalités de la poursuite de la mise à 2x2 voies de la Route Nationale 126. Cet aménagement, décidé en 1994, est déjà engagé. Deux déviations ont déjà été réalisées, une à Soual, autre à Puylaurens, mais il reste encore à aménager la majorité de l'itinéraire. Globalement, il existe deux façons de poursuivre et d'achever la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse. La première, on poursuit ce qui s'est fait depuis 15 ans, c'est-à-dire la réalisation des travaux section par section, en fonction des crédits budgétaires. Je rappelle qu'une dizaine de kilomètres ont été réalisés depuis la décision ministérielle de 1994. A ce rythme, chacun peut imaginer que l'aménagement complet ne pourra être achevé avant plusieurs dizaines d'années. Dans nos études, nous avons pris l'hypothèse que seule la section Castres-Puylaurens serait à 2x2 voies en 2025. L'autre façon de poursuivre serait que l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage à un concessionnaire qui réaliserait les travaux, les financerait, puis entretiendrait et exploiterait l'autoroute, tout cela en contrepartie de la perception de péage payé par l'utilisateur. La mise en concession permettrait alors un achèvement complet de la 2x2 voies à

l'horizon 2015. Faisant écho à l'urgence exprimée par de nombreux élus et responsables socio-économiques tarnais, l'Etat a proposé l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de l'itinéraire. Après la concertation organisée en 2007-2008, l'Etat, comme il s'y était engagé, a voulu garantir le maximum de transparence et d'objectivité, c'est pourquoi le ministre en charge des Transports a saisi la Commission nationale du débat public le 23 décembre 2008, ce qui a conduit au débat public qui nous réunit ce soir. Avant d'aller plus loin, je voudrais apporter quelques précisions sur le plan technique. Quelle que soit l'option retenue, mise en concession ou aménagement progressif, les caractéristiques techniques finales seraient quasiment similaires. Concernant la vitesse, on sait qu'elle est limitée à 130 km/heure sur autoroute, alors qu'elle est limitée à 110 km/heure sur une voie express. Par contre, le tracé serait, bien entendu, identique, les dimensions aussi. Les interdictions d'accès seraient les mêmes, et un itinéraire de substitution devrait être proposé dans les deux cas aux usagers qui ne pourraient ou ne voudraient emprunter la 2x2 voies. Outre la vitesse, les deux grandes différences seraient donc le péage et le calendrier de mise en service.

Je vous propose maintenant d'examiner très précisément ce qu'il reste à faire pour terminer la mise à 2x2 voies entre la sortie de la bretelle autoroutière A680 à Verfeil et la rocade de Castres. La déviation de Verfeil existe déjà, mais elle devrait être mise à 2x2 voies avec l'accord du Conseil général de la Haute-Garonne, car c'est une route départementale. Une section neuve de 33 km de long devrait être construite entre la déviation de Verfeil et celle de Puylaurens. Elle permettrait de contourner Cuq-Toulza. Les déviations de Soual et de Puylaurens 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 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 de Puylaurens, qui constitueraient un apport en nature. 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. 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 taxe 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 de débat. 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'étude 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 du milieu traversé par la 2x2 voies. L'intégration paysagère du projet routier constitue une considération fondamentale. Elle serait réalisée grâce à des talus adoucis, à la plantation de végétaux, ou au traitement architectural des ponts et des viaducs. De plus, des mesures d'accompagnement seront financées au titre du « 1 % paysage et développement », une démarche associée systématiquement à tous

les grands projets autoroutiers. Enfin, les effets sur l'environnement dépendent surtout du calendrier de réalisation des travaux. Il serait donc quasi-immédiat dans le cas de la concession, alors qu'il serait étalé 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 pouvaient être atténués par une opération de réorganisation foncière, ce que l'on appelait autrefois « 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 niveau 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 le recrutement.

Voilà ! Nous avons rapidement abordé les principales facettes du projet qui sont largement développées dans le dossier de 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 : Bonsoir mesdames et messieurs, merci beaucoup de cette présentation fort claire et précise. Donc, avant de vous donner la parole, je vous donne quelques petites orientations pour que cette soirée se passe le mieux possible. Je rappelle ce qu'a dit notre Présidente. Nous souhaitons que

l'écoute soit agréable, qu'elle soit pleine de courtoisie et que chacun respecte l'autre dans les arguments qu'il va exposer. La réunion va se dérouler ainsi : nous prendrons trois personnes, dans chaque espace de la salle que l'on divise à peu près en quatre, c'est-à-dire trois devant, ici, trois derrière, trois devant, ici, trois derrière, et puis, nous recommencerons. Le temps de parole, vous le savez, sera de quatre minutes, le chronomètre se mettra en route et je vous demanderai de le respecter au maximum. Les personnes qui prendront la parole et à qui les hôtesse donneront le micro, hôtesse qui sont de part et d'autre de la salle, se présenteront, s'il vous plaît, puisque vous savez que notre débat est enregistré et qu'il est ensuite consultable entièrement sur le site Internet. Vous savez aussi que les personnes qui sont déjà intervenues dans les réunions précédentes n'interviennent pas dans cette réunion aujourd'hui pour que le maximum de personnes puisse, donc, s'exprimer. Nous avons donc toutes les listes des personnes qui se sont exprimées dans les réunions précédentes et nous veillons à ce que cette chose-là soit respectée. Alors, dans la salle, des personnes m'ont déjà demandé d'intervenir bien qu'elles l'aient fait déjà auparavant. Si le temps nous reste, donc, nous leur donnerons volontiers la parole, sinon, je m'en excuse par avance. D'autre part, ... vous savez que lorsque vous prenez la parole, les hôtesse vous font signer un papier, je vous rappelle, donc, cette règle puisque nous aurons un film que nous projetterons lors de la dernière réunion et que nous devons nous dédouaner du droit à l'image. Voilà. Nous allons commencer maintenant les prises de parole. Si vous voulez bien lever le doigt. Alors, nous allons commencer de ce côté. Alors, peut-être que... ne vous fatiguez pas de ce côté, ensuite, là, donc, monsieur avec le costume noir, madame devant avec les lunettes en gris, ensuite, dans cette première partie-là et madame en noir, voilà. Donc, d'abord le monsieur, ensuite, madame ici et madame.

Claude GARY : Merci !

Nerte DAUTIER : Je vous en prie.

Claude GARY : Bonsoir. Claude Gary, employé d'un établissement public sur le territoire de Castres-Mazamet. Au moment où le chômage est la première préoccupation des Français, je crois que l'on n'a pas le droit de passer à côté des choix qui pourraient permettre de créer des emplois. Castres-Mazamet a été économiquement sinistré, tout le monde le sait. Aujourd'hui encore, le chômage y est plus élevé que dans bon nombre de villes de la région. C'est aussi un endroit où le nombre de bénéficiaires du RSA connaît une progression plus

rapide qu'au niveau national. Face à la détresse de tant de familles, il y a des questions philosophiques qui paraissent un peu superficielles. Cela ne veut pas dire que l'environnement n'est pas important ou qu'il ne faut pas s'interroger sur le fonctionnement de notre modèle économique, mais il faut d'abord gérer l'urgence. Il y a aujourd'hui des entreprises dans le sud du Tarn, qui se demandent combien de temps ils vont pouvoir tenir. Il y a des jeunes qui veulent créer leurs activités mais qui se disent qu'il vaut mieux aller travailler à Toulouse, enfin, s'installer à Toulouse ou à Albi, tout cela ce sont des emplois. Ce sont des emplois directs mais aussi de grande quantité d'emplois indirects dans les services de l'aide à la personne. Ce sont aussi des emplois dans les administrations avec les écoles et les services publics. Quand une ville perd ses emplois industriels, cela se répercute à tous les niveaux de la société. Il y a bien urgence et tout le monde est d'accord là-dessus. Il y a aussi le fait que l'éloignement de Toulouse et la mauvaise qualité des routes sont un élément négatif pour leurs activités. Est-ce que l'on peut encore tenir comme cela pendant 30 ans ? Qu'est-ce qui restera du tissu économique castrais et de Mazamet en 2040 si rien n'est fait pour renverser la tendance au moins pour stopper l'hémorragie ? Comment est-ce que l'on pourrait refuser de se passer des emplois, une chance de s'en sortir ? Comment est-ce que l'on pourrait sacrifier tous ces habitants, toutes ces familles, simplement parce que l'on trouve qu'une autoroute n'est pas très jolie dans le paysage ? Il ne faut pas se tromper de priorité, il ne faut pas oublier tous ceux qui n'attendent et qui n'espèrent qu'une chose : pouvoir travailler pour gagner leur vie normalement. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup. Je vous en prie madame !

Aline HONS : Bonjour. Aline Hons, Adjointe au Maire de Mazamet. Bonjour. Nous sommes en plein sommet de Copenhague, et il est assez facile de mesurer le décalage qu'il y a entre là-bas et ici. Ce qui se passe à Copenhague est évidemment important parce que c'est une prise de conscience mondiale sur l'importance de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, ce qui se passe ici avec le débat sur l'autoroute Toulouse-Castres-Mazamet est important également, parce qu'on y parle de l'avenir de plus de 150 000 personnes et de l'équilibre économique et démographique de Midi-Pyrénées. Le risque, ce serait de vouloir faire de ce projet autoroutier un symbole et de le sacrifier sur l'autel du développement durable. Etre favorable à l'autoroute, ce n'est pas être indifférent à l'environnement

ou à l'avenir de la planète. C'est simplement considérer qu'il faut trouver des solutions adaptées à chaque problème particulier. Qu'on le veuille ou non, il y a aujourd'hui des milliers de voitures qui roulent chaque jour entre Castres et Toulouse. Ce n'est pas l'existence de la route qui crée les voitures, ce n'est pas l'autoroute qui va, demain, les multiplier miraculeusement. Le besoin de déplacement existe. Il vaut mieux qu'il se fasse sur des infrastructures adaptées que sur des routes difficiles et dangereuses. D'autre part, il y a une saturation de la périphérie toulousaine qui génère de plus en plus de nuisance et de pollution. Dire « On arrête tout et on reste chacun chez soi » n'est pas sérieux. Dire que l'on peut régler tous les problèmes de déplacement avec le train n'est pas une solution réaliste. Enfin, et c'est le troisième point, il y a à Castres un bassin d'emploi qui souffre économiquement. Je ne crois pas que laisser basculer toute une moitié de département dans un chômage et la crise économique soit compatible avec les objectifs de Copenhague. Les vrais objectifs, ce sont ceux qui développent harmonieusement équilibre et durable. Opposer l'avenir du Sud du Tarn à l'avenir de la planète n'a aucun sens, c'est mélanger deux niveaux d'échelle qui n'ont rien à voir. Multiplier les autoroutes comme son seul moyen de déplacement serait une erreur grave. Les interdire complètement serait tout aussi absurde. Il faut s'associer à ce qui se passe actuellement à Copenhague en espérant qu'il en sorte le meilleur possible mais il ne faut pas instrumentaliser l'écologie. Il ne faut pas opposer le développement local au développement durable, car rien ne sera durable si on laisse une partie de notre territoire se vider de ses emplois, de ses services et de ses habitants. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie madame. Je vous en prie !

Brigitte MASQUELIN : Brigitte Masquelin, urbaniste chargée de l'élaboration du SCoT du pays d'Autan. Le schéma de cohérence territoriale du pays d'Autan regroupe l'agglomération de Castres-Mazamet, la Communauté de communes du Sor et de l'Agout, la Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré, deux communes isolées soit en tout 33 communes, 100 000 habitants, près de 40 000 emplois. Le SCoT permet de définir le projet d'aménagement et de développement durable à l'horizon 2030 de notre territoire. Mais avant de définir ce projet, la question s'est posée de savoir dans quel environnement se trouve ce territoire ? Midi-Pyrénées est marqué par le dynamisme de la métropole toulousaine et c'est un atout pour toute la région. Seulement, cette métropole

gènère une forte demande en logements qui se construisent de plus en plus loin de Toulouse. En raison des coûts du foncier et de l'immobilier, les gens se logent en deuxième, troisième couronne de la grande ville. Pour la charte InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine qu'on a vue tout à l'heure, document de référence pour une planification à cette échelle et qui se préoccupe de cet important étalement urbain, il convient de créer, au niveau de petites villes périphériques existantes comme Saint-Sulpice, Villefranche de Lauragais, Auterive qui comptent de 3 500 à 6 500 habitants, des pôles de centralité regroupant les équipements et les services pour la population nouvelle qui afflue dans ces secteurs. Il s'agit même de développer l'emploi de manière à diminuer les besoins de déplacements domicile-travail à destination de Toulouse. Ensuite, plus éloignées se trouvent les villes moyennes, à moins d'une heure de Toulouse : Albi, Montauban, Castres-Mazamet, villes historiques d'environ 50 000 habitants, qui structurent et organisent la vie régionale au niveau d'un département ou d'une fraction de département, apportant à leur environnement urbain, périurbain et rural, une offre développée d'équipements en lycée, Université, hôpital, musée, salle de spectacle, théâtre, conservatoire, Palais des Congrès, une offre de service, une offre de commerce et des emplois. C'est pourquoi la charte InterSCoT parle des villes moyennes comme des pôles d'appui du développement toulousain. Le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire réalisé par la région Midi-Pyrénées relève également l'importance du développement de ses villes moyennes pour la cohésion du territoire régional. Le projet du SCoT du pays d'Autan s'intègre dans cette logique d'organisation de l'espace régional et définit les modalités du développement durable de son territoire sur la base de la gestion économe de l'espace, d'un accueil économique de qualité, du renforcement des pôles urbains et villageois, de l'amélioration des liaisons interurbaines ou villageoises et des mobilités douces et du maintien de la biodiversité en particulier dans les secteurs qui s'urbanisent. Le SCoT du pays d'Autan s'appuie sur un scénario volontariste et réaliste à l'horizon 2030 dont les objectifs chiffrés sont les suivants : plus 10 000 habitants en lien avec la charte InterSCoT qui prévoit 60 000 habitants à répartir sur les villes moyennes autour de Toulouse, plus 4 000 emplois car la volonté est de préserver le ratio actuel habitant-emploi et parce que le SCoT souhaite rester un bassin de vie et d'emploi. Mais ces objectifs, aussi raisonnables soient-ils, ne peuvent être atteints que si le territoire du SCoT est mieux relié à Toulouse et que si l'accès au réseau grande vitesse en cours de constitution ou existante...



Nerte DAUTIER : Trente secondes, madame.

Brigitte MASQUELIN : se fait dans de meilleures conditions qu'actuellement à l'image d'Albi ou Montauban qui deviennent des pôles importants quand Castres-Mazamet, second bassin industriel de Midi-Pyrénées est en perte de vitesse. Voilà, je finis, donc, c'est pourquoi considérant qu'il n'existe pas aujourd'hui d'alternative à court ou moyen terme au projet autoroutier entre Toulouse et Castres-Mazamet, le SCOT du pays d'Autan se prononce en faveur de cette liaison autoroutière.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie, madame. Alors, nous allons prendre trois questions dans le fond à gauche de la salle. Si vous voulez bien lever le doigt, j'essaie de voir. Oui, alors monsieur avec le pull-over clair de ce côté. Ensuite, est-ce qu'il y a d'autres questions par là ? Madame, je pense, au fond là-bas, vous voulez bien vous lever pour que je vous voie deux minutes, voilà, avec le foulard. Et ensuite, le monsieur qui a une couronne de cheveux gris, voilà, ces trois personnes. Ensuite, nous passerons donc devant à droite. Merci beaucoup. Monsieur, je vous en prie.

Jean-Louis DARDE : Bonsoir. Jean-Louis Dardé, Directeur du Centre Hospitalier Intercommunal de Castres-Mazamet. Je voudrais tout d'abord présenter un peu cet hôpital qui est une réalisation qui va, donc, voir le jour. Cet hôpital va ouvrir dans dix mois maintenant, un peu moins de dix mois, représente un investissement de 160 millions d'euros et est destiné à la couverture sanitaire de 160 000 habitants du Tarn Sud, dont les murs sont magnifiques, le dispositif est en place. Mais faut-il ensuite qu'il fonctionne dans les meilleures conditions. Alors, je parle ce soir au nom du personnel, nous sommes 1 700 au CHIC Castres-Mazamet, il faut rappeler que c'est le deuxième établissement pour son importance, et notamment sur le nombre de passages en urgence du Midi-Pyrénées, et aussi au nom du corps médical. Quel est l'intérêt pour nous, majeur, d'une voie rapide entre le CHIC Castres-Mazamet et Toulouse ? Tout simplement, nous effectuons, notamment dans le cadre des urgences, 360 à peu près, cela dépend de l'année, transports sanitaires par an. Donc, on sait l'importance d'une voie rapide et d'un traitement de ces patients qui sont transportés. En effet, les hôpitaux sont classés par catégorie. Nous, c'est niveau 2, c'est-à-dire, par exemple, si on prend la maternité, on peut traiter... Nous disposons d'un plateau technique qui inclut une pédiatrie et aussi un service de soins intensifs. Mais si cela devient trop grave, et malheureusement cela arrive, il faut aller sur

Toulouse. Bien sûr, il y a l'hélicoptère. Mais beaucoup de transports se font par la voie routière. Vous comprendrez, on a tous des familles, que lorsqu'on est concerné par un transport rapide, on ose espérer que cela se passe le plus rapidement possible, de façon sécurisée, et aussi avec le meilleur confort du patient ou du bébé, qui est à l'intérieur du véhicule. D'où, pour nous, l'importance, les médecins urgentistes l'ont bien dit, de le rappeler ce soir. Ensuite, beaucoup de nos agents travaillent à Toulouse, ou leurs conjoints, et sont amenés aussi à utiliser fréquemment..., ce n'est pas à la marge, cette voie quasi-quotidiennement. Donc, là aussi, cela représente un grand intérêt pour ce pôle hospitalier qui est, par ailleurs, magnifiquement situé au cœur du pôle de compétitivité du CHU Castres-Mazamet. Enfin, il y a un dernier argument pour faire court, c'est que l'hôpital, aussi beau soit-il, doit attirer des praticiens. Donc, nous avons, je me souviens, il y a deux ans, perdu un oncologue, qui voulait venir dans notre établissement, qui a préféré Foix-Pamiers en nous disant clairement : « Il y a une voie autoroutière, et je préfère donc choisir cet établissement ». Là non plus, ce n'est pas anecdotique. Donc, l'attractivité de cet établissement est réel, mais serait confortablement augmenté de ce fait. Donc, je voulais simplement rappeler toute l'importance, que chacun peut comprendre, et je rappelle les notions d'urgence de cette liaison rapide dans de bonnes conditions, sécurisée, entre cet hôpital donc, qui dessert une très grande masse de population, et notamment, le CHU de Toulouse, qui est notre centre de référence pour les cas les plus graves. Donc, je crois que nous ne pouvons, le corps médical, l'ensemble du personnel, la direction, n'être que très, très favorables, pour des raisons que vous avez bien comprises, à cette voie rapide qui, pour nous, doit... et pour notre sécurité à tous, doit arriver vraiment le plus rapidement possible. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci monsieur ! Bien ! Madame, voilà, je vous en prie.

Andrée ORIOL : Madame Oriol, Maire de Bourg-Saint-Bernard. Ce soir, je vous parle en tant qu'habitante et Maire de Bourg-Saint-Bernard, dans la vallée du Girou. La liaison Castres-Toulouse en 2x2 voies ou en autoroute amènerait peu d'amélioration pour le désenclavement du Tarn. Cinq minutes de gain d'un côté, et 15 minutes de l'autre, cela a été étudié. Elle est éloignée des pôles d'équilibre et de toutes infrastructures ferroviaires. La liaison Castres-Toulouse est un projet incohérent avec la Charte InterSCoT, voire

l'étalement urbain. Cette liaison aurait des conséquences néfastes sur l'environnement, l'étalement urbain et sur nos terres agricoles, la pollution, les terres déplacées à cause des terres inondables en bordure du Girou. Elle favorise l'étalement urbain. Et nos collectivités seront obligées de financer des équipements pour ces nouvelles populations. En conclusion, la voie Toulouse-Castres aurait besoin d'être aménagée pour des questions de sécurité, en tenant compte des terres agricoles, de l'environnement, sans dévaloriser notre vallée du Girou.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie, madame. Monsieur, je vous en prie.

Gervais PINEL : Gervais Pinel, habitant du Bourg-Saint-Bernard, tout simplement, je suis retraité. Il me semble que le bon sens, effectivement, fait qu'on ne peut nier le besoin de structures routières probablement mieux aménagées, plus confortables, bien plus rapides que ce qu'elles sont à l'heure actuelle. Mais le monsieur qui a présenté tout à l'heure, et pardonnez-moi de ne pouvoir citer son nom, a terminé en posant le vrai problème, je crois, qui est celui d'un agrandissement de ce qui existe, et qui restera gratuit, ou une concession, et qui deviendra payant pour tous ceux qui l'utiliseront. Je dis bien tous ceux qui l'utiliseront. Moi, il m'apparaît qu'il y a beaucoup plus d'ouvriers et d'employés qui sont aptes à utiliser ces moyens mis à leur disposition. Alors, je veux vous raconter un vécu, tout simplement. J'ai vécu pendant une quarantaine d'années en région parisienne, où à un moment donné, il a été question, comme ici, de construire une autoroute. Beaucoup de discussions, beaucoup de débats, comme celui-ci ou celui de Puylaurens auquel j'ai assisté il y a un an. J'ai vu autour de moi des gens très contents d'avoir une autoroute, se disant : « Nous allons gagner beaucoup de temps. Cela nous permettra d'aller plus vite, en plus de sécurité, etc. ». Cette autoroute s'est faite, c'est l'A4, pour ceux qui le savent. Et j'ai vu grand nombre, je vous dis grand nombre de personnes qui ont utilisé l'autoroute deux mois, quatre mois, six mois. Et puis, ils se sont dit : « Ce n'est plus possible, cela nous revient trop cher ». Et alors, on essayait de passer ailleurs, d'éviter l'autoroute, en perdant plus de temps qu'avant. Voilà. C'est un vécu, tout simple. Mais je pense qu'il faut le prendre en compte, parce qu'ici, c'est sûr, il faut faire quelque chose, mais quelque chose qui soit accessible à la majorité. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci, monsieur. Bon ! Nous allons maintenant prendre trois questions devant, ici. Donc, une question au premier rang. Madame, oui, ici, avec le pull-over noir, et monsieur avec le pull-over rose.

Catherine COQUIN : Bonsoir, Madame le Présidente, madame et messieurs les membres de la Commission. Je m'appelle Catherine Coquin, habitante du Bourg-Saint-Bernard. Je voudrais savoir pourquoi l'aire d'étude couvre Graulhet à Castelnaudary alors que vous ne nous proposez qu'un seul itinéraire Castres-Verfeil A68, sans autre proposition comparative. L'aménagement du territoire est la clé de voûte du problème pour relier Castres-Mazamet à Toulouse. D'après la Charte InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine, il est impératif, pour limiter l'étalement urbain, de relier par des liaisons multimodales la métropole, les pôles d'équilibre et les villes moyennes, et conforter aussi les zones agricoles, comme celles du Girou à leur fonction première, c'est-à-dire nourrir la population. Or, dans ce dossier, on fait exactement l'inverse. Comment expliquez-vous ce choix d'itinéraire ? Pourquoi valider une liaison routière qui ne relie Castres à aucun pôle d'équilibre ? Vous avez expliqué dans les autres réunions que c'est aux collectivités environnantes de l'axe RN126 de gérer l'urbanisation qui s'ensuivra. Mais c'est trop facile de faire une 2x2 voies en plein milieu des champs de la vallée du Girou, et de laisser les élus des petites collectivités s'en dépatouiller. Et de plus, ils changent tous les six ans. Il y aura une telle pression foncière que cela leur est impossible d'y résister. Et là, l'urbanisation tant redoutée se fera. Alors qu'un pôle d'équilibre tel que Lavaur, bien installé dans son développement économique, et ayant une gare, sera plus à même de gérer l'urbanisation qui s'ensuivra. Expliquez-moi cette insistance à ne pas vouloir aménager le territoire du sud du Tarn suivant le modèle retenu de la Charte InterSCoT de l'aire urbaine de Toulouse. Vous me direz qu'il est trop tard pour une autre solution. Or, il est plutôt grand temps de s'en préoccuper. Mettons en cohérence les projets d'aménagement du sud du Tarn comme nous le dit, dans son rapport sur le désenclavement durable, Madame la Sénatrice Alquier. Veillons à la bonne articulation de cette infrastructure nouvelle, avec l'ensemble du système de transport existant. Ici, le train, en cours d'amélioration, suit l'itinéraire Castres-Lavaur-Saint-Sulpice-Toulouse. Plutôt que de chercher une liaison exclusive avec Toulouse en dégradant les terres agricoles du Girou, recherchons les coopérations des territoires. Les zones d'activité d'intérêt régional de Saint-Sulpice-Lavaur et le bassin de Castres-Mazamet ne pourront qu'être gagnants dans cette coopération,

et dans une liaison commune multimodale avec la métropole Toulouse. Arrêtons ce projet mal pensé. Il n'est pas trop tard. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Merci.

(Applaudissements et huées)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. S'il vous plait ! S'il vous plait, madame ! Madame, excusez-moi, avant de prendre la parole, je voudrais que le maître d'ouvrage puisse intervenir, de façon à ce qu'il puisse donner quelques éléments à la personne qui vient de parler. Je vous en prie, Monsieur Grammont.

Philippe GRAMMONT : Oui, peut-être quelques éléments d'éclairage par rapport aux remarques, aux questions qui étaient formulées dans cette intervention. Si on a défini un territoire d'étude assez large, c'est pour montrer que le projet dont on parlait s'inscrivait, justement, dans ce territoire. Et comme l'a montré tout à l'heure Thomas dans sa présentation, quand on regarde les différents itinéraires, qui relie, aujourd'hui, Castres-Mazamet à Toulouse, il se trouve que l'itinéraire entre Castres et Toulouse, qui passe par la RN126, est celui qui est privilégié par les trafics, en particulier, par les trafics poids lourds. Donc, ces itinéraires ont été regardés dans le cadre de cette analyse. Et puis, on se situe bien, là, dans le cadre d'un débat qui porte sur l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession en alternative à un aménagement progressif. Et pourquoi ? On voit bien qu'on est aussi situé sur un itinéraire qui a déjà fait l'objet d'aménagement, vous savez, les déviations de Puylaurens et de Soual qui sont d'ores et déjà réalisées. Donc, on est, effectivement, dans ce cadre-là, dans le projet qui porte sur cet itinéraire-là, dans le projet qui vous est, aujourd'hui, proposé. Ce projet, vous pouvez dire qu'il contrarie les orientations et les objectifs de la Charte InterSCoT. Mais on peut avoir une autre lecture de la Charte InterSCoT et, d'ailleurs, de l'ensemble des documents de planification, notamment à grande échelle, notamment, par exemple, le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire de la région, comme cela a été montré tout à l'heure, une autre interprétation de ces documents-là. Puisque si vous regardez ce que privilégie, justement, la Charte InterSCoT, c'est, en premier lieu, d'appuyer le développement de cette grande aire métropolitaine sur les villes moyennes régionales en étoile autour de Toulouse, c'est-à-dire les villes à une heure de Toulouse. Donc, c'est Albi, c'est Auch, c'est Montauban, et c'est, bien sûr, aussi l'agglomération de Castres-Mazamet. Et c'est pour cela, nous, que l'on dit que ce

projet, oui monsieur, ce projet peut être un outil au service de l'aménagement du territoire, au service du projet de la Charte InterSCoT, au service du développement de Castres-Mazamet parce qu'il y a, sur ce territoire, les ressources et la mobilisation des acteurs qui peut tirer profit de ce projet. Voilà ! Les pôles secondaires que vous évoquez, Saint-Sulpice-Lavaur, ce sont effectivement des pôles secondaires de développement identifiés par la Charte InterSCoT. Ils sont d'ailleurs, aujourd'hui même, très bien reliés à l'agglomération toulousaine. Puisque, vous le savez, ils sont desservis à la fois par le train, bien sûr, et aussi ils ont à proximité l'autoroute A68. Donc, on est, il me semble, en cohérence avec les différentes approches de planification. Et puis, effectivement, les questions de l'aménagement urbain, de l'aménagement du territoire sont aujourd'hui largement déconcentrées, effectivement. Les collectivités locales sont compétentes en la matière. Et ce n'est pas forcément une approche isolée qu'il faut avoir... qu'elles peuvent avoir de ces questions-là, mais, il nous semble, bien sûr, que c'est dans le cadre d'approches intercommunales larges qui doivent accompagner l'arrivée d'une infrastructure comme celle-là, et s'inscrire dans une démarche de territoire de type schémas de cohérence territoriaux, comme cela a pu être évoqué tout à l'heure sur d'autres territoires qui, à ce moment-là, permettent d'accompagner et de maîtriser ce qui peut se passer autour d'une infrastructure comme celle-ci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Donc, madame, je vous en prie.

Nicole WILQUIN : Mesdames et messieurs, bonsoir. Nicole Wilquin, je vis sur la commune de Saint-Germain-des-Prés, sur l'axe Castres-Toulouse, plus précisément entre Soual et Puylaurens. Je pense que c'est une erreur de faire de ce débat un débat philosophique, en se demandant si on est pour ou contre les autoroutes en général. On est là pour parler d'un problème particulier dans un endroit particulier. A titre personnel, je ne suis pas favorable à ce que l'on construise des autoroutes partout. Je pense qu'il faut progressivement favoriser d'autres modes de circulation que la voiture. Il faut insister sur les transports en commun, sur le train et il faut surtout privilégier la proximité. Et pourtant, je suis favorable à ce projet d'autoroute entre Toulouse et Castres, justement parce qu'il favorisera la proximité entre des emplois qui s'implanteront dans le sud du Tarn, et des gens qui habiteront dans le sud du Tarn. Si je peux prendre une image un peu plus gastronomique, est-ce qu'il est bon pour la

santé de se gaver de charcuterie ? Evidemment, non. Est-ce que cela veut dire qu'il ne faut plus manger une tranche de jambon, une rondelle de saucisson ? Evidemment, non. Il faut de la mesure dans ce que l'on fait, et ce que l'on dit. Moi, je ne vous ferais pas de grandes envolées lyriques sur les autoroutes parce que les autoroutes ne me font pas rêver. Il y en a dont on pourrait se passer, d'autres qui sont utiles, et certaines qui sont indispensables. J'aimerais que l'on construise pour nos enfants un monde différent de celui-ci, et un peu plus humain. Notre société actuelle, avec des mégavilles, où les gens s'entassent, n'est pas le bon choix. L'idée de petits villages où l'on vivrait en autarcie, en cultivant son jardin et avec juste un peu d'artisanat local ne me paraît pas non plus le bon choix, car cela renvoie à un passé qui était loin d'être idyllique. Entre les deux, il y a un juste milieu. On est dans l'ère de la communication, et on ne peut pas le refuser. Les petites villes ont besoin d'être reliées aux grandes, pas pour que leurs habitants fassent 200 km tous les jours, mais pour qu'ils puissent vivre au pays avec des emplois, des services, des écoles. J'aurais préféré qu'on fasse une 2x2 voies plutôt qu'une autoroute. Mais avec l'approche du 25 décembre, je sais qu'il ne suffit pas d'écrire une lettre au Père Noël pour recevoir ce cadeau. On sait dans quel état sont les finances de l'Etat. Je serais opposée à cette autoroute si elle était pharaonique. Mais le projet qu'on nous propose n'a rien d'exceptionnel. Quarante kilomètres à construire, c'est un petit projet à l'échelle de la France, c'est minuscule à l'échelle de l'Europe. Par contre, je pense que cela aura des conséquences importantes pour le Tarn et que cela en vaut la peine. Cela ne veut pas dire que je suis amoureuse du bitume, loin de là. Voilà ce que je voulais dire. Je sais qu'il y a beaucoup de passion dans ce débat, chez les pour, et chez les contre. Il me semble que la raison est parfois plus utile que la passion. Je vous remercie de m'avoir écoutée.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci madame.

Jean-Claude THAMALET : Il n'y a pas de souci. Bonsoir Madame la Présidente, bonsoir mesdames et messieurs ! Jean-Claude Thamalet, chargé d'affaires au CNES. J'habite Teulat depuis 1988. Nous travaillons avec mon épouse à Toulouse. Elle a son travail côté nord, et moi, au sud. Nous faisons du covoiturage pour des raisons économiques, mais aussi pour protéger notre environnement. De ce fait, nous utilisons tour à tour les trois itinéraires principaux Castres-Toulouse, à savoir Teulat-Verfeil A68, péage de L'Union ; Teulat-Verfeil-

Montrabé ; le troisième itinéraire au sud, Teulat-Bourg-Saint-Bernard-Vallesvilles-Fonsegrives. Temps de transport : environ 25 minutes. Dans les trois cas, le problème de franchissement des rocadés toulousaines. Pour nous rendre sur notre lieu de travail, il faut compter entre 40 et 60 minutes. Par rapport à ce constat, nous sommes tous d'accord que le véritable problème pour se rendre à Toulouse est l'entrée des rocadés aux heures de pointe. Revenons au sujet du débat. Il est évident qu'une autoroute ne changera pas grand-chose à nos déplacements professionnels quotidiens. Payer de Delattre-Toulouse 160 euros par mois pour arriver sept minutes plus tôt sur le bouchon des rocadés ne me semble pas être la bonne solution. De plus, le budget pour le péage dépassera le coût mensuel du gasoil et ceci ne sera pas supportable pour les usagers que nous sommes. Nous devons aussi intégrer que notre pouvoir d'achat ne va pas augmenter dans les années à venir. De ce fait, les déplacements vont aussi être mis à mal. Dans ce contexte où les enjeux économiques et écologiques sont de plus en plus fragiles et délicats, nous nous devons de rester vigilants et surtout de faire le bon choix. Pensez-vous, Monsieur Grammont, que dans le contexte actuel où les enjeux agricoles et écologiques sont constamment rappelés, où la nécessité de se déplacer autrement est une priorité, pensez-vous, franchement que la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières concédées est cohérente ? Pensez-vous que le concessionnaire, quel qu'il soit, sera préoccupé par le problème des déplacements des Tarnais ? La principale préoccupation de ces actionnaires est le rapport financier, et au vu des études menées sur la fréquentation de l'autoroute, ce projet est voué à un déficit. Est-ce le département du Tarn qui a toutes les peines à finir le raccordement A68-Albi ou la région qui vont subventionner, ou mieux nos impôts ? Ce dont on est sûr ce soir, c'est que le contournement de la double voie de POS a bien été payé par les fonds publics. Je n'ai pas fini. Nous avons l'exemple de l'A61 entre Toulouse et Narbonne où le concessionnaire n'entend que la voix de l'argent et pas celle de la raison. Ne pensez-vous pas que si le péage était gratuit entre Toulouse Sud et Villefranche, la Nationale 113, comme la route de Baziège, serait, matin et soir, totalement obturée ? C'est tout simplement scandaleux. Mais vous allez certainement nous dire que vous ferez différemment. Nous ne voulons pas subir le même sort que notre proche voisin de Lauragais. Aussi, nous vous demandons de vous inscrire dans un projet d'aménagement raisonné des voies existantes, RN126, RD42. Solution plus adaptée aux besoins de la région, à la sécurité, plus respectueuse de l'environnement, plus juste, moins coûteuse pour la collectivité et gratuite pour l'utilisateur, répondant mieux à une véritable politique de mobilité durable et surtout



rendant le même service. Merci mesdames et messieurs de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup. Monsieur Grammont... Je donne la parole une petite minute à Monsieur Grammont peut-être, et puis ensuite, nous reprenons trois questions. Je vous en prie Monsieur Grammont.

Philippe GRAMMONT : Juste, peut-être une précision puisque que vous avez évoqué l'idée de déficit du projet de mise en concession. Si vous voulez, on a bien montré, effectivement, dans notre étude et cela a été présenté tout à l'heure par Thomas Cadoul que, au regard du coût du projet et ceci, en fait, sera connu au moment de l'appel d'offres de concession, mais il nous apparaît qu'il y aurait, effectivement... Nous avons estimé qu'il y aurait une subvention d'équilibre apportée par la puissance publique de l'ordre de 113 millions d'euros hors taxes valeur 2009. Donc, cela a été clairement indiqué. Si c'est cela que vous appelez le déficit, je ne sais pas. Par contre, il ne peut pas y avoir de déficit en période d'exploitation. Une fois que l'infrastructure est concédée, je dirais que l'exploitation se fait là aux risques et périls du concessionnaire, et donc, il n'y a pas, si vous voulez, de déficit d'exploitation, entre guillemets, au fil des ans. Je dirais que là, on est dans l'équilibre que doit... qu'assure le concessionnaire dans le cadre de sa concession entre les péages qu'il perçoit et les dépenses qu'il a à faire pour exploiter, entretenir, parce que je rappelle que c'est tout cela aussi la concession, l'entretien, l'exploitation du projet.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. On va prendre maintenant trois questions dans le fond de la salle. Donc, monsieur avec la chemise blanche, madame, oui, au milieu de la croisée et puis, un monsieur qui lève le doigt... non, une dame qui lève le doigt, oui, aussi avec un chemisier blanc. Juste... Voilà ! Voilà madame ! Je vous en prie !

Joël BOUCHE : Bonsoir ! Joël Bouche, Maire de Saint-Pierre, canton de Verfeil. J'ai bien compris les règles du jeu, et donc, je respecterai ces règles et je n'interviendrai sur le fond que dans la discussion qui aura lieu le 28 janvier à Verfeil. Mais par contre, je viens d'assister à une présentation et j'ai une question à poser : comment se fait-il qu'en début de présentation, on nous annonce une augmentation du trafic modérée et qu'en fin de présentation, on ne parle que l'accroissement du trafic dans deux hypothèses entre 16 et

23 000 aux alentours de Castres ? Ce qui laisserait à supposer que dans cette présentation, tout le trafic serait de 23 000 voitures entre Toulouse et Castres. J'aimerais aussi qu'on me dise quel est l'accroissement du trafic autour de Toulouse ? L'autre point... L'autre question que j'aurais à poser, celle-là qui est un peu plus polémique. Nous sommes... Dans le même temps de ce débat public, nous sommes confrontés, nous élus, à deux réformes : la première, la suppression de la taxe professionnelle qui va fortement impacter nos budgets, les budgets des collectivités territoriales, et la seconde, une réforme des collectivités territoriales qui tend à supprimer la clause de compétence générale et qui tend à supprimer les financements croisés. Or, on nous explique que ce projet n'est viable qu'avec une subvention d'équilibre qui devrait être versée par les collectivités territoriales, donc, par des financements croisés, mais que la loi va supprimer si telle qu'elle est en 2014. J'aimerais une réponse là-dessus. Merci !

Nerte DAUTIER : Je vous remercie ! Donc, avant de prendre la parole, madame, si vous voulez bien, je demande à Monsieur Grammont de répondre donc aux deux questions qui sont posées et ensuite, vous prendrez la parole. Je vous remercie !

Philippe GRAMMONT : Oui ! Je commence peut-être par la deuxième question. Comme cela, on essaie de mettre en parallèle une petite carte en diapositive qui permettra d'illustrer la réponse à la première question. Sur la subvention d'équilibre, effectivement, j'évoquais l'estimation qu'on a pu en faire à ce stade. Effectivement, habituellement, sur ce type de projet, la subvention d'équilibre est prise en charge à 50 % par l'Etat et à 50 % par les collectivités locales. C'est le dispositif général habituel sur ce type de projet de concession. Après, je ne me prononce pas, moi, sur ce qui... les évolutions législatives qui peuvent intervenir, que je ne connais pas et sur lesquelles je me garderai bien évidemment d'aller. Sur les trafics, à proprement parler, donc, vous trouvez les... Alors là, on était peut-être un peu rapide dans la présentation, mais on a un temps limité pour présenter l'ensemble du projet. Vous avez dans le dossier support du débat l'ensemble des éléments qui sont décrits. C'est page 62... Page... Voilà ! Vous l'avez à l'écran. Donc, c'est page 72 du dossier de débat public. Vous voyez ici, on les a remis en diapositive. Donc, les évolutions... enfin, les prévisions, pardon, de trafic sur le projet dans le cas de la concession, et vous voyez, effectivement, que ces prévisions de trafic à l'horizon 2025 sont différentes, bien sûr, si l'on se situe du côté de Castres, et c'est là où on a de l'ordre de 16 000 véhicules par jour sur l'autoroute. Alors que quand on

est sur les autres sections, on a des trafics qui varient entre 8 000 et 6 700, 7 000 véhicules par jour en fonction des sections. Voilà ! Donc, peut-être que quand on a évoqué, mais c'est peut-être cela qui fait... qui a créé un malentendu, quand on a évoqué le ralentissement, en fait, de la progression des trafics, c'est que, ces prévisions de trafic sont faites dans une optique où on se situe avec des hypothèses de ralentissement des prévisions de trafic par rapport à ce qu'on pouvait prendre en compte et ce qui a été constaté au cours des années passées parce qu'on se projette, effectivement, avec maintenant de nouvelles dynamiques et un ralentissement des progressions de trafic liées notamment à ce qui se fait, en l'occurrence, sur le rail. Et ici, on est bien placé sur la liaison entre Toulouse et Castres pour savoir qu'il y a des projets considérables qui sont en cours sur le rail.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie ! Je vous rappelle quand même que si vous avez des questions à poser complémentaires, il y a le site Internet, il y a une lettre qu'on peut écrire et nous transmettons naturellement ces demandes au maître d'ouvrage qui y répondra. Madame, je vous en prie, veuillez prendre la parole.

Marie Odile MARCHE : Merci ! Bonjour ! Je suis Marie Odile Marché, habitante de Teulat. Donc, je vais commencer mon intervention par un petit témoignage personnel. Tous les jours, je traverse la route Verfeil-Castres à 6 kilomètres de Verfeil, et mon temps moyen d'attente pour la traversée à 8 heures 30 du matin, c'est 10 secondes. Le trafic y est fluide. Donc, en tant qu'habitante de cette zone-là, je suis assez étonnée de penser que la construction de 4 voies supplémentaires à côté de cette route honorable va être rentable. J'ai quelques doutes. Ensuite, un autre témoignage, j'ai été usager du train pour me rendre à mon travail pendant 2 ans, solution de transport que j'ai beaucoup apprécié parce qu'il était confortable, fiable et il y avait une vitesse constante. J'ai la ferme conviction que si on proposait une ligne de train plus directe entre Castres et Toulouse Sud et des bus fréquents, rapides et fiables qui n'existent pas aujourd'hui, nombreux seraient les salariés, les étudiants, les personnes âgées, bref les Tarnais qui préféreraient cette solution à la voiture, et ceci, sans même prendre en compte l'aspect écologique que j'aborde après. Donc, s'il y a un projet utile et ambitieux à mener dans le sud du Tarn, c'est le développement de transports en commun utilisables par tous et toutes et efficaces car, aujourd'hui, dans votre dossier, il y a une grosse impasse sur les bus. Les bus sont quasi inexistantes. Deuxième point, je voudrais répondre aux réunions précédentes qui ont évoqué la loi Grenelle 1. Certains

partisans de l'autoroute ont essayé de montrer ces projets comme Grenello-compatible en évoquant la notion d'intérêt local qui a été rajouté à la dernière minute dans la loi. Déjà, je leur conseillerai de se reporter à la page 80 du dossier du maître d'ouvrage où il est dit clairement que le Bilan Carbone de la construction et de l'utilisation de l'autoroute est nettement supérieur au Bilan Carbone des aménagements progressifs. Et puis, je vais aussi parler de la loi Grenelle 1 en vous rappelant l'article 1 qui rappelle que « La loi Grenelle est là pour assurer un nouveau modèle de développement durable, et notamment, la diminution de consommation en énergie en eau et autres ressources naturelles ». Ce même article 1 dit : « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ». Donc, la loi est claire, il faut confronter le projet d'autoroute à d'autres solutions possibles. Donc, j'ai une question pour Monsieur Grammont, représentant de la DREAL, la loi ne vous impose-t-elle pas aujourd'hui d'étudier toutes les solutions alternatives au projet autoroutier et pas seulement la ligne de train assez défectueuse actuellement ? Ce n'est pas la seule alternative, il faut imaginer autre chose. L'étude de solution autre qu'une autoroute ou une 2x2 voies doit être envisagée avec la plus grande des priorités en complément du dossier de l'autoroute. Enfin, je voudrais répondre à certaines personnes qui éclatent de rire quand on parle du réchauffement, ils ont l'air de trouver cela assez drôle, et qui disent que 50 kilomètres de nouvelles autoroutes ne changeraient pas la face du monde. Moi, je leur dis : « D'accord, allons-y, continuons », c'est très facile, on est tous pris dans notre routine, et effectivement, on n'a que la voiture pour se déplacer dans nos campagnes. Si on veut amener nos enfants à l'école, aller chez le docteur, faire les courses, aller travailler, on n'utilise que la voiture parce qu'il n'a rien d'autre. Donc, forcément ce n'est pas au niveau des citoyens que les choses vont changer...

Nerte DAUTIER : Monsieur, s'il vous plaît, monsieur s'il vous plaît, je suis désolée, je...

Marie Odile MARCHE : Vous m'amputez mon temps de parole !

Nerte DAUTIER : ... Mais si, je vous en prie ! Vous pouvez... Oui, voilà ! Non, s'il vous plaît, je pense qu'on peut l'écouter, elle ne fait pas d'injure, elle ne fait que donner des

argumentaires... Monsieur, je vous en prie ! Monsieur... Monsieur, s'il vous plaît !

Marie Odile MARCHE : Trente secondes de plus, s'il vous plaît.

Nerte DAUTIER : ... Je vous en prie, je pense qu'elle ne fait que donner des argumentaires, je vous donnerai 30 secondes de plus et je pense qu'on peut écouter tous les argumentaires. Je suis désolée, nous sommes là pour cela. Madame, je vous en prie, vous avez une minute de plus.

Marie Odile MARCHE : Mon message, c'est de dire qu'au niveau citoyen, on ne peut pas changer les choses sur le réchauffement, c'est évident, on ne peut pas culpabiliser à longueur de journée. C'est à l'Etat de prendre ses responsabilités, c'est à l'Etat de choisir des projets propres et responsables. Et pour les Castrais, il y a d'autres solutions qui pourraient être efficaces, plus sécuritaires et qui pourraient permettre à tout le monde d'être d'accord sur ce sujet.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Alors, s'il vous plaît, s'il vous plaît ! Pardon ? Mais je vous en prie, messieurs, et on ne va pas commencer à s'injurier. Je pense que dans cette salle, tout le monde a droit à la parole, tout le monde a le droit de s'écouter. Madame a dit des choses tout à fait intéressantes. Tout à l'heure, vous avez parlé, vous avez dit des choses intéressantes, le débat public, c'est cela, c'est avoir des argumentaires qui nous permettent à nous à la fin de pouvoir faire un rapport pour éclairer le maître d'ouvrage sur sa décision.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je demande à Monsieur Grammont, deux minutes, de répondre, s'il vous plaît, enfin, ou du moins de donner quelques éléments sur les deux sujets que Madame a abordés. Je vous remercie.

Philippe GRAMMONT : Merci. Oui, quelques éléments si vous voulez bien. Donc, première approche ou première question que vous avez évoqué, les transports en commun. Alors, je crois effectivement que vous l'avez vu dans le dossier, on a commencé par regarder cet aspect-là en allant d'ailleurs le plus loin possible, par rapport où on pouvait aller, au scénario que l'on pouvait construire. Un premier élément, vous

le savez, on peut... il y a peut-être une diapositive qui peut être envoyée là-dessus. On a effectivement... vous l'évoquiez, alors, ce n'est peut-être pas assez, mais c'est déjà considérable, donc, le Plan Rail Midi-Pyrénées qui est en cours, vous savez, c'est 300 millions d'euros qui sont consacrés à l'ensemble du Quart Nord-Est, donc, évidemment, c'est la première approche qu'on a pris en compte dans nos études. Et vous avez vu dans le dossier, vous pouvez le voir en consultant le dossier qu'on est allé plus loin que cela en étudiant même un scénario que l'on a appelé « fer plus », c'est-à-dire, un scénario que l'on a construit, qui va beaucoup plus loin et qui, en fait, double les investissements que l'on pourrait envisager sur le ferroviaire, 300 millions de plus. Et c'est en considérant, si vous voulez, ces scénarios en cours et très volontaristes que l'on dit, c'est extrêmement important. Il se passe d'ailleurs des choses significatives. La part modale du train sur la liaison entre Toulouse et Castres passe de 10 à 15 puis à 20 % dans le scénario ferroviaire extrêmement volontariste, mais effectivement, on est là, je dirais, avec, au bout du compte quand même, une part modale de la route qui reste prédominante et c'est ce qu'on vous a indiqué tout à l'heure. Alors, vous pouvez dire effectivement : « Vous n'allez pas assez loin dans les scénarios que vous envisagez en matière d'autocars, de bus interurbains ». Alors, si vous voulez, nous, on a... vous le savez, l'organisation des transports en région relève du Conseil régional de Midi-Pyrénées, donc, on est allé avec ses scénarios « fer », je dirais, à construire un scénario hypothétique qui, d'ailleurs, n'engage pas bien sûr l'autorité organisatrice des transports en commun qu'est la Région, mais à notre connaissance, si vous voulez, il n'y a pas aujourd'hui... mais peut-être que la Région pourrait être interrogée là-dessus, il n'y a pas à notre connaissance de développement envisagé extrêmement significatif du bus ou de l'autocar sur cette liaison-là dans la mesure où, effectivement, des efforts considérables sont faits sur le train. Cela ne veut pas dire que les autocars ou les bus ne sont pas pris en compte dans nos études. Ils restent, si vous voulez, au niveau de ce qui existe aujourd'hui. Deuxième aspect, alors, vous avez... donc, on est bien là dans l'examen des alternatives possibles en matière de transport en commun. Et puis, si vous voulez, l'autre alternative qui a été étudiée, vous avez dans le dossier, c'est bien sûr la mise à 2x2 voies dans le cas d'un aménagement progressif et là, vous avez clairement les éléments dans le dossier, les éléments de comparaison entre le projet de concession et le projet d'aménagement progressif. On est, je dirais, là dans le cœur du débat tel qu'il a été défini par la décision de la CNDP. L'étude d'aménagement a minima tel que je le comprends de ce

que vous dites de la route nationale actuelle, pour nous, elle n'est pas une alternative au projet mais un autre projet qui n'est pas cohérent par rapport au projet... qui n'est pas une alternative au projet que nous vous proposons aujourd'hui à l'objet du débat.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Donc, nous allons reprendre le jeu des interventions de ce côté-ci. Donc, oui, madame, je vous en prie ! On va essayer de prendre trois personnes. Pardon ? Je suis vraiment désolée, j'ai oublié une dame, voilà ! Je vous en prie madame ! Je suis vraiment désolée !

Patricia PANEGOS : Merci bien. Patricia Panegos. Je suis habitante de Lanta et je suis Secrétaire de Lauragais Nature. Je voulais vous parler d'une insuffisance, à mon sens, concernant le dossier de la DREAL, en fait, également un petit peu du débat. En effet, le dossier porte sur deux solutions équivalentes du point de vue des caractéristiques techniques, la DREAL le cite en page 69, mais également, au niveau de l'impact environnemental, ce qui est un petit plus gênant. Effectivement, on nous présente une mise en 2x2 voies en concession autoroutière pour demain, c'est-à-dire 2015, ou une 2x2 voies financée sur fond public à moitié terminée en 2025. Alors, bien évidemment, quand on pose la question de cette façon-là, la réponse est un petit peu induite, il me semble. Au niveau des différences, bien évidemment, il y a la vitesse aussi des deux infrastructures : 130 km/heure pour l'autoroute, 110 pour la 2x2 voies. Et comme on sait que de toute façon les autoroutes, demain, seront limitées à 110 km/heure, cela veut dire que, de toute façon, les 15 minutes gagnées avec l'autoroute se transformeront en 5 minutes. Donc, cela vaut-il vraiment le coup ? Il y a aussi une énorme différence au niveau des coûts. Concernant le financement par les collectivités territoriales, le niveau est équivalent, puisque ce qui est annoncé, c'est que le montant apporté pour une 2x2 voies en aménagement progressif serait équivalent au montant de la subvention d'équilibre pour une autoroute. Par contre, il faut quand même préciser qu'il y a... ou repréciser, cela a déjà été dit mais c'est quand même important, que les collectivités territoriales doivent se dessaisir... des tronçons déjà financés, cela correspond à un don qu'il faut donc ajouter au montant des financements. Mais également, il faut se demander quel sera l'engagement en fait des collectivités territoriales si un déficit apparaît concernant la concession ? Puisque, en fait, on doit quand même avoir des doutes sur la rentabilité de cette autoroute, dont le prix du péage est exorbitant, dans un contexte d'un avenir où les déplacements individuels seront de plus en plus aléatoires. Le coût pour l'utilisateur... bon, je n'y reviens pas

puisqu'on l'a suffisamment dit. Donc, ma réponse par rapport à ce non-choix qu'on nous propose, c'est ni l'un ni l'autre, ni une autoroute, ni une 2x2 voies. Pourquoi ? Parce qu'en fait, les deux projets s'appuient sur une décision ministérielle de 1994 qui est totalement obsolète. En effet, en 1994, qui parlait de l'urgence de la mobilisation que l'on voit aujourd'hui face au réchauffement climatique ? Copenhague, c'est demain. Qui, en 1994, parlait de la fin, aujourd'hui certaine, du pétrole et de la taxe carbone ? Qui, en 1994, parlait du danger sans retour de la perte des terres agricoles à cause de l'étalement urbain et des graves problèmes aussi qui se posent aujourd'hui concernant l'alimentation humaine ? Donc, il faut vraiment se poser la question de l'intérêt de ce ruban de goudron que l'on veut déposer jusqu'à Castres, d'autant que les experts sont plusieurs fois intervenus sur les faibles impacts concernant l'emploi. Il faut aujourd'hui repenser les transports autrement, en fonction de l'impact environnemental de ces transports, et en fonction également...

Nerte DAUTIER : Trente secondes.

Patricia PANEGOS : ... excusez-moi...

Nerte DAUTIER : Je vous en prie.

Patricia PANEGOS : ... des besoins réels du territoire. Donc, ce que nous voulons, aujourd'hui, c'est qu'une troisième alternative soit étudiée, celle de l'aménagement raisonnée de la RN126, qui a besoin effectivement d'une sécurisation, en tenant compte des flux différenciés de part et d'autre de Puylaurens, en tenant compte des orientations économiques et des intérêts différents des territoires traversés. Je pense que je vais terminer là-dessus. Si une subvention...

Nerte DAUTIER : Non, c'est terminé, madame !

(Applaudissements)

Patricia PANEGOS : D'accord. Merci.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie beaucoup. Vous voyez que le débat public fait émerger des solutions alternatives, éventuellement. Donc, ici, je voudrais que vous leviez le doigt. Alors, madame, je vous en prie, qui a les lunettes, monsieur qui a un pull-over rayé, et ensuite, monsieur là-bas qui a une chemise blanche, oui, une chemise blanche. Voilà. Madame, je vous en prie.



Suzanne PENNEQUIN : Suzanne Pennequin, retraitée des collectivités locales. Je peux dire en préalable, que j'ai travaillé pendant 30 ans...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, s'il vous plaît ! Si vous ne voulez pas écouter, vous pouvez aller discuter dans le hall, il n'y a pas de problème. Mais il faut qu'on s'écoute, parce que sinon, ce n'est pas possible. Je vous remercie. Madame. Donnez votre nom, s'il vous plait.

Suzanne PENNEQUIN : Suzanne Pennequin, retraitée des collectivités territoriales, et à ce titre, je peux dire en préalable que pendant 30 ans, j'ai vu passer des plans Etat-Région et depuis 30 ans, et maintenant même 40, puisqu'il y a plus de 10 ans que je suis à la retraite, ces plans n'ont abouti à rien sur l'aménagement Castres-Toulouse, tout au moins, à rien de définitif. Alors, mon intervention porte sur l'intervention d'une élue de Puylaurens qui, lors du débat de Cuq-Toulza, a fait une proposition un peu surprenante. Elle disait, si j'ai bien compris, avec les 100 millions de la subvention d'équilibre, faisons tout de suite une autoroute entre Castres et Puylaurens. Les collectivités prennent un péage là-dessus ; avec cet argent, on finance la partie entre Puylaurens et Verfeil. Quand tout est payé, on décide la gratuité, sur tout l'itinéraire. Présenté comme cela, tout paraît séduisant. Le problème, c'est que cela ne marche pas, et cela ne marche pas pour plusieurs raisons. D'abord, utiliser le péage d'un tronçon pour financer un autre tronçon, cela s'appelle du financement par adossement. Et cela est aujourd'hui interdit par la loi. Ensuite, il faut rappeler qu'en France, seul l'Etat peut concéder une route. Les collectivités peuvent, à la limite, concéder des ouvrages, comme pour des ponts, les ponts de Tancarville ou de Normandie, mais jamais une route. Il faudrait, donc, commencer par changer la loi. Et je vous laisse deviner les difficultés et les débats que cela entraînerait. Ensuite, ces deux solutions ne seraient pas viables. En effet, la viabilité de l'autoroute repose sur la possibilité de reporter les trafics de plusieurs itinéraires sur un seul axe. Dans le cas présent, l'estimation des trafics et, donc, l'équilibre financier de l'autoroute Castres-Verfeil repose sur la capacité à capter une part significative du trafic de la RN126, de la route de Lavaur, de la route de Revel, de la D621 entre Mazamet et Soual. Il est clair qu'une autoroute limitée à Castres-Puylaurens n'aurait quasiment aucun intérêt pour les reports de trafic de la route de Lavaur, et surtout aucun intérêt pour les trafics en provenance de Mazamet ou de Béziers, qui continueraient à utiliser la D621 et à traverser les villages de Labruyère, Viviers et Soual. Cela veut dire qu'un tronçon

Castres-Puylaurens n'aurait qu'un intérêt limité, et n'atteindrait en aucun cas l'équilibre financier. Penser qu'on pourrait y prélever un péage pour financer la partie Puylaurens-Verfeil est complètement illusoire. Enfin, et c'est le principal écueil de cette hypothèse, elle repose sur l'idée fautive qu'il existerait quelque part dans un tiroir 100 millions d'euros tout prêts à servir. Mais ceci est un contresens. Ces 100 millions d'euros sont aujourd'hui virtuels. Ils ne peuvent devenir réels que dans le cadre de projet global et à condition qu'une subvention d'équilibre soit demandée. Ce qui n'est pas automatique... Excusez-moi, je ne trouve pas la suite.

Intervenant : Mais dépêchez-vous !

Nerte DAUTIER : Il faut vous dépêcher !

Suzanne PENNEQUIN : Ça y est ! Ils représentent le montant maximum de la subvention qui pourrait être amenée par l'Etat et l'ensemble des collectivités locales pour l'équilibre financier de l'itinéraire Toulouse-Castres-Mazamet. Imaginer que les collectivités du Sud Tarn pourraient, à elles seules, trouver 100 millions pour financer l'autoroute est totalement irréaliste. Je dirais, pour conclure, qu'on peut bien s'amuser à faire toutes les constructions intellectuelles qu'on veut, à un moment donné, le principe de réalité nous ramène sur terre. L'hypothèse présentée à Cuq-Toulza est impossible juridiquement, techniquement et financièrement...

Nerte DAUTIER : Vous avez terminé madame.

Suzanne PENNEQUIN : Elle est séduisante comme le sont tous les mirages. Voilà !

Nerte DAUTIER : Vous avez terminé madame. Merci beaucoup ! Monsieur, je vous en prie !

Daniel GASPARINE : Bonsoir ! Daniel Gasparine, je suis agriculteur. Donc, tout au cours du débat, on parle de beaucoup de choses. Et il y a quelque chose qui est, notamment, très notoire dans cette vallée, c'est l'agriculture. Donc, on raisonne uniquement, aujourd'hui, au point de vue agricole et ce qui nous chagrine, on raisonne uniquement en recasement des agriculteurs, en remplacement des agriculteurs et on ne raisonne également, uniquement, que sur les terres, noyées dans l'emprise. Alors, aujourd'hui, il faut savoir qu'il y aura ce que le président de la Chambre d'agriculture du Tarn a appelé des effets collatéraux. Il y aura des pertes de foncier énormes. On va demander, très

certainement, à l'agriculture de pallier cela puisque perte de terrain égale perte de production ; et puis, on peut se retrouver aussi dans un cas de figure où on va retrouver l'agriculture qu'on a connue dans les années 70, cette agriculture qui a fait qu'on a cloué les agriculteurs au pilori en les traitant de pollueurs, d'empoisonneurs. Alors, donc, aujourd'hui, ma question est toute simple : n'y a-t-il pas des moyens pour que tout le monde y retrouve son compte et que l'agriculture puisse faire le travail qu'on attend ?  
Merci !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie monsieur ! Je vais donner la parole deux minutes au maître d'ouvrage, et puis ensuite, la personne à la chemise blanche parlera.

Philippe GRAMMONT : Si vous voulez, je crois qu'on est bien conscient de cette question, de l'importance de l'agriculture dans ce territoire. Enfin, je crois qu'on a essayé de montrer dans le dossier comment on pouvait prendre en compte, en fait, ces aspects-là. C'est vrai qu'on a évoqué de façon quantifiée et privilégiée l'emprise qui pouvait être concernée parce que cela nous paraissait être une information importante à donner. Mais, bien sûr, il peut y avoir, vous l'avez vu, on a pu le citer, on a... on montre bien dans le dossier l'ensemble... enfin, la création de ce type d'infrastructure, de ce type de projet s'accompagne, si nécessaire, donc, de ce qu'on appelait de réaménagement foncier, ce qu'on appelait les remembrements avant. Et donc, dans ce cadre-là, bien sûr, il y a un travail partenarial qui est mis en place, il y a des enquêtes publiques. Donc, enfin, je crois que cela ne se fait pas du tout contre les agriculteurs mais autant que possible avec eux de façon à redéfinir... Certes, il faut que... Si le projet se faisait, il faudrait bien que le projet passe et donc, il y aurait bien sûr une emprise, et il y aurait, bien sûr, certains terrains agricoles qui seraient concernés. Mais l'accompagnement serait fait, serait en place de façon à ce que ceci s'opère dans le maximum de concertation avec les agriculteurs concernés.

Nerte DAUTIER : Bien ! Monsieur à la chemise blanche. Merci !

Serge BOUSCATEL : Bonsoir ! Serge Bouscatel, représentant de la Chambre d'agriculture Haute-Garonne. Alors, je vais faire plus court ce que j'avais prévu parce que l'interlocuteur précédent a confirmé certains de mes propos. Juste, je voudrais faire une synthèse du travail qui a été fait dans le département, notamment en ce qui concerne l'emprise

territoriale sur notre département. Nous avons une vision un petit peu différente de la Chambre d'agriculture du Tarn parce que, malheureusement, nous avons une expérience différente du Tarn. En effet, comme vous le savez, l'agriculture, la Chambre d'agriculture en Haute-Garonne et les agriculteurs de la Haute-Garonne subissent le développement urbain de Toulouse. Je dis bien « subi » parce que, chaque année, nous perdons jusqu'à 1 400 hectares dans ce département de terres agricoles. Alors, face à ce constat, nous savons aussi... il est très important de noter que depuis quatre ans et demi, nous avons une augmentation des surfaces d'exploitation et nous avons une augmentation de 3,8 % par an de disparition d'exploitation. Alors, face à ce constat, l'administration nous a sollicités, en tant qu'organisme consulaire, elle nous a demandé de travailler sur un projet agricole départemental. Le projet agricole départemental, c'est quelque chose qui définit les orientations agricoles à moyen terme et à long terme. Et par rapport à cette orientation que nous avons remis à l'administration, qui a été validée par l'administration par notre préfet, il est ressorti principalement trois axes. Le principal, c'était, numéro 1, installer des jeunes ; le numéro 2, conforter les installations ; et numéro 3, maîtriser le territoire. Aujourd'hui, nous avons pris une position ferme par rapport à ce sujet, nous avons validé avec l'ensemble des institutions départementales, l'ensemble des OPA agricoles, avec l'ensemble des intervenants du territoire, nous avons validé 50 % de pertes du territoire en moins sur le département Haute-Garonne. Ce qui veut dire que, pour les 5 ans à venir, nous avons pris la ferme décision de dire que l'agriculture haut-garonnaise ne supportera pas de perdre plus de 700 hectares par an. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que, tout simplement, nous acceptons, oui, un développement économique, puisque nous acceptons de perdre 700 hectares. Je vous rappelle que 700 hectares, cela reste quand même... c'est quand même 10 familles d'agriculteurs qui vont disparaître, chaque année. Et cela, nous l'acceptons parce que nous acceptons que dans un territoire, il doit y avoir un développement économique. Et nous intervenons à ce niveau-là pour que ce développement économique soit aussi harmonieux que possible. C'est la raison pour laquelle nous travaillons en étroite collaboration sur le développement de l'InterSCoT. Ensuite, autre point, je voudrais qu'on parle aussi des volontés que nous avons de ce territoire. C'est-à-dire que nous avons une expérience des autoroutes dans les départements où on a de... bonnes expériences, il y en a de très mauvaises. En l'occurrence, qu'est-ce qui se passe lorsqu'une autoroute arrive sur un territoire ? On a certains agriculteurs opportunistes, on le sait, qui sont ancrés sur le territoire. Ils sont très rares les exploitations qui sont touchées. Vous

nous dites, monsieur, qu'on a une emprise territoriale à 350 hectares. En effet, c'est peut-être 350 hectares mais on se rend compte que cela impacte jusqu'à 10 fois plus le territoire. C'est-à-dire que les agriculteurs qui sont expropriés, ceux-là, on arrive à les reloger. Par contre, les agriculteurs qui perdent 10 hectares... si c'est une exploitation de 5 hectares, c'est 10 % du revenu qui s'en va. Aujourd'hui, cela, c'est quelque chose qui n'est pas pris en compte. Et nous n'avons pas le territoire pour pouvoir remembrer dans la Haute-Garonne. Dire qu'on pourra remembrer et reloger les agriculteurs, cela, c'est faux puisque, aujourd'hui, on a les spéculations du foncier. On a le foncier qui est en train d'échapper aux agriculteurs, tellement le prix est élevé. Dernier point : la vallée du Girou, il me reste quelques secondes. J'adresse à tout le monde... regardez en traversant cette voie, il n'y a pas de jachère. La vallée de Girou, tous les agriculteurs du coin aimeraient être propriétaires de ces terres. C'est la meilleure terre du secteur, c'est la meilleure terre du territoire, c'est une zone où nous installons le plus d'agriculteurs parce que nous arrivons à dégager un revenu...

Nerte DAUTIER : Monsieur, dépêchez-vous, excusez-moi.

Serge BOUSCATEL : Je finis. C'est pour cela que je dis, aujourd'hui, la Chambre d'agriculture refuse de se positionner pour... contre... se positionne contre l'autoroute, se positionne contre la 2x2 voies et pour un aménagement pour la sécurité et la circulation des voies existantes.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup ! Nous allons prendre maintenant trois personnes. Dans le fond, s'il y a des questions, des doigts qui se lèvent dans le fond de la salle. Oui, monsieur au papier blanc. Ensuite, est-ce qu'il y a une autre personne qui veut parler de ce côté ? Alors, on va passer de ce côté. Là aussi, non. Par là, oui. Dans le fond de la salle à droite, il n'y a personne qui veut parler ? Alors,... Ah ! Voilà ! Madame, toute brune, oui. Et ensuite, une troisième ? Alors, on va d'abord prendre ces deux personnes et ensuite, nous verrons. Reprenez vos esprits et préparez vos questions. Alors, monsieur, c'est à vous. Je vous en prie.

Jacques THOUROUDE : Oui. Bonjour madame. Bonjour mesdames et messieurs. Jacques Thouroude, je suis Maire-Adjoint à la ville de Castres et Conseiller général de Castres Est. Je voudrais vous dire que je suis originaire de Toulouse. Mes parents habitent Toulouse. Mes parents sont âgés et mon père est

handicapé. J'ai été appelé l'autre jour pour me rendre à son chevet parce qu'il a été hospitalisé d'urgence. Je vous laisse imaginer mon déplacement entre Castres et Toulouse pour essayer de rejoindre mon papa. Alors, je ne vais pas m'apitoyer sur ce sort. C'est vrai que j'aurais dû rester habiter Toulouse et les choses auraient été beaucoup plus simples. Cette phase de débat que nous pratiquons aujourd'hui est une opportunité que l'on doit saisir avant de défendre une position commune qui mette en avant la réalisation la plus rapide possible d'une infrastructure qui fait défaut au bassin Castres-Mazamet-La Montagne, et ce, depuis maintenant bien longtemps. Les études préalables au projet de la mise à 2x2 voies de la RN126 entre Castres et Toulouse avaient déjà été incluses dans une étude d'avant-projet sommaire de 92 prévoyant une réalisation partielle à 15 ans. Force est de constater que près de 18 ans plus tard, cette même réalisation très incomplète reste totalement inachevée. Si nous utilisons tous les moyens modernes de communication pour échanger entre nous, rien ne peut remplacer la relation humaine. Le constat est aussi simple. Le nombre de véhicules circulant sur nos routes est de plus en plus grand, chaque famille, aujourd'hui, dispose souvent de plusieurs véhicules, l'emploi est aussi un facteur nécessaire du déplacement de nos concitoyens. Un autre constat : les différents débats auxquels j'ai pu participer à ce jour laissent entrevoir que plus on s'approche de la région toulousaine, plus on trouve de contestations sur cet axe autoroutier Castres-Toulouse. Si je peux comprendre certains désagréments particuliers, car aucune autoroute virtuelle n'existe dans ce monde, je comprends difficilement que l'on puisse empêcher un bassin comme celui de Castres-Mazamet-la Montagne de vivre et de se développer. Nous avons vu dans le débat de Brassac la nécessité absolue d'irriguer notre massif. Cette liaison rapide est de toute première importance, pas seulement pour ce bassin de ville Castres-Mazamet mais aussi pour l'ensemble du département. En effet, cette réalisation doit permettre d'améliorer un débouché vers le massif central et placer le Tarn dans son ensemble en position favorable. Tous nos départements de Midi-Pyrénées ont une capitale régionale. Toulouse reste incontournable. Nous devons savoir que nous avons dans ce département un taux de chômage d'un point et demi supérieur à la moyenne de Midi-Pyrénées. La reconversion économique de ce bassin industriel dégradé passera, pour la plus grande part, par la réalisation de cette infrastructure autoroutière. En effet, le territoire de Castres-Mazamet est en déséquilibre particulièrement fragile. La mutation de ses industries traditionnelles a entraîné 6 000 pertes d'emplois. Pour autant, de nombreux atouts existent. La réalisation d'une liaison autoroutière performante serait un accélérateur de l'emploi. Pour l'avoir

constaté sur de nombreux territoires au plan national mais surtout localement, l'axe A68...

Nerte DAUTIER : Monsieur.

Jacques THOUROUDE : ... Toulouse-Albi est une infrastructure routière qui permet un développement rapide.

Nerte DAUTIER : Monsieur.

Jacques THOUROUDE : Je termine...

Nerte DAUTIER : Merci.

Jacques THOUROUDE : Madame, je termine. Je soutiens bien évidemment cette 2x2 voies dans un cadre respectueux de l'environnement et du cadre de vie de nos concitoyens.

Nerte DAUTIER : Monsieur, vous avez dépassé votre temps.

Jacques THOUROUDE : La concession reste la seule solution.

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Madame, je vous en prie.

Céline LANNES : Bon, alors, bonjour à tous ! Je m'appelle Céline Lannes, je suis agricultrice ici à Bourg-Saint-Bernard sur cette magnifique commune. Je tiens à dire que c'est hyper intimidant de parler devant vous avec... moi, je me vois en grand un peu, c'est vrai.

Nerte DAUTIER : Ne soyez pas intimidée. On est en famille, là. Ne vous inquiétez pas.

Céline LANNES : Non, mais... Je ne me sens pas du tout en famille avec certaines personnes parce que voilà...

(Rires)

Nerte DAUTIER : Vous savez dans la famille, il y a des gens qu'on aime et des gens qu'on n'aime pas. Alors, je vous en prie, allez-y.

Céline LANNES : Oui. Donc, moi, je me suis installée ici avec... en famille donc, avec mes trois frères et sœurs et mes parents. Donc, ce sont des terres qui sont travaillées depuis

des générations. Ce sont mes arrière-grands-parents qui ont acheté ces terres, qui ont fait pâturer leurs vaches sur nos si belles prairies, qu'on veut mettre une autoroute dessus. Aujourd'hui, c'est moi qui fais pâturer mes chèvres, donc voilà ! Oui. Je ne sais plus où j'en suis. Donc, pour vous, en fait, vous, c'est juste une autoroute qui va passer, c'est juste une exploitation qu'on va faire sauter comme cela, c'est juste des terres où on va mettre du bitume dessus. Mais pour moi, ce n'est pas du tout cela, c'est autre chose, c'est très égoïste ce que je dis, mais voilà, ce sont mes terres, et comme quelqu'un disait, ce sont de très belles terres. Voilà ! En plus, il n'y a pas longtemps, on nous a construit... enfin, on a agrandi un aéroport pour privilégier certaines personnes et une fois de plus, ce sont les agriculteurs qu'on a mis de côté. Après, vous parlez de remembrement, mais il me semble qu'un remembrement, c'est, on déplace des terres de certaines personnes avec d'autres personnes, mais il n'y a pas beaucoup de pertes d'hectares, enfin, d'hectares cultivables. Alors que, là, un remembrement pour une autoroute, c'est, on fait partir des terres en fumée et personne ne pourra les travailler et on ne nous en donnera pas d'autres. On nous soûle aussi avec, en disant : il faut mieux épandre votre fumier, ne pas le concentrer à certaines zones, ne pas le mettre près des rivières. Là encore, une fois de plus, on nous prend des terres, donc, on a du fumier qu'on aura quand même, et on va devoir l'épandre, donc, on va avoir des surcharges de fumier. Enfin, je passe les détails. Après, une question, beaucoup de gens par là-bas disaient : Castres et Mazamet, ils souffrent de chômage. Oh, là là ! Mais est-ce qu'il n'y a que Castres et Mazamet qui souffrent de chômage ? Tout le monde en souffre, tout le monde connaît des personnes au chômage. Voilà ! Ensuite, j'ai un peu voyagé en Amérique Latine. Bon, c'est un pays super sous-développé, je suis d'accord avec vous, mais les gens arrivent à vivre, à se déplacer en bus. Oui, le bus coûte... cela ne coûte rien, cela coûte une bouchée de pain, c'est gratuit pour les enfants. On est où on veut, quand on veut parce qu'il y a des heures de bus... enfin, il y a des trajets quand on veut, où on veut et aux heures qu'on veut. Les gares sont accessibles à tout le monde, c'est sûr, c'est... Voilà ! Donc, je suis contre l'autoroute, je suis pour l'aménagement sécurisé de la 2x2 voies...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît !

Céline LANNES : ... et, bien, voilà ! Merci de m'avoir écoutée.

(Applaudissements)



Nerte DAUTIER : Merci beaucoup ! Est-ce que, donc, sur la partie droite de la salle au centre, là, et de devant, vous avez des... Oui, monsieur ! Monsieur aussi avec des lunettes et ensuite... Alors, on va faire deux par deux ? Alors, deux par deux. Je vous en prie !

RONDEAU : Alors, bonsoir ! Je m'appelle Monsieur Rondeau, j'habite Francarville. Je suis venu habiter ici en 81, et j'habite entre la D42 et le Girou. Je suis venu ici pour vivre dans une ancienne ferme que j'ai mis 25 ans à retaper. Je n'ai pas envie maintenant qu'il y ait une autoroute qui me passe dessus et que je regarde l'autoroute à 140 mètres. Donc, j'espère que cela vous ferait regarder le côté humain et je n'ai pas envie d'être exproprié, j'ai envie de vivre ici le plus longtemps possible. J'ai habité Toulouse pendant 30 ans, j'ai fait le trajet en 3x8 pour travailler, j'ai pris les inconvénients et les avantages et, franchement, moi, je suis contre votre autoroute et je préfère qu'on aménage la route actuelle. On met des ronds-points aux croisements dangereux, parce qu'il y en a ; et cela, ce n'est pas compliqué, cela coûte beaucoup moins cher et on élargit là où on peut, et le problème est réglé. C'est tout ce que j'avais à dire. Merci beaucoup.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie monsieur.

(Applaudissements)

Bernard BOUSSARD : D'accord.

Nerte DAUTIER : Allez-y !

Bernard BOUSSARD : Bernard Boussard , Grazac, je suis Gérant de société. Moi, je voudrais revenir un petit peu sur la question de la cohérence territoriale et sur la question des itinéraires, donc, quel est l'itinéraire qui pourrait être le plus intéressant pour la liaison la Montagne-Mazamet-Castres et jusqu'à Toulouse ? En fait, je voudrais comprendre le débat parce que vous nous proposez un même projet en fait, une autoroute concédée ou bien alors, une 2x2 voies gratuite qui, en fait, ont le même tracé, les mêmes caractéristiques, les mêmes échangeurs, le même itinéraire, un site neuf et parallèle à la RN126. Moi, je vous demande si tout cela, c'est pour gagner un quart d'heure sur le trajet total et, éventuellement, 10 ans sur la réalisation du projet. Peut-être, cela demande de réfléchir un peu plus à quel est l'itinéraire qui pourrait être le plus adapté. Et moi, il me semble que dans votre dossier, il y a une carence dans l'étude de l'itinéraire qui privilégie le passage Castres, Lavaur,

Saint-Sulpice jusqu'à l'autoroute et jusqu'à Toulouse. En fait, Lavour-Saint-Sulpice, c'est quand même le troisième pôle du Sud Tarn, un pôle de développement avec des zones d'activité d'intérêt régional, c'est la porte du Tarn 1 ou la porte du Tarn 2. En lisant les pages du dossier, il est fait référence à l'importance de Lavour-Saint-Sulpice en termes de démographie, d'emploi, et projet de développement économique futur. Et, en effet, en 2025, le bassin de vie de Lavour-Saint-Sulpice comptera 40 à 60 000 habitants. Et l'on ne trouve, dans votre dossier, au final, qu'une petite ligne, page 30 sur l'itinéraire Castres-Lavour-Saint-Sulpice-Toulouse qui est long de 82 kilomètres environ, le temps de parcours moyen est à peine inférieur à 1 heure 20 en raison de la traversée de Lavour. Alors, ce sur quoi je voudrais insister, c'est sur le fait que le contournement de Lavour, qui est tant réclamé par les élus, vous ferait gagner les vingt petites minutes qui font la différence avec le projet qui est retenu aujourd'hui ou, en tous les cas, qui est soumis à la discussion ; et accéder à l'A68 avec le nouvel échangeur routier qui a été décidé à Saint-Sulpice pour la nouvelle zone d'activité régionale. Par ailleurs, 7 000 véhicules/jour et plus entre Saint-Sulpice et Lavour, alors qu'il n'y en a que 4 000 entre Verfeil et Gragnague. Vous nous dites que la Charte InterSCoT 2005 a retenu, pour le Sud Tarn, Lavour-Saint-Sulpice comme un des pôles d'équilibre de l'aire toulousaine Villefranche sud, avec ses gares, sa voie ferrée, et que la région améliore tous ces équipements à grands frais. Et vous avez choisi, comme nouvelle infrastructure routière, l'itinéraire Castres-Verfeil, pile au milieu, entre Villefranche et Lavour-Saint-Sulpice, et loin des pôles retenus, et loin de la voie ferrée. Alors, juste ma question, c'est : quelle est la cohérence même au niveau de l'aménagement ? Et puis, est-ce qu'on ne pourrait pas revenir dans votre dossier sur étayer l'aspect de cet itinéraire du nord ? Qui permettrait de relier peut-être plus facilement moins cher, je ne sais pas bien tout cela, mais si vous pouviez le calculer davantage. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Bien, je donne la parole à Monsieur Grammont, maître d'ouvrage. Je vous en prie.

Philippe GRAMMONT : Il me semble que c'est une question à laquelle j'ai essayé un peu de répondre tout à l'heure, mais sans doute très mal. Donc, je vais reprendre quelques éléments là-dessus, si vous voulez. Donc, d'abord, vous avez vu dans le dossier, on présente, effectivement, l'état actuel, et vous l'avez cité, des différents itinéraires qui montrent bien que

l'itinéraire par la RN126 est l'itinéraire qui, aujourd'hui, est privilégié pour les déplacements entre Castres et Toulouse. C'est l'itinéraire aussi, comme je l'ai dit tout à l'heure, qui a déjà fait l'objet d'un certain nombre d'aménagements, donc, ce sont bien sûr les déviations de Puylaurens et de Soual, ce qui contribue bien sûr à renforcer son attractivité, notamment pour les camions. C'est aussi l'itinéraire sur lequel se situe, vous le savez, à la sortie de Castres, le secteur entre Castres et Soual, qui est un secteur aujourd'hui extrêmement dense en termes de trafics et qui mérite, effectivement, un traitement spécifique avec des enjeux tout à fait particuliers. Voilà ! C'est un ensemble d'éléments qui confirment bien, en fait, que le travail sur cet itinéraire a une cohérence par rapport aux données aujourd'hui qui existent en matière de déplacement et de trafic. Parce que vous évoquiez les trafics sur la route de Lavaur, si vous prenez la section avant, je crois qu'ils sont à 3 000. Vous voyez, donc, que cela dépend aussi quelle section on prend en compte. Voilà ! Donc, c'est l'ensemble de ces éléments et qui font aussi que l'on se situe dans le débat tel qu'il a été décidé par la CNDP, je rappelle, le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession au regard et en alternative d'un aménagement progressif. Donc, on est bien effectivement... c'est pour cela, effectivement, que vous trouvez dans le dossier la présentation et le choix de ces deux alternatives que vous évoquiez au début de votre intervention.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Donc, nous allons repasser sur le côté gauche de la salle. Est-ce qu'il y a des doigts qui se lèvent, des personnes qui désirent parler ? Attendez ! Vous, je vous ai en tête, mais pas encore. Non, parce qu'il a déjà parlé, donc, il ne parlera que s'il n'y a plus personne qui parle. Alors, un doigt se lève là-bas, monsieur, oui. Ensuite, oui, je... monsieur qui a un pull-over beige un peu foncé avec des lunettes, la jeune fille est là, voilà ! Ensuite, est-ce qu'il y a d'autres personnes qui désirent parler ? De ce côté, est-ce qu'il y a d'autres personnes qui désirent intervenir ? Au fond là-bas, il y a un monsieur avec les cheveux blancs tout au fond, enfin blancs, gris clair. Ensuite, monsieur avec un pull-over, voilà ! On a trois personnes. Alors, monsieur, je vous en prie. Voilà !

Lionel LABORIE : Bonjour à tous ! Donc, Lionel Laborie, Président des Jeunes Agriculteurs de la Haute-Garonne. Donc, je tenais à prendre la parole aujourd'hui pour... en complément de mes collègues, expliquer les soucis un petit peu aussi du monde agricole actuel ; à savoir que, justement, le monde économique n'est pas facile aussi au niveau agricole et qu'on

trouve... Bon, je n'ai peut-être pas toutes les données techniques non plus, mais il semblerait que la route actuelle ne soit pas submergée d'automobiles au point de devoir nécessiter une autoroute. Alors, après, je ne connais peut-être pas toutes les données non plus, donc, je ne vais pas non plus me prononcer trop là-dessus, même si je trouve dommage qu'on sacrifie un peu trop facilement des terres agricoles de qualité sur lesquelles nous installons aujourd'hui des agriculteurs. La consommation de l'espace rural a été bien expliquée par mon collègue. On veut essayer de le limiter au maximum et, justement, on aimerait éviter que ce tracé voit le jour pour la simple et bonne raison que c'est une zone qui, à l'heure actuelle, est fortement agricole et on aimerait qu'elle le reste. Donc, par souci de la pérennité des exploitations de mes collègues jeunes installés qui, justement, ont du mal aujourd'hui déjà à joindre les deux bouts et pour le souci... et que justement, comme le disait mon collègue aussi, une exploitation impactée dans sa totalité, à la limite, on peut trouver des solutions dans le sens où le type tout simplement, il n'a qu'à arrêter son activité et on trouve une solution dans ce style-là. Le souci, c'est que ce qui va se présenter dans 90 % des cas, pour ne pas dire plus, c'est que les exploitations vont être impactées sur une partie de leur surface. Ce qui va engendrer une baisse de revenu qui va les mettre encore plus en péril et qui va peut-être les obliger à cesser leurs activités juste pour une partie de leurs chiffres d'affaires. Tout simplement, donc... Le souci est de ne pas complètement mettre de côté le problème agricole en essayant de garder cette zone pour l'agriculture aussi et pour le paysage en évitant d'y mettre, d'y implanter une autoroute tout simplement. Voilà ! Merci beaucoup !

Nerte DAUTIER : Je vous remercie ! Ensuite, monsieur là-bas qui avait demandé la parole. Où est-ce qu'il est ? Monsieur !

Guy DOUMAYROU : Oui, cela vient.

Nerte DAUTIER : Cela vient. Très bien ! Ah, vous cherchez votre papier.

Guy DOUMAYROU : Oui, merci !

Nerte DAUTIER : Voilà ! Je vous en prie ! Allez-y !

Guy DOUMAYROU : Bonsoir ! Je m'appelle Guy Doumayrou, je suis transporteur à Castres et je suis Président des transporteurs routiers du Tarn. Pour commencer, je vais suivre une petite histoire que j'ai lu sur La Dépêche pour compléter Monsieur le Directeur de l'Hôpital Castres-Mazamet. J'ai lu cela il y a

une dizaine de jours. Un monsieur qui avait été, disons, attaqué par une vache du côté de Murat parce qu'elle avait perdu son petit veau qui était mort-né. Ce monsieur a été massacré. Il a réussi à s'enfuir en faisant le mort. Il a d'abord fait le mort, ensuite, il a rampé jusqu'à chez lui, il a appelé les secours. Une ambulance est venue le chercher et, à Brassac, ils étaient obligés de s'arrêter parce que ce monsieur souffrait trop, ils ont appelé l'hélicoptère. Voilà ! Je terminerais là-dessus. Mais c'était sur La dépêche il y a une dizaine de jours. Alors... Je fais, donc, du transport et je fais surtout une ligne Castres-Marseille-Toulouse. Quand je pars de Castres et que je vais à Marseille, je suis obligé de prendre (inaudible). Donc, je consomme énormément parce que c'est une route qui n'est pas très facile et, donc, je pollue. Par contre, quand je suis sur l'autoroute, je consomme beaucoup moins et je pollue beaucoup, beaucoup moins. Je peux même vous signaler que quand on revient, même si on a des après-midi de libre, pour les chauffeurs, ils ne passent pas par Castres. Ils vont directement sur Toulouse parce que, en économie, on est gagnant et surtout, on pollue toujours moins. Par contre, quand je fais Toulouse-Castres, évidemment, c'est plus difficile. Autre chose aussi, ce sont les ronds-points. Alors, les ronds-points, entre Mazamet et Verfeil, vous avez 17 ronds-points. Ce n'est pas une paille. Chaque fois qu'on a un rond-point, on est obligé de ralentir pour réaccélérer. Alors, il y a de l'usure, il y a surtout beaucoup de consommation. Voilà ! Autre chose, là, je vais rejoindre Monsieur Thouroude, je m'excuse mais j'avais déjà préparé mon truc. Je constate qu'il y a ces réunions sur 20 kilomètres les plus rapprochés de la capitale régionale, que les personnes ne sont pas du tout motivées pour l'autoroute, elles n'en ont que faire, elles sont à dix ou quinze minutes de Toulouse. Il fallait faire des réunions à Puylaurens, Villemur, Seysses Lagarrigue, La Bruyère, Val-de-Reuil, Saint-Albi, Saint-Amans, le bout du monde. Dans tous ces villages, les gens sont autrement motivés que par ici. Pour eux, c'est une nécessité absolue, c'est vital, primordial. C'est vrai qu'au bout du monde, il y a des vaches qui polluent plus que les poids lourds, mais moins que certaines présentes dans la salle, je veux parler écologie...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît Monsieur, on ne donne pas d'éléments qui soient nuisibles à quiconque. Je vous remercie.

Guy DOUMAYROU : Madame, je ne suis pas nuisible.

Nerte DAUTIER : Non, ce sont les éléments que vous donnez Monsieur...

Guy DOUMAYROU : Ecoutez ! Vous me coupez la parole ! Vous nous interdisez de parler, alors, bon, le débat est ouvert à tout le monde que je sache.

Nerte DAUTIER : Tout à fait ! Je vous demande de ne pas donner d'éléments nuisibles à quiconque, c'est tout. Je vous en prie !

Guy DOUMAYROU : Non, mais c'est trop vexant ! Pour le reste, je préfère m'arrêter. Merci. Au revoir !

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup ! Une autre personne, s'il vous plaît, qui avait levé le doigt.

Bruno FOGLIA : Bonsoir à tous ! Je m'appelle Bruno Foglia, je suis un humain voisin de la région. Voilà ! Je vais lire un petit texte avec lequel je suis d'accord qui me fera rebondir sur une petite intervention qui a eu lieu tout à l'heure. En début de débat, l'intervention de la dame, responsable du SCoT du pays d'Autan, concluait son intervention par, faute de solution alternative, le SCoT se prononce pour l'autoroute. Et le problème est là. Il n'y a pas d'alternative dans votre dossier. Puis, vous avez répondu, Monsieur Grammont, à une autre intervention, l'aménagement de la route a minima, ce n'est pas une alternative, c'est un autre projet. Alors, Monsieur Grammont, c'est quoi l'alternative à l'autoroute ou la 2x2 voies ? Votre dossier ne traite pas du mode de financement d'une 2x2 voies, il est tronqué, il s'ensuit que le débat est tronqué. Or, le code de l'environnement n'est pas là pour que les débats soient mis en place pour discuter uniquement de mode de financement. Excusez-moi. Il est là pour traiter de l'opportunité d'une infrastructure et, dans le cas qui nous concerne, de l'opportunité de privilégier l'itinéraire Castres-Toulouse nord-est plutôt que tout autre itinéraire pour le bassin Castres-Mazamet, de l'opportunité d'une mise à 2x2 voies de la RN126, RD42, RD20 plutôt que tout autre aménagement. Monsieur Grammont, c'est de votre responsabilité d'éclairer le citoyen et les élus avec votre dossier sur toutes les alternatives. Votre dossier est incomplet, vous devez le compléter pour le débat. Tout à l'heure, une jeune femme ici a parlé... la jeune agricultrice que je ne vois plus là, a parlé et j'ai senti beaucoup de ricanements dans la salle quand elle a dit : « Je suis allée en Amérique du Sud, et c'est un pays sous-développé ou en voie de développement ». Alors cela, et elle a dit : « Mais partout dans ce pays, on est desservi en bus ». Moi-même, je connais la Tunisie, c'est pareil, au fin fond de la Tunisie, il y a des bus partout. Ne rigolez pas ! Ne rigolez pas ! Nous sommes un pays riche, nous sommes tous riches, mais serions-nous

prêts, à titre individuel, à faire un effort personnel pour que, un plus un plus un plus un, tout le monde s'arrange. Nous sommes riches, nous sommes assis sur notre richesse, nous mangeons tous à notre faim, mais nous ne sommes pas prêts à lâcher quoi que ce soit pour que tout le monde en profite. Nous pensons dans un présent, dans un petit présent de petit humain qui va bientôt mourir demain, nous ne pensons pas à nos enfants qui arrivent derrière. Vingt-cinq ans, c'est ridiculement court pour une planète comme la nôtre. Bon, évidemment, cela serait un signe d'intelligence et de grande sagesse de s'engager sur des projets en se disant que nous n'en profiterons jamais, mais que ce sont ceux qui nous suivent qui en profiteront. Bon, en tout cas, je tiens aussi à saluer les gens qui sont venus de Castres en bus parce qu'ils donnent un bon exemple, par exemple, de petits efforts, mais je ne sais pas s'ils avaient eu à le faire de même sans qu'on leur donne un bus comme cela... en tout cas, moi, je salue cela. C'est un peu ironique de ma part mais, quand même, je pense qu'on peut tous, à notre niveau, faire quelque chose. Et je finirai par quelque chose parce que dans toutes les disciplines, quelles qu'elles soient, moi-même, je suis graphiste et quand j'ai à répondre à une demande bien précise, évidemment, même si une solution me paraît évidente au premier abord, je cherche énormément de solutions, je pars dans toutes les directions possibles, mais vraiment toutes, même les plus folles. Et c'est ce travail-là qui va valider vraiment si la première solution était la bonne ou pas. D'autres solutions.

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup, merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, devant sur le côté droit. Pardon, excusez-moi. Est-ce que devant sur le côté droit, il y a des doigts qui se lèvent ? Au fond, oui, un monsieur ici. Mais vous avez déjà parlé, donc, vous baissez votre doigt. Merci beaucoup ! Des personnes qui n'ont pas parlé encore ? Sur le côté gauche ? Vous n'avez pas parlé ? Alors, vous allez parler. Je vous en prie.

Gilles CESSÉS : Gilles Cesses sur Bourg-Saint-Bernard, habitant de Bourg-Saint-Bernard. Bon, il est vrai que... je comprends tout à fait les gens de Castres, mais il me semble qu'il y aurait beaucoup à faire sur l'existant. Si on prend la route au départ de Toulouse. Qu'est-ce qui gêne pour les gens qui vont sur Toulouse ? C'est... Il faut passer par Beaupuy il faut passer par Montrabé. Et il me semble que, là, il y aurait quand même une déviation existante à prendre. Certes qu'il y a le péage, mais c'est là où il faut quand même voir les choses

en face. Avec le péage, il faut que le péage recule, tout simplement. Et il faut donner cette partie de route gratuite aux personnes qui viennent de Castres ou... même pour nous-mêmes, pour tout le bassin du Girou et que tous ces gens-là puissent profiter d'un existant. C'est tout simple, ce n'est pas plus compliqué que cela. Et puis, en allant sur Castres, on fait un parallèle des zones à trois voies. On fait des ronds-points, ou s'il ne faut pas faire des ronds-points, il y a un existant à Saint-Pierre de Verfeil où il y a l'autoroute et il y a un pont qui passe dessous. Et tout simplement, on fait des bretelles. Et là, tout le monde y gagnera du temps, parce que quand on prend la route de Toulouse pour aller sur Castres et qu'on est en permanence à 90 kilomètres à l'heure avec des déviations de Soual qui existent, et des déviations de Puylaurens qui existent maintenant, il ne manque plus que la déviation de Cuq-Toulza et l'affaire est gagnée. Et le gain, le gain financier sera énorme et tout le monde y retrouvera son compte. Voilà ! C'était seulement ce que je voulais dire.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui n'ont pas encore parlé et qui souhaitent s'exprimer ? Alors, on va peut-être donner la parole à des personnes qui se sont déjà exprimées. Donc, je vais d'abord donner la parole à un monsieur qui m'a demandé... C'est Monsieur Bernardi, le Maire de Bannières, qui est derrière. Ensuite, monsieur ; ensuite, monsieur ; ensuite, ici, il y aura trois personnes. Alors, d'abord, ces trois autres personnes et ensuite ces trois personnes. Monsieur, je vous en prie.

Paul BERNARDI : Bonsoir Madame la Présidente ! Bonsoir mesdames, messieurs ! Je suis Monsieur Bernardi, le Maire de Bannières. Il y a dans cette salle des pour et des contre, on s'en est aperçu. Mais il y a aussi beaucoup d'indécis. Beaucoup d'indécis, pourquoi ? Je vous avais posé une question à Cuq-Toulza. Ce qui va rassembler beaucoup de monde, c'est l'emplacement du tracé. Vous m'avez dit que ce n'est pas l'objet du débat et qu'on était là pour oui ou pour non. J'en ai pris note. Mais Monsieur Grammont de la DREAL avait fait une ouverture quand il avait parlé que si l'autoroute se faisait, on réunirait de nouveau les élus, les riverains pour le tracé. Donc, ma question est la suivante : Si fin juin 2010, l'issue était favorable pour l'autoroute, êtes-vous prêt à réunir les élus, les riverains, les agriculteurs, pour déterminer le tracé ou, à l'heure actuelle, une esquisse du tracé est déjà faite et on ne viendra là que pour faire de la figuration ? Je vous remercie.



(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Monsieur Grammont, je vous en prie.

Philippe GRAMMONT : Oui. Alors, pour préciser, peut-être, la réponse que j'ai pu faire déjà à deux reprises, je crois, là-dessus. Donc, il y a eu, vous le savez, une concertation qui a été organisée en 2007-2008 sur, effectivement, les différents corridors qui étaient proposés à ce moment-là à la concertation. A la suite de cette concertation, un bilan de la concertation a été dressé qui est d'ailleurs à la disposition de tous, sur le site de la CPDP. Aujourd'hui, le bilan de la concertation est téléchargeable en ligne. Il dégage, donc, ce qui s'est dit... il indique tout ce qui s'est dit au cours de cette concertation. Elle dégage ce que l'on appelle, entre guillemets, un fuseau préférentiel qui se dégageait de cette concertation. Comme il s'y était engagé dès avant la concertation, d'ailleurs, le Ministre a saisi la CNDP, on est aujourd'hui, donc, dans le cadre... à la suite de cette saisine, dans le cadre de ce débat public, où effectivement on discute de l'opportunité, de l'accélération ou pas de la mise à 2x2 voies. S'il devait y avoir une décision positive de poursuivre, d'ailleurs, que ce soit de poursuivre le projet de concession ou un projet d'aménagement progressif, quelle que soit finalement cette décision en fonction de l'endroit et en fonction de cette décision, il y aurait bien sûr à remettre en place un dispositif selon des modalités qui restent à préciser, que l'on n'a pas réfléchi bien sûr aujourd'hui. Il n'y a pas d'anticipation par rapport à cela. Les décisions ne sont pas prises, mais, donc, une concertation qui serait à mettre en place selon des modalités à préciser, notamment, bien sûr, avec les élus et avec l'ensemble des parties prenantes, je dirais, des riverains, de façon à... parce que d'abord, des choses ont changé, bien sûr, des Maires ont changé depuis l'époque où on a pu réaliser la première étape de la concertation. Et dans ce cadre-là, on ne repartirait pas de rien. Une concertation a eu lieu, on n'a pas été sourd, on n'a pas été aveugle, des choses ont été dites, des gens se sont exprimés ; donc, cela serait, bien sûr, pris en compte. Des fuseaux, des corridors à l'époque ont fait l'objet de rejet massif, d'autres ont été proposés d'ailleurs, et ont fait l'objet de propositions nouvelles. Donc, c'est à partir de ces éléments-là, si, encore une fois, s'il devait y avoir une décision de poursuivre, que repartirait une nouvelle étape de discussion avec les... et de concertations locales.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Alors, d'abord monsieur au pull-over marron, puis, Monsieur à la cravate rouge devant.

Patrick COUSIN : Cousin Patrick, employé territorial de Castres. Madame la Présidente, mesdames et messieurs. Le train coûte cher. Il est toujours formidable d'entendre dire que le train est le moyen de transport le plus économique. Dans le dossier du débat public, il y a un petit tableau très intéressant à la page 38. Je ne sais pas si tout le monde a pris le temps de le lire, mais franchement, il faut le faire, c'est très instructif. Il s'agit d'un tableau qui indique le coût d'un trajet Castres-Toulouse en train. L'utilisateur paye 13 euros plein tarif pour un aller simple. Avec des formules d'abonnement, le coût baisse jusqu'aux alentours de 5 à 6 euros. Cela, c'est la part de l'utilisateur. Et on peut se dire que c'est effectivement un moyen de transport. Si on regarde la part du contribuable, les chiffres sont, là encore, très intéressants. L'utilisateur paye 23 % du billet, c'est la somme de 13 euros, la région en paye 26 % et l'Etat, 51 %. Si on fait un calcul rapide, on se rend compte que le prix d'un aller simple en train Castres-Toulouse est de 56 euros, donc, 43 euros payés par le contribuable. Vous ne rêvez pas, cela veut dire que chaque fois qu'un voyageur fait l'aller-retour Castres-Toulouse, cela coûte la coquette somme de 112 euros, dont le contribuable paye 86 euros, 86 euros de subvention à chaque voyageur. Qui peut encore, après cela, prétendre que le train est le moyen de transport le moins cher ? Pour mémoire, le prix d'un aller-retour Castres-Toulouse en train à 112 euros, c'est plus cher qu'un aller-retour en taxi qui ne coûte que 100 euros, sauf que l'un est payé avec nos impôts et pas l'autre. Et si l'on reste à cette page 38 du dossier du débat public, la légende qui est à côté du tableau ne laisse aucun doute. Je lis : « Répartition du coût d'un voyage en 2008, hors coût d'investissement sur l'infrastructure ». Hors coût d'investissement sur l'infrastructure, cela veut dire que les travaux réalisés sur la voie, comme c'est le cas en ce moment, ne sont même pas pris en compte dans ce calcul du coût du transport. On pourra toujours dire que c'est un choix de société, et que l'on a choisi de privilégier le transport ferroviaire. Je ne suis pas sûr que tous les citoyens contribuables seraient d'accord s'ils connaissaient ces chiffres, mais admettons. Mais il y a un autre aspect ; budgétairement, ce niveau de subventionnement touche très rapidement ses limites. C'est mécanique : si vous doublez le nombre de passagers, vous doublez le montant de la subvention. Cela veut dire que quand la fréquentation du train augmente, les finances publiques et régionales s'amenuisent. Le Président de la région Midi-Pyrénées, lui-même, reconnaissait en public que les finances régionales ne pourraient pas supporter une augmentation massive du nombre d'utilisateurs du rail. Dans ces conditions, je crois qu'on n'a pas le droit de

dire que le train est une solution économique, alors que certains poussent des cris d'indignation à l'idée d'une subvention d'équilibre qui sera payée par les contribuables. Il ne me semblait pas inutile de rappeler ces chiffres, qui sont tous à votre disposition dans le dossier. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci, monsieur !

Gilbert HEBRARD : Oui, cela a l'air de marcher. Je me représente Gilbert Hébrard, Conseiller Général du canton de Caraman et Maire de Vendine. Donc, cela fait un petit moment qu'on assiste à ces débats, et je trouve que cela devient un peu stérile. Il y a les pour qui sont toujours pour, et les contre qui sont toujours contre. Donc, moi, Madame la Présidente et Monsieur le Directeur, je propose peut-être d'évoluer, puisqu'il nous reste encore du temps d'ici la fin janvier, pour évoluer sur ce débat. Et, il y a des propositions qui sont faites, alternatives à l'autoroute et le tout autoroute, en parlant d'aménagement de cette route. Hier, quand j'entends les Castrais qui nous disent : « Il n'y a pas d'alternatives à l'autoroute ». Si ! Il y a des alternatives, et cela a été dit par certains intervenants. Il s'agirait d'y travailler et de savoir ce que cela va coûter, d'améliorer cette route. Là, aujourd'hui, nous n'avons aucun élément. On sait ce que va coûter l'autoroute, très cher, irréalisable. Rassurez-vous, elle ne pourra pas se faire, parce que les collectivités n'auront pas la subvention d'équilibre, parce qu'il est scandaleux de donner les routes payées par le contribuable à un organisme privé. Donc, tout cela ne pourra pas se faire. C'est intolérable ! Voilà.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Non, ce n'est pas sérieux, quoi, franchement !

Gilbert HEBRARD : Nous avons un point d'accord, c'est qu'il faut désenclaver Castres-Mazamet, nous en sommes conscients. Nous sommes des élus aussi responsables. Et pour fréquenter cette route tous les jours, nous sommes d'accord pour qu'il faille travailler là-dessus et trouver une solution. Alors, moi je vous propose qu'on travaille là-dessus. L'alternative, la 2x2 voies sans péage, cela ne se fera pas, l'Etat n'a plus un sou. Et moi, je propose qu'on travaille sur l'amélioration de cette route. Je vous assure que les collectivités, et je parle au nom du Conseil Général de la Haute-Garonne, est prêt à travailler là-dessus, trouver une alternative, améliorer

cette route, la sécurité, et nous serons tous d'accord. Je crois que cette solution, Madame la Présidente et Monsieur le Directeur, je vous demande de la prendre en compte. Et d'ici la fin du débat, qu'on puisse avoir au moins un débat intéressant là-dessus, parce que c'est quand même agaçant de toujours les entendre. Je regrette que quand un intervenant contre l'autoroute, on n'entend que des noms d'oiseaux à côté-là. Cela vole vraiment très bas ! Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Bien, je vous remercie. S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Alors... Non, s'il vous plaît ! Pour le moment, je vais donner la parole à Madame la Présidente de la Commission particulière du débat public, Madame Barrès.

Danielle BARRES : Oui ! On a beaucoup entendu ce soir, et Monsieur Hébrard me donne l'occasion de vous apporter une précision, on a beaucoup entendu ce soir parler de solutions alternatives à celles présentées par le maître d'ouvrage dans son dossier, ce soir et aussi dans d'autres réunions précédentes, mais je veux dire que ce soir, cet argument a pris en masse, si je puis dire. Je voudrais vous informer que nous avons reçu, la Commission particulière du débat public a reçu officiellement une demande d'études complémentaires sur, justement, l'étude de ces solutions alternatives. Nous avons étudié cette demande. Nous avons jugé qu'elle présentait un certain intérêt, nous l'avons transmise à la DREAL, en lui indiquant les points qui nous paraissaient importants... enfin, les points sur lesquels il nous paraissait important qu'elle apporte des éléments de réponse. Nous avons reçu la réponse de la DREAL vendredi soir, qui est une réponse négative, sauf sur deux points qu'éventuellement on peut développer, qui sont l'étude de l'effet qu'aurait une limitation de vitesse à 110 au lieu de 130 sur une autoroute, ce qui n'a rien à voir avec une étude alternative, et l'autre qui concerne la mise à disposition d'un certain nombre d'éléments sur le projet d'opérateurs de fret de proximité. Donc, là, on devrait avoir des éléments rapidement sur ces deux points. Pour le reste, la réponse de la DREAL a été négative. Je ne reviendrais pas... enfin, Monsieur Grammont développera éventuellement les raisons pour lesquelles il a répondu négativement. Et, la lettre qui nous a été envoyée par la DREAL sera mise en ligne sur notre site Internet. Notre position actuellement à la Commission particulière, nous prenons acte, bien entendu, de cette réponse négative. Cela ne préjuge pas d'une suite éventuelle que nous pourrions donner à cette demande que nous étudions actuellement. Voilà ce que je voulais vous dire.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Donc, Monsieur Grammont va compléter les propos de Madame Barrès. Et ensuite, on reprendra une petite série des questions.

Philippe GRAMMONT : Pas, peut-être, pour compléter, si vous le permettez, éclairer le point de vue du maître d'ouvrage, et surtout vous indiquer sur quoi est fondé le fait que nous ayons, effectivement, indiqué à Madame la Présidente que nous ne pouvions pas donner suite à cette demande. Tout d'abord, si vous permettez, c'est une demande adressée par le collectif RN 126, que nous a retransmise donc Madame la Présidente. Tout d'abord, si vous le permettez, je reviens, mais en deux mots, sur les fondements de la demande, qui était fondée sur trois appréciations que porte le collectif ; d'une part, le projet que nous présentons serait irréaliste. Alors là, je crois que, si vous voulez, le dossier que l'on a construit et qui présente le projet, et puis l'ensemble des éléments que l'on a pu apporter, en réponse aux différentes questions qui ont pu être posées au cours du débat, qui sont toujours en train d'être posées, montrent que notre point de vue sur cette opinion n'est pas fondée ; deuxièmement, la deuxième appréciation du collectif porte sur le fait que l'opportunité du projet proposé par le maître d'ouvrage ne serait jamais abordée dans le dossier support que nous avons élaboré pour le débat. Alors, je rappelle que ce dossier a été approuvé... enfin, validé par la CNDP, et jugé comme suffisamment complet pour être porté au débat ; troisième appréciation, le projet serait non conforme à la loi Grenelle 1. On a déjà eu l'occasion d'aborder cela. Il faut rappeler que dans la loi Grenelle 1, il y a effectivement la possibilité d'augmenter les capacités routières pour des raisons d'intérêt local, et enfin, le dossier montre parfaitement les différents progrès en cours en matière de transport en commun, en l'occurrence ferroviaire, y compris les scénariis volontaristes qui peuvent être envisagés, pour aller plus loin. Je tenais quand même à préciser ces éléments sur les préambules, parce que cela me paraît important de voir d'où l'on vient et sur quels fondements, et de répondre à ces appréciations-là. Sur les modalités... sur les modalités de réalisation des études complémentaires, nous, il nous apparaît, maître d'ouvrage, qu'au cours du débat public nous considérons que, de façon générale, les études complémentaires relèvent de la compétence de la CPDP et de la CNDP dans le cadre d'expertises réalisées de façon indépendante du maître d'ouvrage, d'ailleurs ce qui est le meilleur gage, effectivement, d'impartialité, je dirais, des études complémentaires et des expertises en question, et on se fonde là-dessus, bien sûr, sur

l'article R121-7 du Code de l'environnement. Sur le fond... donc, cela c'est sur les modalités de réalisation possible des études. Sur le fond, j'ai eu l'occasion tout à l'heure, et puis Madame la Présidente l'avait indiqué en début de séance, et j'ai eu l'occasion de rappeler que le projet... le débat, portant sur l'achèvement de la mise à 2x2 voies par mise en concession, est en alternative à un aménagement progressif, et que donc, les projets... les demandes qui sont faites par les collectifs, qui portaient sur un aménagement a minima ou l'aménagement d'autres itinéraires ne nous paraissent pas être des alternatives aux projets proposés par le maître d'ouvrage mais d'autres projets, sans rapport avec celui que nous traitons et qui fait l'objet du débat. Sur le principe et sur le fondement de l'objet de la demande du collectif RN 126, il nous semble qu'il est de nature à remettre en cause le dossier même du maître d'ouvrage et sa validation à un moment donné par la CNDP. Et enfin, mais cela, je dirais que c'est en quelque sorte d'une autre nature, donc le délai dans lequel on pourrait être amené à réaliser ce type d'étude qui, dans le cadre du débat public, nous paraît maintenant extrêmement difficile et contraint pour faire des études sérieuses dans le délai qui reste au débat. Voilà, c'est l'ensemble de ces éléments qui a fait que nous avons considéré que nous ne pouvions pas donner suite à ces demandes qui nous paraissaient, en tout état de cause, s'inscrire dans le cadre d'expertises complémentaires possibles, bien sûr, mais cela ce n'est pas de notre appréciation par la CPDP et la CNDP.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. De toute façon, ces deux documents, que ce soit la demande du collectif RN 126 que ce soit la réponse du maître d'ouvrage, seront sur le site, et vous pourrez les consulter. Et la CPDP donc s'interroge sur les orientations et la suite à donner sur ces deux éléments. Alors, est-ce que... Pardon ! C'est... Rien n'est hors sujet, le débat est totalement ouvert. Alors, nous allons... S'il vous plaît ! Nous reprenons une série de trois questions de personnes qui... Alors, madame, au fond, n'a pas parlé encore. Bravo. Donc, vous allez parler. Oui, allez-y !

Monique CASIMIR : Merci. Non, là, je réponds à ce que vient de dire le maître d'ouvrage. Enfin, je ne suis pas...

Nerte DAUTIER : Présentez-vous, s'il vous plaît, madame.

Monique CASIMIR : Pardon, oui. Je suis Monique Casimir, j'habite à Bourg-Saint-Bernard, je suis médecin sur Toulouse, et je fais le trajet tous les jours sans autoroute. Voilà ! Et là, je me pose la question par rapport à ce que vient de dire

le monsieur... alors, je suis arrivée un peu en retard, qui est donc, le maître d'ouvrage, si je comprends bien...

Nerte DAUTIER : Tout à fait !

Monique CASIMIR : ... et que toutes les expertises ou toutes autres alternatives ne semblaient pas pouvoir être expertisées, prises en compte, quoi que ce soit. Mais alors, à quoi sert le débat public ? On est là pour dire : « Oui à l'autoroute » ?

(Applaudissements)

Monique CASIMIR : On dit : « Oui », et puis, c'est terminé. Si on ne peut pas, nous, demander en tant que citoyen d'autres expertises que le maître d'ouvrage, à quoi cela sert ?

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, ce qu'on peut dire en deux mots, c'est qu'effectivement, le débat sert éventuellement à faire émerger d'autres demandes ou d'autres alternatives. Le maître d'ouvrage... s'il vous plaît ! Le maître d'ouvrage, lui, a fait son travail dans un dossier circonstancié, qui a été approuvé par la CPDP et la CNDP sur un titre bien précis, et ensuite, justement, l'intérêt d'un débat, c'est que peuvent émerger d'autres alternatives, d'autres propositions qui seront mises ou non à l'étude suivant les demandes que nous pourrons faire ou pas. Voilà ! S'il vous plaît, c'est une réponse et il n'y a pas de discussion bilatérale parce que sinon, on ne s'en sort pas. Alors, monsieur avec la cravate grise, vous aviez posé une question. Ensuite, là, je crois qu'il y avait... le monsieur qui avait déjà parlé, oui. Et puis, la dame blonde. Voilà ! Alors, ces trois personnes, vous reprenez la parole, en vous représentant si cela ne vous ennue pas. Vous n'avez pas de micro ? Ça y est ! Voilà, il arrive. En fait... voilà ! Merci beaucoup.

Franck THOREL : Merci Madame la Présidente, merci Madame Dautier de m'offrir à nouveau la possibilité de m'exprimer. Je suis Franck Thorel, j'habite à Castres, je suis transporteur autocariste. Donc, nous parlons depuis le début des sessions du débat public du désenclavement du Sud d'un département, et nous le comparons à une seule ville. Certes, c'est une mégapole, mais c'est quand même une ville. D'accord, à Toulouse, il y a des industries, de grandes entreprises, de l'emploi, on y trouve de nombreux sièges de grandes sociétés dans de gros immeubles de verre et d'acier. Plaque tournante de l'activité ferroviaire régionale, les trains arrivent de

partout et partent n'importe où. Réseaux autoroutiers, roclades, périphériques intérieurs, extérieurs, réseau de transports urbains surdéveloppé, métros courant sur toutes les avenues, boulevards, rues. Mais si tout cela fait rêver certains, ce n'est pas le cas pour moi. A Castres, Mazamet, Cuq-Toulza, dans le Sidobre, dans les Monts de Lacaune, il y a des compétences, il y a du savoir-faire, du savoir-vivre, il y a des métiers aussi divers que variés, de la technologie, de la santé, de l'enseignement, de l'artisanat et de l'agriculture. Il y a des montagnes, des plaines, des forêts, des lacs, un passé géologique et historique particulièrement chargé, et j'en passe. Les favorables et les opposants s'accorderont à le dire : « Toulouse a tout à nous envier ». Si nous avons une autoroute, nous pourrions l'emprunter, nous pourrions passer à côté. La liberté, c'est le choix, et le choix, c'est la liberté. Mais ce sera surtout aux Toulousains de l'emprunter, car la richesse de Midi-Pyrénées, elle est chez nous, mais pas forcément chez eux. Si je devais faire un distinguo entre le projet autoroutier et le désenclavement du Sud du Tarn, je dirais que je suis favorable à l'autoroute, mais que pour le désenclavement du Sud de mon Département, je suis avant tout partisan. Dans un deuxième temps, je voudrais répondre à la personne de la Communauté de Communes de la Haute Vallée du Thoré, qui s'est exprimée au début du débat, ainsi qu'à toutes les personnes qui ont parlé du transport en bus entre Castres et Toulouse. Je tenais juste à préciser que le Conseil Général, celui là même qui, en partie, finançait l'autoroute A68, a mis en place en sa qualité d'autorité organisatrice des transports un bus tous les quarts d'heure entre Castres et Albi aux heures d'affluence, et au pire, dans le reste de la journée, c'est toutes les demi-heures. Pourquoi la région n'a pas opté pour un cadencement aussi logique et surtout aussi efficace ? Est-ce que la région, et Toulouse en l'occurrence, se contente de penser que les Sud-tarnais n'ont aucune des raisons de descendre de leurs tracteurs pour prendre le bus ? En conséquence, puisque vous êtes en Haute-Garonne, et je m'adresse à tout le monde, je vous demande ce soir, devant témoin, de demander à la seule autorité organisatrice compétente de prendre exemple sur ce qu'a fait le Conseil général du Tarn. L'autoroute, on l'aura peut-être, on ne l'aura peut-être pas. Même si on l'a, ce sera en 2015. D'ici là, ce n'est pas la peine de s'asseoir et de croiser les pouces, on peut améliorer beaucoup de choses. Des bus plus nombreux entre Castres et Toulouse, effectivement, pour l'instant, c'est une solution. Dans un dernier temps, je tenais à dire que je suis favorable à l'autoroute, mais cela ne veut pas dire que je suis insensible aux facteurs humains que l'on entend durant ce débat. Je comprends aisément que personne n'ait envie d'avoir une autoroute en plein milieu du



salon ni au milieu d'un troupeau qui est heureux de paître dans son pré de Bourg-Saint-Bernard. Je suis persuadé que les huées et les sifflets ne mèneront à rien. Et je demande donc à la DREAL de faire en sorte de présenter un projet qui maximisera les chances de tous, tout en minimisant les pertes de chacun. Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous en prie !

Pascal LEPLATOIS : Oui, bonsoir ! Donc, je m'appelle Pascal Leplatois, j'habite Cambon-lès-Lavaur, je suis ingénieur de recherche dans une entreprise pharmaceutique. Simplement, une petite remarque concernant ma première intervention à Cuq Toulza consistait à poser une question concernant le positionnement des collectivités. Bon, j'ai eu une réponse partielle. A cet égard, j'aimerais bien voir l'avis du Conseil régional du Midi-Pyrénées sur le site de la CNDP... enfin, moi, je l'ai consulté, il n'y a pas très longtemps, je ne l'ai toujours pas vu, mais cela a pu m'échapper. Donc, ce soir, deux questions techniques adressées à la DREAL, et qui concernent le calcul du bilan carbone que vous présentez dans l'étude de déplacement multimodal, page 167, et qui concerne les valeurs de ratio d'émission de gaz à effet de serre que vous utilisez pour calculer pour établir le bilan carbone. Vous faites état du document de référence que vous avez utilisé qui est celui de l'ADEME. En revanche, nulle part, je n'ai trouvé l'année du document de référence. Vous le savez peut-être, l'ADEME a sorti un document de référence 2009, qui n'est peut être pas encore disponible au public, mais je pense que vous l'avez. Il y a un document version 5-2007, où sont données des valeurs d'émission de voitures particulières essence et diesel. Et, je ne retrouve pas de correspondance entre les valeurs que vous annoncez dans votre document et celles qui sont données dans l'ADEME version 5-2007. Donc, pourquoi ? La seconde remarque concerne le graphe, l'histogramme pour les utilisateurs d'Excel, je pense que la question que je vais poser leur parlera. En tout cas, bon scientifique que je suis, je ne vois pas l'unité de valeurs utilisées pour les ordonnées... l'axe des ordonnées. Vous avez des chiffres 50 000, 110 000, 150 000, mais on ne sait pas de quoi. De quoi parlez-vous ? ... Deuxième question, et j'ai terminé.

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT : C'était...

Nerte DAUTIER : Monsieur le maître d'ouvrage.

Philippe GRAMMONT : J'ai peur de ne pas avoir là tout de suite les éléments de réponses à vous apporter, mais on s'engage bien sûr à vous donner ces précisions, soit par écrit, soit dans une prochaine réunion.

Pascal LEPLATOIS : Bon, on a l'occasion de poser un certain nombre de questions sur l'aspect scientifique... Pardon ! ... Egalement sur le fait que vous annoncez dans le dossier que les études notamment de trafic sont probabilistes, or... alors, je n'ai pas eu encore le temps d'étudier bien comme il faut le dossier, mais nulle part, ah oui, une seconde remarque aussi que je voulais faire sur l'analyse, c'est que nulle part vous ne donnez cette probabilité des résultats de trafic.

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, on ne va pas peut-être...

Pascal LEPLATOIS : Oui, d'accord. J'aurais l'occasion de poser... oui, oui, j'aurais l'occasion de poser la question sur le site de la CPDP.

Nerte DAUTIER : ... C'est très technique. Je crois que tout le monde n'est pas au même niveau de connaissance. Alors, par contre, ce que je peux vous dire c'est que la délibération du Conseil régional est sur le site de la CPDP, sous le thème « Avis ». Donc, vous verrez, regardez, et puis si cela n'y est pas, il faut nous informer. Ensuite, il y avait une autre personne donc... voilà madame, ensuite, oui, je vois bien au fond qu'il y a une main qui se lève, il y a deux mains... oui, tout à fait. Allez-y madame, je vous en prie !

Brigitte LAQUAIS : Oui. Brigitte Laquais. Merci de me redonner la parole, parce que...

Nerte DAUTIER : Mais je vous en prie !

Brigitte LAQUAIS : ... je suis intervenue sur Revel. Donc, je voudrais vous dire sur des sujets qui ont été abordés un petit peu ce soir. On parle beaucoup aujourd'hui de développement durable, et c'est sans doute une très bonne chose. Ce qui est un peu dommage, c'est qu'un mot chasse l'autre, et que pendant ce temps, on parle beaucoup moins d'aménagement du territoire. Pourtant, l'aménagement du territoire est fortement lié au développement durable. L'aménagement du territoire, cela revient à équilibrer le développement économique des régions et des départements, à faire en sorte que les entreprises ne soient pas toutes concentrées dans les métropoles, que certains coins de France ne se désertifient pas, et que l'on

ne soit pas obligé de partir loin de chez soi pour trouver un emploi. Mais cela, c'est aussi du développement durable. Parce qu'à l'heure où l'on parle de bilan carbone, il est évident que celui qui habite à Mazamet ou à Castres, et qui est à 10 minutes de son travail... de son lieu de travail, il a un bilan carbone bien meilleur que celui qui doit passer trois quarts d'heure tous les matins pour traverser la banlieue de Toulouse. Réduire les distances entre l'habitat et le travail, c'est bon pour l'environnement, c'est surtout bon pour la qualité de vie et l'équilibre personnel et familial. Mais pour cela, il faut qu'il y ait dans un même endroit des logements et des entreprises. Pour les logements, il n'y a pas de vraie difficulté dans le Sud du Tarn, il y a même au contraire la possibilité d'accueillir un grand nombre de personnes. Rappelons-nous qu'ici, à Mazamet, il y avait 17 000 habitants en 1973, alors qu'il n'y en a plus que 10 000 aujourd'hui. Cela veut dire qu'une ville comme celle-ci a la capacité d'assumer une croissance démographique importante dans de très bonnes conditions, et cela, en préservant le cadre naturel sans empiéter sur les espaces agricoles, ce qui n'est évidemment pas le cas autour de Toulouse. D'ailleurs, vouloir continuer à entasser les gens autour des grandes villes est ahurissant. C'est même un contresens total, alors qu'il y a des villes moyennes qui peuvent opposer un cadre de vie équilibré. Donc, ici, il y a l'habitat, mais non les entreprises. Il y a des zones industrielles, il y a des nouvelles technologies, il y a une technopôle, il y a tout ce qu'il faut ici, mais avant de s'implanter, une entreprise commence par regarder une carte, et s'il n'y a pas d'autoroute, elle se dit qu'elle ne va pas aller dans un coin perdu alors qu'il y a d'autres villes bien desservies dans la région. Je sais bien que certains disent qu'avec une autoroute, les entreprises locales partiraient toutes à Toulouse. Franchement, cela ne tient pas debout. Pourquoi voulez-vous qu'elles partent ? Parce qu'on lui met à Toulouse ? Parce que les terrains, ils sont moins chers ? Non ! Une fois que le désenclavement sera réalisé, je ne crois pas que beaucoup d'entreprises partent, mais je suis sûre que beaucoup y viendront. L'autoroute est l'élément qui manque pour permettre à Mazamet et à Castres de redémarrer pour de bon, et de finir la reconversion qu'elle engageait avec des emplois de proximité, des déplacements mesurés et des conditions de vie équilibrées. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci, madame. Alors, il y a une dame dans le fond et un monsieur à la chemise rayée, ce sera les deux dernières questions. Non, une dame dans le fond, complètement

là-bas, qui voulait parler. Donc, monsieur qui est debout, vous parlez, et ensuite le monsieur à gauche qui lève le doigt avec la chemise rayée. Ce sera les deux dernières personnes qui interviendront. Merci.

Jean-Louis LARENG : Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs ! Jean-Louis Lareng, Conseiller municipal et accessoirement adjoint à Mons en périphérie toulousaine, à 6 kilomètres de l'agglomération toulousaine, et donc je n'ai pas les difficultés comme les Castrais au niveau du déplacement, quoique je travaille sur Purpan, et il me faut parfois, et bien souvent, une heure trente, une heure quarante-cinq pour aller travailler. Mais, l'autoroute existe déjà chez nous, nous avons les rocades à 110, pour moins consommer. Ce que je voulais dire, je pose une question. Pourquoi ne pas faire plutôt qu'un débat public... le débat public, c'est bien mais chacun est pour ou chacun est contre, moi, particulièrement, je serais contre, et je serais pour une amélioration de la Route Nationale, avec une petite partie autoroute ou du moins 2x2 voies qui est déjà réalisée, et je souhaiterais, moi, par contre, que vous preniez en compte la demande d'une votation publique. Pourquoi, sur tous les territoires traversés, vous ne réalisez pas un référendum initiative locale ? ... J'ai dit.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie monsieur de cette suggestion. Elle sera notée, et puis nous verrons. La dernière personne ?

Frédéric MANON : Oui, bonsoir ! Donc, Frédéric Manon du collectif RN 126, et...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, vous écoutez.

Frédéric MANON : ... Donc habitant à Lacroisille, je travaille au centre spatial de Toulouse dans un domaine un peu particulier, qui est la modélisation et la simulation des grands systèmes. Donc, je suis assez intéressé par les travaux qui ont été réalisés par la DREAL concernant les simulations et modélisations de trafic. Je vais rebondir sur la réponse de Monsieur Grammont concernant la demande d'étude que nous avons déposée il y a peu de temps, et en particulier, reprendre les trois constats que vous réfutez. Le premier constat concerne le caractère irréaliste du projet autoroutier, mais pour cela, je vais m'appuyer sur une simple comparaison avec l'autoroute A19, qui nous a été présentée à Caraman. Et en deux chiffres, ce projet qui fait 100 kilomètres a coûté 960 millions d'euros TTC, donc ramenés au kilomètre, cela fait 9,6 millions d'euros le kilomètre. Et, entre le débat public

et sa mise en œuvre, il s'est écoulé 10 ans. Donc, quand je ramène cela au projet d'autoroute Castres-Toulouse, ou si on considère qu'on a à peu près 50 kilomètres encore à réaliser, le projet que vous présentez, on est à, à peu près, 6 millions d'euros du kilomètre TTC, valeur 2009, ce qui est totalement incohérent avec les coûts du projet A19. Et les coûts du projet A19, les 9,6 millions d'euros, c'est ce que l'on retrouve dans les bilans LOTI, qui sont des bilans qui consistent à vérifier par rapport au projet autoroutier qui ont été déjà réalisés, de vérifier les coûts moyens, les délais de réalisation, les estimations de trafic. Et, en général, on constate que les coûts des projets autoroutiers sont sous-estimés de 30 %. Donc, pour nous, le projet est irréaliste sur les coûts que vous présentez et sur la problématique du financement, puisque aujourd'hui le Conseil général de Haute-Garonne est contre le projet autoroutier, le Conseil régional est pour l'aménagement de la route, et le Conseil général du Tarn dit : « On est prêt à financer mais si cela ne coûte pas cher aux ménages et si cela ne coûte pas cher aux collectivités », autant dire qu'il n'y a pas de financeurs sur cette affaire. Le deuxième constat, je vais essayer d'aller un petit peu plus vite...

Nerte DAUTIER : Oui ! Il faut aller vite.

Frédéric MANON : ... c'est sur la prédiction de vos trafics. Je vais prendre juste un chiffre pour montrer que vos trafics sont surestimés. C'est le Produit Intérieur Brut que vous utilisez qui est à 1,9 %, constant sur la période 2007-2025. Or, depuis la crise, le Produit Intérieur Brut est en 2008 de l'ordre de 0,2 % ; pour la période 2009, il est estimé par l'OCDE à moins 3 % ; pour 2010 et 2011, on est proche de 0 %. Or, une erreur de 0,4 % sur ce PIB entraîne une erreur de prédiction de 8 à 10 % sur 5 ans, sur vos prédictions de trafics. Donc, aujourd'hui, vos estimations, pour moi, elles sont totalement surestimées. Ensuite, le troisième constat, vous le faites par rapport... enfin, que l'on avait fait, c'est par rapport à la loi Grenelle. Vous dites : « Si, si, on est conforme par rapport à la loi Grenelle. » Je rappelle que sur la loi Grenelle, il y a trois aspects... trois parties, qui sont prises en considération pour justifier le projet autoroutier : ce sont les aspects congestion, sécurité et intérêt local. Congestion, il n'y a pas de congestion sur l'itinéraire en dehors du problème au droit de Castres, au niveau de Castres-Soual, section Castres-Soual. Sur le reste, pas de problème de congestion. La sécurité, la RN 126 n'est pas plus dangereuse que les autres routes du Tarn, elle est même moins dangereuse que la route Castres-Lavaur.

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît !

Frédéric MANON : Alors, s'il vous plaît ! Là, concernant cette affaire-là, on fournira une note...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, chut !

Frédéric MANON : ... une note sur l'accidentologie des routes du Tarn et, en particulier, de la RN 126, on peut le démontrer. Et sur l'intérêt local, je suis désolé, mais votre dossier ne démontre absolument pas qu'il y a un intérêt, pour le bassin d'emploi, à aller sur Toulouse Nord-Est.

Nerte DAUTIER : Il vous reste 5 minutes. Cinq secondes, pardon !

Frédéric MANON : Oui, je peux les utiliser les 5 minutes, mais...

Nerte DAUTIER : Voilà.

Frédéric MANON : Donc, aujourd'hui, votre dossier est totalement incomplet...

Nerte DAUTIER : C'est fini !

Frédéric MANON : ... et nous demandons à ce qu'il y ait...

Nerte DAUTIER : C'est terminé !

Frédéric MANON : ... l'étude de toutes les solutions alternatives à ce projet. Merci.

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors ! S'il vous plaît, s'il vous plaît ! ... Je pense quand même que les propos de Monsieur Manon appellent quelques précisions de la part du maître d'ouvrage. Donc, je lui donne la parole 5 minutes, et ensuite, nous clôturerons cette réunion. Merci de l'écouter.

Philippe GRAMMONT : Oui ! Merci de me permettre de réintervenir sur un certain nombre de points, effectivement. Sur les coûts, on a déjà eu l'occasion d'aborder plusieurs fois cette question, on l'a même abordée en présence du concessionnaire de l'autoroute A19. On a eu, lorsqu'il était là, à la réunion thématique que l'on a eue à Caraman, cette

discussion, effectivement sur le fait qu'il pouvait y avoir des différences de coût entre certaines infrastructures. Alors, pour mémoire, on est de l'ordre, nous, de 6 millions et demi, en valeur 2009, effectivement en coût du kilomètre ! Et, je rappelle la réponse qu'a faite le concessionnaire de l'autoroute A19 ce jour-là, en indiquant bien qu'il était extrêmement difficile de comparer les coûts de cette autoroute-là avec les coûts du projet que l'on présentait, parce que sur son autoroute, il avait trois bifurcations avec d'autres autoroutes, qui sont des bifurcations d'un coût considérable, qu'il avait été amené à mettre en place le long de cette autoroute, par exemple une gendarmerie, on n'a pas ce type de projet aujourd'hui, et donc on avait un certain nombre de contraintes qui étaient proprement liées au projet en question, et qu'on ne retrouvait pas forcément sur le projet que l'on propose aujourd'hui au débat public. Nos coûts, ils sont fondés sur un certain nombre de ratios que l'on a et que l'on trouve sur des opérations réalisées, notamment la déviation de Puylaurens que vous connaissez tous. Voilà ! Donc, je suis ferme et solide sur ces coûts-là. Sur les aspects délais, pareil ! Cela dépend, si vous voulez, de ce que l'on prend en compte. Effectivement, il nous a bien expliqué, le concessionnaire de l'A19, qu'il était remonté les 10 ans, on remonte, si vous voulez, à une déclaration d'utilité publique au cours de laquelle, par la suite, il y a eu un certain nombre de temps passé pour choisir les modalités vers lesquelles on allait s'engager. Et nous, on affiche, et c'est clairement un délai qu'on est en situation de tenir, que si on a une décision... effectivement, si on avait une décision de poursuivre à l'horizon de l'année 2010, on est en situation d'arriver au projet de mise en service d'une concession à l'horizon 2015, ce qui laisse 5 ans et demi pour faire un projet de ce type-là. Cela me paraît tout à fait cohérent. Vous évoquez ensuite les questions de prévision de trafics. Alors, c'est vrai que l'on a pris en compte comme hypothèse de base, aujourd'hui, un PIB à 1,9, parce que c'est, je dirais, les règles de l'art aujourd'hui en matière de prévision de trafics en France. Vous noterez que c'est un PIB que l'on prend là sur une période longue... attention à ce qui se passe sur des périodes courtes, on est sur une période longue, à l'horizon 2025, et vous noterez aussi que c'est en gros, même un peu en dessous de ce qui s'est passé au cours des 20 dernières années, en moyenne. Après, si vous voulez, vous avez vu dans le dossier, on a souhaité éclairer cette question-là. Qu'est-ce qui se passerait si on n'atteignait pas... si on n'avait pas ce type de... si le PIB évoluait de façon différente ? Et donc, on a fait un test de sensibilité avec un PIB à hauteur de 1,5 au lieu de 1,9, et on a montré, effectivement, l'impact que cela pouvait avoir. Alors, de

mémoire, de l'ordre d'un millier de véhicules en moins, je crois, sur l'autoroute, 800 ou 1 000 véhicules en moins sur l'autoroute. Donc, on a quand même, si vous voulez, essayé d'éclairer ces questions-là, parce qu'effectivement, il faut donner aussi les perspectives et les fourchettes qui peuvent intervenir dans le futur. Voilà quelques éléments d'éclairage complémentaire, si vous voulez, par rapport à cette dernière intervention.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci. Merci, Monsieur Grammont. Merci à tous pour cette réunion qui, je crois, a été fort intéressante, ma foi, et qui nous a permis d'entendre, pour une fois, en nombre, si je puis dire, des agriculteurs. Excusez-moi pour cette aparté qui provient de mes... c'est une déformation professionnelle cela chez moi, mais je suis contente d'avoir entendu des agriculteurs ce soir. Je voudrais juste vous dire une chose que j'ai oubliée de vous dire en début de réunion. Le 28 janvier, on a la réunion de clôture de ce débat à Verfeil. Je voulais vous signaler que cette réunion ne sera pas une réunion comme les autres. C'est-à-dire, il ne sera plus temps, là, de développer des argumentations sur le projet, quoique si on a le temps, pourquoi pas. L'intérêt de cette réunion, ce sera surtout de savoir ce que les uns et les autres retirent en gros de ce débat. Donc, nous, nous ferons, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, on essaiera de faire cela à travers un film. Le maître d'ouvrage fera cela aussi, et nous redonnerons donc la parole, et c'est essentiellement pour cela que je voulais vous le signaler, notre règle, selon laquelle ceux qui ont parlé une fois ne parlent pas, sauf s'il y a de la place, ne jouera pas ce jour-là. Nous demanderons, effectivement, à tous les acteurs institutionnels de donner leurs sentiments sur ce débat de la même façon que nous l'avons fait pour la réunion d'ouverture à Castres. Mais nous organiserons cela avec eux. Et, j'espère que nous pourrons le faire dans de bonnes conditions, de façon à laisser la place aussi pour que les habitants de Verfeil et des environs puissent également donner leurs sentiments sur le débat. Mais je pense que nous devrions avoir le temps de faire cela. Merci beaucoup ! Je vois un doigt qui se lève. Je pense que c'est... Est-ce que vous pouvez donner un micro à monsieur qui est, je crois, Conseiller municipal de Verfeil, justement ? Maire de Verfeil... Excusez-moi, monsieur le Maire ! J'ai eu un... Est-ce qu'on peut lui donner un micro ? Merci.

Joël BOUCHE : Madame la Présidente, j'ai exprimé dans mon intervention le désir de respecter les règles, c'est-à-dire de



réserver mon intervention sur le fond, sur mon territoire, qui est le canton de Verfeil. Donc, j'entends...

Danielle BARRES : Aucun problème !

Joël BOUCHE : ... pouvoir exprimer la position sur le fond d'un élu concerné, puisque ma commune risque, en cas de projet, d'être coupée en deux.

Danielle BARRES : Pas de problème !

Joël BOUCHE : Donc, je réserve ma position sur le fond, et donc, je ne voudrais pas qu'on me dise à Verfeil : « Vous ne parlez pas parce que ce sont les institutionnels qui parlent. »

Danielle BARRES : Ce n'est pas... J'ai dit qu'il y aurait une partie d'institutionnel, et que l'autre partie, nous essaierons de faire respecter... et vous le respectez globalement les 4 minutes pour tout le monde, de façon à ce que vous puissiez... merci... faire votre intervention ainsi que, j'espère, d'autres parmi vos administrés, monsieur le Maire.

Joël BOUCHE : Je vous en remercie, madame.

Danielle BARRES : Merci à tous et bonne soirée !

(Applaudissements)