

**RETRANSCRIPTION DE LA
REUNION PUBLIQUE DE
BRASSAC
Château de la Marquise
10 novembre 2009**

Danielle BARRES : S'il vous plaît mesdames et messieurs, je vais vous demander de vous installer pour ceux qui ne le sont pas encore rapidement. Je crois que la salle principale, si je peux dire, est quasiment pleine. Il y a une salle qu'on peut ouvrir sur le côté. Mais ne vous inquiétez pas, ceux qui sont dans la salle sur le côté auront aussi droit à la parole puisqu'il doit y avoir un membre de la Commission particulière qui est là-bas et j'irai aussi là-bas tout à l'heure. Donc, si vous voulez bien, on va commencer tout de suite puisque nous avons... Il est 8 heures 05, il est l'heure. Est-ce que les diapos peuvent commencer à passer aussi ? Bienvenue à tous ! Merci d'être venus à cette deuxième réunion publique du débat sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière. Je vais commencer par me présenter. Je m'appelle Danielle Barrès. Je suis la Présidente de la Commission particulière du débat public dont une partie est derrière moi et la dernière est dans la salle derrière. Dans cette salle, vous ne la voyez pas mais elle est là. C'est Nerte Dautier qui avait animé la réunion de Castres l'autre jour. Je vous présenterai les autres membres tout à l'heure. Je vais commencer par remercier d'abord Monsieur le Maire de Brassac, Monsieur Cros de nous accueillir dans sa salle. Donc, merci Monsieur le Maire de nous accueillir dans cette ville superbe. On a pu faire un petit tour tout à l'heure, c'est super ! Comment va se passer notre soirée ? Je vais commencer par vous dire quelques mots sur ce qu'est un débat public. Certains d'entre vous auront déjà entendu ce discours, mais après tout, il paraît que la répétition est la base de la pédagogie, donc ceux qui viendront dix fois l'entendront dix fois, tant pis ! Mais les autres, au moins, auront l'occasion de l'entendre au moins une fois. Ensuite, je passerai la parole au maître d'ouvrage qui est, pour le projet qui nous concerne, le maître d'ouvrage est l'Etat ; il est ici représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, représentée ici par Philippe Grammont, Directeur régional adjoint, accompagné de Matthieu Athanase, Chef de projet et de Jean-Pascal Salambehère. Excusez-moi, c'est un nom basque et ce n'est pas toujours simple à prononcer. Voilà ! Mais Philippe Grammont vous présentera ses collaborateurs tout à l'heure. Et ensuite, c'est vous qui aurez la parole dans une phase qui sera animée par Jean Crespon que je vous présenterai également tout à l'heure.

Donc un débat public, qu'est-ce que c'est ? D'abord, cela existe depuis 1995. Le débat public a été créé, en effet, par la loi Barnier, loi qui était relative au renforcement de la protection de l'environnement. Des débats publics ont eu lieu assez vite sur certains nombres d'infrastructures, parce que les débats publics concernent essentiellement pour l'instant,

les infrastructures et, notamment, des lignes TGV, des autoroutes ou des lignes à très haute tension. Ces débats étaient organisés par la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public. Et CNDP et la procédure du débat public ont été confortées en 2002 par la loi relative à la démocratie de proximité, qui a d'ailleurs érigé la CNDP, en autorité administrative indépendante. Quelle est la mission de la Commission nationale ? C'est essentiellement de veiller au respect de la participation du public dans les processus d'élaboration des gros projets d'infrastructure et donc d'aménagement du territoire. Et on est bien là, dans le cas qui nous concerne, projet de 2x2 voies par concession autoroutière, on est bien dans un grand projet d'aménagement et d'infrastructure.

Le débat public, c'est d'abord une obligation légale. En effet, tout projet d'infrastructure qui dépasse un certain seuil, soit un seuil de coût, au-delà de 300 millions d'euros, soit un seuil de longueur d'itinéraire, plus de 40 kilomètres, doit obligatoirement faire l'objet d'un débat public et on est bien dans ce cas de figure. C'est donc d'abord une obligation légale. Il prend place dans le processus d'élaboration de la décision, c'est une étape dans ce processus. Et il porte sur trois choses : il porte sur l'opportunité du projet qui est présenté par le maître d'ouvrage, il porte sur les objectifs de ce projet et aussi sur les caractéristiques de ce projet. Il a en gros trois objectifs. Le premier, c'est d'informer le public. L'informer, vous avez tous, je suppose, été destinataires ou j'espère que vous l'avez été, d'un certain nombre de documents qui sont sur la table à l'entrée de cette salle, en particulier le dossier du maître d'ouvrage. Je ne l'ai pas là sous la main mais le maître d'ouvrage l'a, bien entendu, heureusement, je disais donc le dossier du maître d'ouvrage, sa synthèse qui est une synthèse en quatre pages. Donc on essaye... la Commission a pour but de rendre cette information la plus disponible possible. Enfin, en tout cas, disponible pour le plus grand nombre d'entre vous. Si vous avez besoin de ces informations, si vous n'en disposez pas, je vous dirai tout à l'heure comment vous pouvez les avoir. Donc premier objectif du débat : informer le public. Deuxième objectif : permettre à ce public, c'est-à-dire à vous de donner un avis sur le projet et tout cela afin d'éclairer le maître d'ouvrage pour que celui-ci et c'est le troisième objectif in fine prenne sa décision en toute connaissance de cause, en sachant quel est l'avis des populations concernées par ce projet. Voilà les trois objectifs du débat public.

Alors ensuite, ce débat est donc organisé par une Commission particulière du débat public, Commission que j'ai l'honneur de présider, dont vous avez derrière moi trois éminents membres, la quatrième non moins éminente. Nerte, est-ce que tu pourrais

te déplacer deux secondes et venir dans cette salle pour qu'on te voie ? Il n'y a pas de raison. Voilà ! Nerte Dautier qui... lève le bras... qui a animé la réunion de Castres pour ceux qui étaient là, qui est originaire d'Avignon et qui a travaillé longtemps à la Direction régionale de l'environnement PACA. Jean Crespon ensuite, qui est ici à ma droite, que vous connaîtrez un peu mieux tout à l'heure puisque c'est lui qui va animer la réunion que nous aurons tout à l'heure, qui est un industriel à la retraite, il travaillait dans les carrières, pas dans les carrières de granit, mais il travaillait dans les carrières pour la société OMYA. Vous trouverez d'ailleurs, si cela vous intéresse, dans cette lettre du débat éditée par la Commission, vous trouverez des petits CV de l'ensemble des membres. Ensuite, Jean-Yves Ollivier qui est Ingénieur général du GREF qui travaille... je suis incapable de retenir le nom de cet organisme, excusez-moi, qui est membre du Conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux du Ministère de l'agriculture et la pêche, et en plus, il faut dire que cela change de nom tous les deux ans, à peu près ; et qui est également expert pour la délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Et tout au bout de la table, Nicolas Benvegna qui est le benjamin de notre équipe, qui est doctorant à l'Ecole des Mines, il termine une thèse sur le débat public dans le secteur de l'énergie et qui est chargé de cours à Sciences Po à Paris, merci. Donc, voilà la Commission qui a organisé l'ensemble de ce débat.

On a deux caractéristiques. D'abord, on est neutre. Oui, j'ai oublié de vous dire, je vous ai dit que Nerte était d'Avignon, Jean Crespon est de Paris, Jean-Yves est de Montpellier, Nicolas est de Paris, et moi, j'habite Paris également. On est neutre, on n'a aucun intérêt à ce que le projet qu'on vous présente ce soir se fasse ou ne se fasse pas. Et c'est d'autant plus important que personne ne nous demande notre avis, nous ne sommes pas là pour donner un avis sur ce projet, mais simplement pour rendre compte de l'ensemble de vos avis à vous et des arguments que vous aurez donnés sur ce projet tout au long de cette soirée et des dix autres réunions qui sont organisées. Nous sommes neutres, nous sommes également indépendants. Je voudrais m'arrêter un tout petit peu sur cette notion d'indépendance, parce qu'on nous a dit que la CPDP travaillait main dans la main avec le maître d'ouvrage. Surtout pas, surtout pas ! D'ailleurs, vous voyez, nous avons des tables séparées et je m'éloigne d'eux. Non... En fait, nous avons travaillé avec eux quand ils ont préparé le dossier, parce qu'il fallait que nous acceptions le dossier qu'ils avaient préparé. Mais un certain nombre de gens ont été étonnés que notre lettre du débat, que je vous ai présentée

tout à l'heure, ait été distribuée en même temps que... je ne l'ai pas là, est-ce que vous en avez ? Quelqu'un en a un exemplaire, ici ? Non... En même temps que la synthèse du maître d'ouvrage et qui était également en quatre pages, voilà, c'est cela. Désolé, ici on n'en a pas, c'est le monde à l'envers. Et que surtout les deux étaient imbriquées l'un dans l'autre, voilà. Cela c'était la... Je vous la rends tout de suite. Cela, c'était la synthèse du maître d'ouvrage et cela c'est la lettre de la Commission particulière du débat public. Vous voyez déjà que ce n'est pas du tout, cela ne se ressemble pas du point de vue des couleurs, je trouve que notre lettre à nous est bien plus belle que celle du maître d'ouvrage, mais cela c'est un avis personnel. Et ce n'est pas parce qu'elles ont été distribuées ensemble que nous soutenons ou que nous cautionnons le projet du maître d'ouvrage, ce sont deux choses différentes et je voudrais que les choses soient claires pour tout le monde. Nous, nous organisons le débat, nous diffusons les documents du maître d'ouvrage, mais nous diffusons aussi un certain nombre d'autres documents dont je vous parlerai tout à l'heure. Donc, neutralité et indépendance de la Commission.

Et, je vous le disais tout à l'heure, la Commission est chargée d'organiser le débat en veillant au respect de trois principes. Le premier principe, c'est la transparence de l'information et de l'organisation, cela je vous avais dit deux mots tout à l'heure, je ne vais pas y revenir, si simplement pour une chose. Je voudrais remercier 156 maires de la Région qui nous ont énormément aidé à distribuer les documents de ce débat, soit en les mettant à la disposition des habitants de leurs communes, dans leurs mairies ou dans des lieux publics, soit en les diffusant eux-mêmes, avec l'aide de leur Conseil municipal, dans les boîtes aux lettres des habitants de leurs communes. Je veux les remercier parce que c'est assez rare que ce genre de chose existe à ce point-là dans un débat public. Je ne vais pas vous donner la liste de ces 156 maires, ce sera un peu trop long, mais qu'ils soient ici remerciés. Donc, première chose : la transparence de l'information. Sur la table qui est dans le petit hall d'accueil, vous trouverez, il y en a 10 actuellement, 10 cahiers d'acteurs qui ont été rédigés soit par des communautés de communes, soit par des associations, soit par des chambres consulaires qui donnent leur avis sur ce projet. Et nous les diffusons exactement comme nous diffusons le dossier du maître d'ouvrage. Ils sont en libre-service sur la table, vous pouvez vous servir, vous pouvez les prendre, vous pouvez les lire et si vous avez envie de réagir dessus, vous pouvez le faire bien sûr. Donc premier principe : la transparence de l'information.

Deuxième principe : l'équivalence des intervenants. Là, j'aime bien dire également quelques mots, c'est extrêmement important quel que soit, qui que vous soyez, quel que soit votre statut, quelle que soit votre fonction, ici, vous avez tous le droit à la parole, à la même parole et au même temps de parole. Jean vous le redira tout à l'heure, on est nombreux, un peu moins nombreux qu'à Castres certes, mais on est quand même assez nombreux ce soir, il a fallu ouvrir la deuxième salle. Les interventions seront, comme à Castres, minutées. Vous aurez 3 à 4 minutes maximum pour parler. On s'est aperçu à Castres que c'était tout à fait jouable, qu'en 4 minutes, on peut dire exactement tout ce qu'on veut dire. Et il y aura d'ailleurs un chronomètre qui défilera et vous pourrez vous-même minuter votre temps de parole.

Troisième principe qui nous conduit pendant l'organisation de ce débat, c'est l'argumentation des propos. J'ai l'habitude de dire que si on avait voulu savoir si vous étiez pour ou contre ce projet, on aurait pu organiser un référendum ou un sondage. Ce serait allé beaucoup plus vite, cela aurait peut-être coûté moins cher, et encore ce n'est même pas sûr. Ici, ce qui nous intéresse, ce n'est pas de savoir si vous êtes pour ou contre ; bien sûr on veut savoir si vous êtes pour ou contre, mais on veut savoir surtout pourquoi vous êtes pour, pourquoi vous êtes contre, et peut-être pourquoi vous êtes un peu entre les deux. Vous pourriez être pour à condition que, ou vous pourriez être contre si jamais il se passait ceci ou cela. C'est l'argumentation qui nous intéresse, parce que ce que nous avons à faire, nous, Commission particulière du débat public, une fois que les réunions publiques seront terminées, c'est rendre compte des arguments que vous aurez échangés, sans donner notre avis, comme je vous le disais tout à l'heure. Voilà donc les trois principes qui nous guident dans l'organisation de ces réunions.

Alors, comment vous exprimer dans le débat ? Il y a plusieurs façons de le faire. D'abord, en intervenant dans les réunions comme celle de ce soir, pas plus de 4 minutes, je vous le rappelle. Vous pouvez également, comme je vous le disais, rédiger des cahiers d'acteur, on les diffusera exactement comme on diffuse le dossier du maître d'ouvrage. Vous pouvez également envoyer des contributions, des avis, des questions à la CPDP qui les diffuse notamment sur son site Internet dont vous avez l'adresse toujours au dos de cette publication. Mais vous pouvez également nous les envoyer par courrier, vous avez aussi notre adresse au dos de cette publication, ou éventuellement par téléphone. Mais on fera passer à la fin du débat une diapo qui vous donnera toutes les adresses. Donc, il y a plusieurs façons de s'exprimer et bon, ceci dit, là, pour l'instant, je dois dire que vous les utilisez toutes. J'ai quelques chiffres-là dans mes papiers, si cela vous intéresse,

je pourrais vous donner tout à l'heure les chiffres d'avis et de contributions que nous avons déjà reçus, il y en a déjà pas mal.

Si... juste un dernier mot avant de terminer et de passer la parole au maître d'ouvrage sur le calendrier du débat. Donc, nous, nous travaillons à l'organisation de ce débat depuis que la CNDP a décidé de faire ce débat, c'est-à-dire, le 4 février de cette année. Les réunions publiques ont donc commencé... pendant tout le printemps, le maître d'ouvrage a rédigé son dossier, nous avons organisé des réunions de préparation pour organiser le débat. Et donc, la première réunion a eu lieu le 21 octobre à Castres, la dernière aura lieu le 28 janvier à Verfeil. Un débat public généralement peut durer... enfin, il peut durer jusqu'à quatre mois. Vous remarquerez que du 21 octobre au 28 janvier, il n'y a pas tout à fait quatre mois pour une raison très simple. Nous n'avons pas voulu aller au-delà du mois de janvier, parce qu'au mois de mars, il y a des élections régionales, et on n'a pas voulu que nos réunions publiques interfèrent trop avec une campagne électorale qui, on sait ce que c'est une campagne électorale, les débats ne sont pas forcément très sereins tandis que là, on est en dehors, donc, on devrait pouvoir débattre sereinement même si vous n'êtes pas d'accord entre vous. C'est ce que j'espère d'ailleurs. Donc, les réunions publiques se termineront le 28 janvier. A partir de ce moment-là, notre Commission aura deux mois pour établir son compte-rendu, c'est-à-dire que notre compte-rendu sera au plus tard fini et diffusé le 28 mars. A partir de cette date-là, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire l'Etat, aura, lui, trois mois pour rendre sa décision définitive et pour la rendre publique. Cette décision sera diffusée sur le Journal officiel. Donc, le 28 juin, normalement, l'Etat devrait dire ce qu'il choisit de faire de ce projet.

Voilà ! Je voudrais juste, avant de terminer, rajouter une chose par rapport au calendrier des réunions que vous connaissez peut-être. Je vous ai dit qu'on avait décidé de faire dix réunions publiques, nous allons en faire une onzième qui ne va pas être une réunion publique comme les autres, qui va être une table ronde thématique, qui aura lieu à Caraman le 23 novembre et qui sera consacrée à des retours d'expérience sur des infrastructures qui, de près ou de loin, ressemblent à celle qui est proposée ce soir, que ce soit l'A68... L'A68, c'est celle qui fait Toulouse-Albi, l'A66 Toulouse-Pamiers ou... alors une qui n'est pas du tout de la région, l'A19 Artenay Courtenay dans la région d'Orléans. Merci ! Voilà ! Donc, cette réunion thématique abordera un certain nombre de sujets tels l'aménagement du territoire, l'agriculture et le problème du foncier, et l'environnement et les problèmes de financement et de coût d'une autoroute. Mais on va faire passer des

communiqués de presse et des choses plus précises en vous donnant les noms des intervenants. Voilà ! Voilà ce que je voulais vous dire. Je vais m'arrêter là, j'ai dû être déjà beaucoup trop longue. Et je vais passer maintenant la parole au maître d'ouvrage qui va vous présenter son projet. Merci de votre attention !

Philippe GRAMMONT : Bonjour mesdames et messieurs ! Merci Madame la Présidente. Donc, je voudrais tout d'abord vous présenter les excuses d'André Crocherie, le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement qui avait prévu d'être avec nous ce soir mais qui était bloqué à Paris par les grèves. Donc, je suis Philippe Grammont, Directeur adjoint en charge des domaines transport, infrastructure, aménagement, logement à la DREAL. La DREAL, effectivement, représente le maître d'ouvrage qui est le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. Et donc, je vais vous présenter tout de suite l'équipe qui m'accompagne ce soir. Effectivement, à la table, il y a plusieurs membres de l'équipe projet qui a travaillé sur ce dossier. Donc, Jean-Pascal Salambehère qui a travaillé plutôt sur les aspects environnement, biodiversité, écologie, Matthieu Athanase qui est responsable d'opération sur ce projet, et puis dans la salle, nous avons aussi Pierre Félix qui est également membre de cette équipe projet. Donc, sans plus attendre, je vais passer la parole à Matthieu Athanase qui va vous faire une présentation qui dure une quinzaine de minutes, qui permettra de balayer l'ensemble du projet avant qu'on puisse entamer la séance de questions-réponses.

Matthieu ATHANASE : Madame la Présidente, Mesdames, mesdemoiselles, messieurs, bonsoir ! Je vais donc vous présenter le projet que l'Etat soumet au débat public et pour cela, je vous propose, dans un premier temps, de donner un éclairage rapide sur le territoire dans lequel ce projet s'inscrit. Dans un deuxième temps, je tâcherai de décrire les perspectives de ce territoire à l'horizon 2025 et enfin, dans un troisième temps, on examinera le projet et ses différents effets, notamment, sur le territoire. Premier temps donc, le territoire aujourd'hui. Il nous a paru 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. Alors, sur le plan environnemental, les principales richesses de ce territoire se situent au niveau de la Vallée de l'Agout donc qui passe à côté d'ici et de la Montagne Noire, c'est-à-dire, plutôt en périphérie de notre zone d'étude par rapport

au projet. Sur l'axe lui-même de la RN126, 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 et, autre caractéristique, les bourgs et les villages sont souvent situés sur les hauteurs. Enfin, bien sûr, ce territoire est soumis surtout dans la partie haut-garonnaise 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 engager une reconversion de son économie autour de technologies innovantes. Cependant, malgré la création d'une technopole, d'un pôle d'enseignement supérieur performant, de zones d'activités bien équipées et son appartenance aussi au pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé, le développement économique du Sud tarnais reste relativement fragile, notamment en termes d'emploi industriel.

Autres caractéristiques à prendre en compte, le secteur agricole et agro-alimentaire 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, notamment la ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet qui 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. D'abord, aujourd'hui, malgré une croissance récente de la fréquentation des trains régionaux, 9 déplacements sur 10 entre Castres et Mazamet et Toulouse se font toujours en voiture. D'autre part, parmi tous les itinéraires routiers, celui qui emprunte la RN126 donc qui est représenté en orange, je ne sais pas si vous le voyez sur l'écran, celui qui est représenté en orange sur l'écran, donc, est privilégié aussi bien par les voitures que par les camions. On ne voit pas les couleurs, peut-être ? Bon, c'est celui qui passe par l'A68 et qui passe par Verfeil, et vous le connaissez tous.

Au-delà de ce constat donc de la situation actuelle, je propose maintenant de nous projeter à l'horizon 2025. Alors, 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, comme vous le savez, est 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 transport ferroviaire. La création de routes nouvelles est réservée au traitement des

problèmes de sécurité ou à des besoins d'intérêt local. En termes de changements sociétaux, il faut aussi évoquer l'émergence de nouvelles formes de mobilité qui pourraient avoir une incidence à long terme sur les flux de transport, notamment 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 mais 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. Les couleurs ne sont peut-être pas terribles mais vous voyez bien les villes qui sont autour donc... Voilà ! La maîtrise du développement est le sens des politiques d'aménagement et de planification mise en œuvre aux différentes échelles territoriales, excusez-moi ! Donc, à l'échelle régionale, on a le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, le SRAD, qui 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, donc, 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, mise en harmonie dans le cadre d'une charte inter-SCOT. Celle-ci pose le principe de la complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse dont Castres-Mazamet. Au niveau de Castres-Mazamet maintenant, 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. Donc, à 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, et en particulier... Donc, 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 qui est actuellement en cours de contractualisation entre l'Etat et les collectivités locales. Permettez-moi maintenant 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 l'ensemble des lignes desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice, donc, celle qui intéresse particulièrement Castres et Mazamet. Alors, que constate-t-on justement sur le plan ferroviaire à l'horizon 2025 ? Alors, 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 chaque jour, et la part du train dans les déplacements passerait ainsi de 10 % en 2007 à 15 % en 2025 entre Castres et Toulouse. Les chiffres qui sont indiqués sur cette diapositive, donc, que vous voyez à l'écran, correspondent au nombre de voyageurs par jour. Donc, en vert, ces couleurs sont bonnes, en 2007, et en marron, en 2025. Alors, vous pouvez de toute façon retrouver ce graphique page 59 du dossier si vous le souhaitez. On peut alors se poser la question : et si on faisait encore plus pour le train ? Donc, dans cette hypothèse présentée en détail, pages 60 et 61 du dossier, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros sur la ligne Toulouse-Mazamet est envisagé et il se traduirait par une augmentation, mais une augmentation limitée du nombre de voyageurs en train, qui correspondrait à plus 700 par jour. Cette augmentation s'avérerait insuffisante pour absorber les besoins de déplacement supplémentaires. La part du train dans les déplacements Castres-Toulouse resterait, même dans cette hypothèse qui est quand même très volontariste au niveau ferroviaire, de l'ordre de 20 %. Pour ce qui concerne les trafics routiers, comme vous le voyez donc sur ce graphique qui est issu de la page 58 du dossier de débat, on peut retenir trois enseignements. D'une part, 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, et autour de 10 %. Comme on vient de le voir, le train ne peut donc pas, 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 et de la mise à 2x2 voies de la RN126.

Cet aménagement qui a été décidé en 1994 est déjà engagé, notamment par la construction de deux déviations, celle de

Soual et de Puylaurens, mais il reste encore la majorité de l'itinéraire à aménager. 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 quinze 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 sera à 2x2 voies en 2025 sur ce scénario. L'autre façon de poursuivre serait que l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage à un concessionnaire qui réaliserait les travaux, les financerait, entretiendrait la chaussée et exploiterait l'autoroute, tout cela en contrepartie de la perception de péage payé par l'utilisateur. La mise en concession permettra 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 la mise en concession de l'itinéraire. Après la concertation organisée en 2007-2008, l'Etat, comme il s'y était engagé, a voulu garantir le maximum de transparence et d'objectivité. C'est pourquoi le Ministre en charge des transports a saisi la Commission nationale du débat public le 23 décembre 2008, ce qui a conduit au débat public qui nous réunit ce soir. Avant d'aller plus loin, je voudrais apporter quelques précisions sur le plan technique. Quelle que soit l'option retenue, mise en concession ou aménagement progressif, les caractéristiques techniques finales seraient quasiment similaires. Concernant la vitesse, on sait qu'elle est limitée à 130 km/h sur autoroute alors qu'elle est limitée à 110 km/h sur 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 prendre la 2x2 voies. Donc, 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. Ensuite, une section neuve de 33 kilomètres de long devrait être construite entre la déviation de Verfeil et celle de Puylaurens et elle permettrait notamment de contourner Cuq-

Toulza. Les déviations de Puylaurens et de Soual étant déjà en service, il serait nécessaire de construire une nouvelle route pour les relier et, enfin, il faudrait construire une section neuve d'une quinzaine de kilomètres entre la fin de la déviation de Soual et l'échangeur de Saint-Palais sur la rocade de Castres.

Abordons maintenant les aspects financiers. En termes de coût tout 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'établira à 286 millions d'euros. Dans le cas d'une concession, il faudrait y ajouter 9 millions d'euros pour la construction des barrières de péage et quelques ajustements techniques. En termes de financement ensuite. Dans le cas de la poursuite d'un aménagement progressif, l'Etat, avec le concours des collectivités locales, devra 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, et on a estimé dans le cas de notre étude que ce péage serait de l'ordre de 6 euros pour une voiture. En outre, le périmètre de la concession inclurait les deux déviations déjà réalisées, Soual et 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, et dans le cadre de ce projet, le montant de cette subvention a été estimé à 100 millions d'euros hors taxes.

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 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, des 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 de milieux traversés par la 2x2 voies. L'intégration paysagère du projet routier constitue une considération fondamentale du projet et elle serait réalisée grâce à des talus adoucis, à la plantation de végétaux et, notamment, 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, donc, ils seraient quasiment immédiats dans le cas de la concession alors qu'ils seraient étalés dans le temps pour l'aménagement progressif.

Si l'on considère les effets sur le milieu humain et les cadres de vie, le trafic diminuant sensiblement sur la RN126, la situation des riverains de cette route devrait globalement s'améliorer, avec 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'évoquerais d'abord les effets sur les terres agricoles. Ceux-ci pourraient être atténués par une opération de réorganisation foncière, que l'on appelait autrefois un « remembrement ». Plus généralement, les effets sur le développement économique devraient être importants. D'abord, l'attractivité du territoire se trouvera renforcée, le sud-tarnais s'inscrivant totalement dans la dynamique économique métropolitaine. Les synergies avec Toulouse joueront à plein, que ce soit au sein des pôles de compétitivité, notamment Cancer-Bio-Santé et Agrimip, ou encore dans le domaine de la formation et de la recherche. Ensuite, un territoire mieux desservi par autoroute, c'est un argument majeur pour de nouvelles implantations. 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. Donc, 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)

Jean CRESPON : Bien ! Si vous le voulez bien, on va commencer ce débat à proprement parler. Et je voudrais vous donner quelques règles du jeu qu'on va essayer d'adopter, de façon à ce que ce débat se passe dans la plus grande sérénité, et que chacun puisse s'écouter. Tout d'abord, nous avons des hôtessees qui détiennent des micros, et elles passeront le micro aux personnes que je désignerai personnellement les unes après les autres. Deuxième point, je souhaite que chacun d'entre vous ait éteint son téléphone portable. Merci de l'avoir fait. Ensuite, je voudrais que nous adoptions une règle du jeu, qui est le temps de parole. On vous l'a dit tout à l'heure, nous souhaitons limiter ce temps de parole à 4 minutes. Nous avons eu l'expérience de Castres, où nous avons 1 000 personnes, 30 ont pu s'exprimer, en ne parlant que 4 minutes. Et je dois vous dire qu'à Castres, le débat s'est admirablement bien passé, puisque ces temps de parole ont été respectés, le débat était calme, chacun a pu s'exprimer. Trente, c'est beaucoup, mais quelquefois, ce n'est que 25 pour un débat public, mais 30, c'est très peu, parce que finalement, cela représente 3 % des personnes qui étaient présentes. Alors, il y a probablement, à Castres, un certain nombre de personnes qui ont vivement souhaité s'exprimer, mais on n'a pas eu le temps. Alors, ce que nous avons proposé... ce que notre Présidente a proposé en fin de séance à Castres, et que je voudrais le rappeler ici, c'est que les personnes qui se sont exprimées à Castres n'auront pas la parole dans les prochains débats publics, de façon justement à permettre à d'autres personnes de s'exprimer. Imaginons que 30 personnes s'expriment au cours de 10 débats, cela fera 300 personnes sur probablement plusieurs milliers de participants, c'est à la fois, comme je vous l'ai dit, très peu et beaucoup, et cela montrera que tout s'est bien passé. Voilà. Donc, si nous sommes d'accord sur ces petites règles, je crois que je n'ai rien oublié, on va commencer le débat donc par la première question. Alors, vous allez commencer... On va faire un peu de diversité géographique, si vous le voulez bien, hein. Alors, monsieur, vous allez parler en premier, et puis monsieur, puis le monsieur qui est là, au fond, et la dame, que je connais d'ailleurs, là. D'accord ? Dans cet ordre-là. D'accord ? Allez-y.

Jean-Claude GUIRAUD : Oui ! Il faut se présenter ?

Jean CRESPON : Alors, très important : tout notre débat est enregistré. Donc, il y aura un verbatim intégral de tout ce qui est dit ici, et donc, il est important que chacun d'entre vous se nomme, donne sa fonction ou son statut, s'il le souhaite, et qu'il dise également d'où il vient, de façon à ce que dans notre verbatim, on sache exactement qui a parlé. D'ailleurs, au passage, nous avons la liste des 31 noms des personnes qui se sont exprimées, donc, si par hasard, une d'entre elles souhaitait se réexprimer aujourd'hui, nous l'arrêterions, puisque nous en avons la liste. Je vous écoute.

Jean-Claude GUIRAUD : Merci.

Jean CRESPON : Oui ! Dernier point. Comme nous sommes un peu plus nombreux que ce que cette salle peut prendre comme personnes, nous avons été conduits à adopter une deuxième salle, qui va regarder le débat sur grand écran, comme ça. Et Nerte Dautier donc va être l'animatrice de cette salle, et lorsque des gens de la salle d'à côté voudront prendre la parole, Nerte Dautier les emmènera, et ils poseront leur question. Donc, elle sera co-animatrice avec moi. Monsieur ! Alors, vous êtes...

Jean-Claude GUIRAUD : Alors, Docteur Guiraud, Conseiller général de Brassac et Président du pays Sidobre-Monts de Lacaune. Merci ! Madame la Présidente, mesdames et messieurs, si nous demandons une liaison rapide vers Toulouse, c'est au nom de l'emploi et du développement économique. La réponse est dans les chiffres : en 15 ans, plus de 137 000 emplois ont été créés à Toulouse, et autour, les villes comme Montauban a gagné 12 000 emplois, Albi, 7 200, et le bassin Castres-Mazamet a perdu des emplois, -500. Donc, pourquoi cette différence ? Ce n'est pas la taille des villes, qui sont à peu près identiques. C'est en grandeur. Ce n'est pas non plus la culture industrielle, car le Tarn Sud a toujours eu une histoire industrielle forte, et un tissu important de PME. Le seul facteur qui explique cette différence, c'est la liaison autoroutière qui a permis à ces villes moyennes de s'imposer comme des pôles d'équilibre. A Albi et à Montauban, les emplois ont augmenté en même temps que la population, sans déséquilibre. Cela veut dire qu'on est loin donc du phénomène de ville-dortoir que certains agitent comme un épouvantail. Pour le bassin Castres-Mazamet, il est encore temps de participer à cette croissance régionale. Si par contre, on attend trop, ce sera foutu, car l'écart sera trop important. Refuser l'autoroute, c'est condamner un bassin d'emploi au

déclin. Si je prenais une comparaison médicale, lorsqu'un territoire n'est pas irrigué, petit à petit, il meurt. Notre montagne doit profiter de ce désenclavement, notre territoire du pays Sidobre-Monts de Lacaune. Il est riche d'entreprises, de commerces et de services. Certes, notre population vieillit, et a longtemps diminué. Bien que stable aujourd'hui, notre territoire, qui représente un quart du département, ne représente que 18 000 habitants, c'est-à-dire que c'est le nombre d'habitants que gagne l'agglomération toulousaine chaque année. Donc, si la démographie a diminué, d'autres territoires ruraux, eux, par contre, se sont développés, mais si nous, on a diminué, c'est parce qu'on est loin des voies de communication. Comment accueillir donc de jeunes actifs, des professionnels de santé si on est à plus de 2 heures d'une grande ville ? Comment garder nos entreprises alors que les dirigeants se posent tous les jours la question des difficultés d'approvisionnement, des délais d'expédition imposés aux clients ? Nos entreprises sont le granit, le textile, la salaison, le bois, l'eau. 3 500 personnes sont concernées par ces secteurs d'activité, et les conditions de la vie de la montagne, par leurs activités induites. Notre position est claire, et elle se fonde exclusivement sur la volonté de l'aménagement équilibré et équitable de notre territoire. Si la mise en concession est donc le moyen d'y arriver, nous ne pouvons que soutenir la réalisation de l'autoroute. Elle bénéficiera à tout le Tarn, car elle permettra d'améliorer les débouchés sur la Méditerranée et le Massif central, ce qui placera donc le Tarn comme une zone de liaison incontournable. Pour créer cet équilibre donc entre la solidarité et le développement économique, nous souhaitons la réalisation la plus rapide de cette structure autoroutière, et ce, dans le cadre respectueux de l'environnement et du cadre de vie de nos concitoyens. Merci.

(Applaudissements)

Damien CROS : Damien Cros, Maire de Brassac. Imaginez-vous, si on est là, tous devant, Jean-Claude Guiraud, Henri Cabrol, tous les élus d'en bas, Jean-Marie Fabre, Monsieur Moreira, Monsieur Bonnot Pardon ? Monsieur Richard, c'est à... le Maire d'Epéros, c'est à Monsieur Rigal

Damien CROS : Imaginez-vous qu'on est là pour soutenir, évidemment, le projet de liaison Toulouse et l'agglomération Castres-Mazamet par la 2x2 voies mise en concession pour que cela aille plus vite. Ca c'est clair. Je voulais donner des précisions... Evidemment, on a travaillé avec Jean-Claude avec tous les élus d'ici pour savoir un peu les arguments qu'il fallait avancer. Je voulais amener quelques précisions sur

ceux de Jean-Claude. Je vais parler d'abord du granit du Sidobre où vous trouverez beaucoup de ressortissants UNICEM, l'Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux. Je voudrais le préciser aussi que j'étais salarié d'UNICEM pendant une vingtaine d'années ou vingt-cinq et formateur au CFA de l'UNICEM, des métiers de la pierre à Lacrouzette. Je voulais vous préciser ici qu'il n'y a pas que le granite, on a de très grandes carrières de granulats, je pense à l'entreprise Carrayon, à l'entreprise Garenq et d'autres. Donc, ce sont aussi des ressortissants de l'UNICEM. Donc, le granit du Sidobre, premier pôle d'extraction et de transformation en Europe avec 1 200 emplois, reçoit tous les ans par la route 80 000 tonnes de granit venant du monde entier. Puis, après transformation ce granit exploité et avec le granit exploité localement, on expédie en retour 200 000 tonnes de produits finis dans toute la France. C'est d'autant... C'est un trafic de plus de (inaudible) camions par jour. Il y a le granit, il y a la charcuterie, il y a les salaisons des Monts de Lacaune avec 1 000 emplois qui est également un des premiers pôles de fabrication en France, elles reçoivent et expédient plus de 35 000 tonnes par an. C'est une quarantaine de camions qui, tous les jours, avec des véhicules légers qui, tous les jours, montent ou descendent des Monts de Lacaune. Une anecdote de la DDE, source DDE, il passe sous le pont de Brassac 204 camions par jour. Ce n'est pas neutre. Nous avons le bois, la filière bois, Marie-Françoise tu m'as pas noté les chiffres, je vais le faire de mémoire, j'ai vu Monsieur Viéban dans l'assistance, il ferait beaucoup mieux que moi, le bois c'est notre espoir, ici, dans la région. En 1972, nous avions 420 emplois textiles à Brassac. Il en reste 40. Nos espoirs se fondent maintenant fortement sur la filière bois. La filière bois, c'est une profession exemplaire avec des forestiers, des transformateurs, des scieurs, des bûcherons. Il y a une économie en expansion et surtout, actuellement, on a les entrepreneurs du bois sud-tarnais, je dis bien, sud-tarnais, ceux de Labruguière sont également avec ceux de Brassac ont un projet énorme de granit et de bois qui va... qu'ils doivent diffuser ce granulats qui serait transporté dans toute la France. Donc, l'autoroute est vitale pour ces trois aspects de l'économie. Je veux parler aussi de l'agriculture...

Jean CRESPON : 20 secondes !

Damien CROS : ...et autres. Au total, 3 500 personnes. Mais mon truc, Monsieur le Président, Madame la Présidente, c'est, un jeune de Brassac, de Lacrouzette, du Bez, de Lacaune, de Roquecourbe, de Burlats ou de Vabre, il faut qu'il trouve du travail à Castres. Il faut qu'il y ait une autoroute qui alimente Castres. Il va créer une famille, il va construire

une maison, il va fonder un foyer, et l'Inspecteur d'Académie ne pourra plus fermer nos classes pour envoyer l'instituteur au bord de l'autoroute Toulouse-Albi. Merci !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien ! Merci beaucoup ! Alors, monsieur à la chemise bleue ! Mais attendez ! On ne vous a pas entendu. Monsieur Costadau.

Michel COSTADAU : Non, j'ai posé une question à Castres mais je ne me suis pas exprimé. D'abord, je voudrais partir...

Jean CRESPON : Cela, vous avez déjà parlé à Castres.

Michel COSTADAU : Non ! J'ai posé une question...

Jean CRESPON : Attendez ! Vous avez posé une question, vous avez déjà parlé à Castres. Je suis désolé ! Je suis désolé ! Alors, Madame...

Michel COSTADAU : Cela ne va pas être très riche comme débat, hein !

Jean CRESPON : Madame, on vous écoute. Oui ! Mais pas... Le micro à la dame qui est là. Non, non ! Je suis désolé ! La dame à la chemise bleue, à la veste noire. Voilà !

Nathalie de VILLENEUVE : Je vais y arriver, merci ! Merci ! C'est bon, on va y arriver...

Jean CRESPON : Allez-y !

Nathalie de VILLENEUVE : Bonsoir à tous ! Nathalie de Villeneuve, Présidente du pays de l'Autan et de Castres. Madame la Présidente, mesdames, messieurs, mesdemoiselles, il a beaucoup été question lors de la première réunion de débat public à Castres de trajet Castres-Toulouse aller-retour. Pourtant une des principales raisons pour lesquelles nous souhaitons, nous, élus, habitants, usagers, l'autoroute est bel et bien ancrée l'activité sur notre territoire et non d'envoyer les gens travailler à la capitale. De gros efforts ont été faits pour créer 4 000 emplois de service en 15 ans, pour être reconnu pôle d'équilibre de la métropole toulousaine, pour être les pionniers en matière d'équipement numérique, ces efforts pourraient être démultipliés grâce à l'autoroute et notamment grâce aux fameuses 20 minutes qu'il permettrait d'économiser. Vingt minutes pour un saisonnier, un granitier, ce sont l'équivalent de 20 jours de travail par

an. Sans parler du gain social et humain en termes de stress et de pénibilité des chauffeurs. Vingt minutes pour un propriétaire de chambre d'hôtes à Saint Amant, Ferrières, Montredon-Labessonnié, ou Arfons, ce sont des touristes en court séjour supplémentaire. Quand on connaît le bon vivre de nos régions, on sait en plus que ce sont des personnes qui reviendront au pays d'Autan ou dans les Monts de Lacaune. Ce sont aussi des gens qui reparleront autour du bon vivre comme je le disais et des salaisons et du bon vin de la région. Vingt minutes permettent aussi à 5 000 habitants de vivre à 1 heure de la Métropole régionale, ce qui change totalement la donne en termes d'image pour le territoire et de dynamique pour les jeunes, les actifs, les entrepreneurs. Ces 20 minutes, la mise en concession nous les offre en 2015. Tandis qu'il faudra attendre deux générations pour aménager la route nationale actuelle. Si le prix à payer est de 5 euros pour gagner 40 ans, alors, je dis oui à la mise à 2x2 voies par concession autoroutière. Je vous remercie !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, voilà ! Puisque Monsieur Costadau ne... je suis désolé ! Mais un peu plus tard, hein. On va laisser la parole à ce monsieur et ensuite, si vous le voulez bien, on passera la parole à trois personnes de la salle d'à côté qui l'ont demandé et que Nerte Dautier nous emmènera. On vous écoute !

Benoît COULIOU : Bonjour à toutes et à tous ! Je m'appelle Benoît Couliou, j'enseigne au collège de Brassac et j'habite à Castres. J'enseigne au collège de Brassac. Alors, je voudrais commencer en disant à quel point ce débat est important. Quand on voit l'ampleur des enjeux et le manque d'information qu'on avait jusqu'à présent concernant ce projet. On peut maintenant débattre sereinement, étudier le dossier en profondeur et cela de manière publique comme à Castres où tous les avis ont pu s'exprimer au-delà d'une unanimité supposée en faveur de l'autoroute payante. Concernant le coût du projet et notamment le prix du péage. D'abord, j'ai entendu dire 6 euros tout à l'heure, je pense qu'il faut ajouter 1,30 euros pour aller de Verfeil à Toulouse, moi, je calcule 14,60 euros aller-retour. Même pour les partisans de l'autoroute, cette somme, elle est dure à avaler. Mais pourquoi est-ce que le péage sera aussi cher ? Pourquoi ? Parce que c'est le mode de financement du projet qui l'impose. L'Etat s'est désengagé et le seul moyen de financer aujourd'hui une autoroute en France, c'est par un péage élevé d'autant plus lorsque les prévisions de trafic sont faibles. Pour comparer comme l'a fait La Dépêche aujourd'hui, Madame Barrès a raison de parler tout à l'heure

de l'A19 au Sud-Ouest de Paris. Donc, cette A19, elle a été inaugurée l'année dernière, elle a été inaugurée cette année, pardon, en juin, avec un péage de 12 euros pour 100 kilomètres. L'A19 qui a été qualifiée par la presse unanime à l'époque d'« autoroute la plus chère de France ». Alors, moi, je demande, est-ce que Castres-Toulouse sera saluée à son tour comme l'autoroute la plus chère de France ? Et si c'est le cas, il serait bon de nous le dire dès maintenant. On nous explique pour faire passer les 14,50 euros que rien n'est gratuit, qu'il faut bien payer, et que dans le cas d'un aménagement progressif de la route, c'est au final le contribuable qui va payer même lorsqu'il n'utilisera pas la route. Vous avez peut-être lu dans le journal « Vivre à Castres » la majorité municipale nous dire : « quand il y a un péage, seuls ceux qui utilisent l'autoroute l'acquittent ainsi les camions étrangers paient le péage alors que votre mamie qui n'a pas de voiture ne le retrouve pas sur sa feuille d'impôt ». Mais c'est grave de parler comme cela et je vous le dis clairement, c'est même un non-sens complètement parce qu'on ne peut pas opposer l'utilisateur au contribuable parce que si on pense comme cela, quand on arrive à l'hôpital, qu'est-ce qu'elle devient la sécurité sociale ? Hein ? L'utilisateur qui vient pour se faire soigner, on va lui dire, c'est vous qui allez assurer vos soins. Et je vais continuer un petit peu. Si on raisonne comme cela... Laissez-moi continuer. Moi, je vous ai laissé parler. Si on raisonne comme cela, on va dire la même chose pour l'école, le collège de Brassac où je travaille qui est isolé, on va dire... Laissez-moi parler monsieur s'il vous plaît ! On va dire, ce n'est pas grave, les élèves, ils sont éloignés des théâtres, ils sont éloignés des cinémas, c'est aux parents d'élèves de financer les déplacements alors que jusqu'à présent le Conseil général intervient dans le cadre d'une politique solidaire. Et oui, la solidarité par l'impôt, c'est un des fondements de notre République. Je crois qu'il faut le dire et le répéter. Enfin, autre argument qui est développé et je terminerai là-dessus. On nous parle d'abaisser le péage à un niveau raisonnable. Alors ma question, elle s'adresse aux représentants de la DREAL ici présents. Sur ces types de projet, de quelle marge de manœuvre dispose réellement les élus pour imposer une baisse du péage, notamment, une fois que le principe de mise en concession privée aurait été décidé ? Merci beaucoup !

Jean CRESPON : Bon, je pense qu'à ce stade, avant de passer la parole aux trois personnes de la salle d'à côté, on va demander à Philippe Grammont peut-être un petit mot quand même sur les problèmes de péage, puisque c'est un point important du débat.

Philippe GRAMMONT : C'est bon ! Oui, peut-être pour éclairer effectivement un petit peu cette question du péage et qu'on ait bien tous en tête, effectivement, les mêmes éléments là-dessus. D'abord, effectivement, le montant du péage, il sera connu au moment de l'attribution du contrat de concession puisque, effectivement, le montant du péage fait partie des éléments qui sont mis à la concurrence et donc les éléments qu'on vous donne, nous, en termes de coût, c'est une estimation à ce stade-là que l'on a pris en compte dans nos études pour pouvoir effectivement réaliser ces études et avoir, notamment, des estimations en termes de trafic, par exemple. Donc, on va vous projeter une diapositive qui va vous montrer ces éléments de coût. Le coût du péage, tel qu'on l'a pris en compte, nous, dans nos études, cette hypothèse que l'on a pris en compte, c'est bien sur la section Verfeil-Castres, un coût vous le voyez s'afficher à l'écran, en euros 2006, de 5,50 euros rapporté en euros 2009, histoire que tout le monde ait les mêmes bases en termes de calcul, on est à 5,75 euros, et effectivement, on a aussi le péage sur la section de l'A68 qui permet de rejoindre Toulouse sur l'autoroute d'Albi. On a mis aussi un coût de péage de l'ordre de 7 euros dans nos hypothèses de travail. On a mis aussi sur cette diapositive un certain nombre d'éclairages qui vous montre que, en fait, ce coût de péage, il est en ordre de grandeur équivalent à ce que l'on a sur un certain nombre de liaisons, y compris au niveau local, parce que par exemple, c'est le même ordre de grandeur que ce que l'on trouve pour aller à Carcassonne ou en termes en tout cas de ratio, puisque le kilométrage est moindre, ce que l'on trouve pour aller à Pamiers. Alors, évidemment, on a des particularités ici, vous connaissez bien dans le Tarn, d'Albi qui est un cas spécifique, puisque là, il y a une longue partie de l'itinéraire qui n'est pas concédée. Mais vous voyez qu'avec ces hypothèses de péage, on est dans les ordres de grandeur de ce que l'on trouve sur le territoire national et y compris de façon plus locale. Je dirais que par rapport à cela, parce que la question a été soulevée à Castres, elle revient souvent pour le domicile-travail par exemple. Et pour le domicile-travail, il y a des formules d'abonnement qui existent, ou en tout cas pour les gens qui font de façon récurrente un trajet, il y a des formules d'abonnement qui sont proposées par les concessionnaires et qui peuvent aller jusqu'à 30 % du coût des péages. Il y a aussi dans un certain nombre de cas des formules d'abonnement qui sont soutenues par les collectivités, cela existe, donc il y a aussi ces formules d'abonnement-là. Il faut enfin ajouter peut-être que dans les... il faut aussi avoir en tête que dans une voiture, nous, on a fait cela à travers... on a mesuré cela dans nos enquêtes. On a un taux d'occupation qui est de 1,4 personnes par voiture

aujourd'hui et il faut avoir en tête que se développe aussi beaucoup le covoiturage, en particulier dans les trajets domicile-travail. Je sais que vous connaissez bien cela dans le Tarn, puisqu'il y a notamment ce dispositif qui se met de plus en plus en place, c'est une nouvelle façon de se déplacer aussi, qui existe de plus en plus sur les trajets sur l'autoroute d'Albi déjà, je sais qu'il y a des projets de création d'ailleurs d'aires de covoiturage, parce qu'on voit cela se développer, non seulement, à cause du péage, vous le voyez bien, mais aussi à cause du coût du carburant qui fait que se déplacer en voiture, cela a un coût et puis après tout c'est parfois aussi convivial de covoiturer. Donc, vous voyez qu'il y a des éléments de coût, effectivement, dans le cadre de la concession mais il y a aussi des éléments qui viennent moduler, en fait, le coût au bout du compte.

Jean CRESPON : Merci beaucoup, merci beaucoup pour ces informations. Donc je vais demander à Nerte Dautier de passer la parole à Corinne Ribanier. Madame Corinne Ribanier ou Mademoiselle Corinne Ribanier. Madame !

Danielle MESSEAN DE SELORGES : Je suis Danielle Messean de Selorges...

Jean CRESPON: Ah bon !

Danielle MESSEAN DE SELORGES : Je suis Conseiller municipal à la mairie de Castres.

Jean CRESPON: Vous étiez bien sur le papier.

Danielle MESSEAN DE SELORGES : Déléguée à l'insertion.

Jean CRESPON : Je vous rassure.

Danielle MESSEAN DE SELORGES : Voilà ! Alors par une belle journée d'été, j'ai chanté...

Jean CRESPON: Mettez le micro devant...

Danielle MESSEAN DE SELORGES : ... pardon. Par une belle journée d'été, j'ai chanté que j'allais l'ouvrir et aujourd'hui je vais l'ouvrir pour parler. Nous ne sommes pas des enfants de la maternelle, nous sommes des gens responsables et si nous demandons l'autoroute c'est parce que nous en avons besoin. Bon, aujourd'hui je suis retraitée, mais auparavant j'ai travaillé en région parisienne, à Toulouse et à Montauban. Je voudrais témoigner du fait que lorsqu'on parle de ce projet avec des personnes qui habitent loin du Tarn et qui beaucoup

ne savent pas situer le Tarn sur une carte, moi, c'est ce qui m'est arrivée quand j'étais en région parisienne, je ne savais pas où était Castres, on se heurte à une véritable incompréhension. Mais pourquoi ? Qui sont ces gens qui demandent une autoroute, c'est curieux ? Cette incompréhension a une double raison. D'une part, construire une autoroute aujourd'hui ce n'est pas dans l'air du temps, ce n'est pas tendance. D'autre part, pour ceux qui habitent à Paris, à Rouen, à Bordeaux, l'autoroute fait partie de leur paysage, elle est totalement intégrée, elle est transparente. On ne s'émerveille pas chaque matin quand on roule sur l'autoroute à Carcassonne, Béziers, Narbonne ou Albi. Si on voulait supprimer l'autoroute d'un coup de gomme, ce serait vécu comme une régression absolue, absurde, insupportable. Quand on parle de Castres-Mazamet à l'extérieur, on est chaque fois obligé de rappeler qu'il y a encore ici un territoire de 150 000 habitants qui n'est pas desservi par l'autoroute. Il faut être conscient que c'est une particularité, une singularité rare. Cette singularité induit une double injustice. D'abord, parce que ce territoire a été oublié pendant 30 ans par le désenclavement routier. Ensuite, parce qu'on nous dit aujourd'hui : « Vous n'avez pas eu l'autoroute quand il fallait, maintenant c'est fini, c'est trop tard ». Après avoir été oublié, on est sacrifié, sacrifié au nom de grands principes environnementaux auxquels j'adhère bien sûr, mais qui doivent se lire au regard d'une situation locale très particulière. Oublié d'abord, sacrifié ensuite, cela fait quand même beaucoup pour tout un bassin qui a envie de travailler, qui a envie de se développer encore plus économiquement et qui représente, je le rappelle, 150 000 habitants. Merci de m'avoir écouté !

Jean CRESPON : Alors, la deuxième personne de la salle d'à côté est Monsieur Jean-Claude Mancet pardon, je lisais mal. Jean-Claude Mancet, vous êtes...

Jean-Claude MANCET : Mancet ! Donc habitant de Lacroisille, Expert judiciaire, géologue. Alors, j'ai trois remarques à faire. La première, pour moi l'autoroute ou la 2x2 voies, c'est une aberration économique et une spoliation de bien public déjà. On veut nous faire croire, à travers les médias et autres manifestations dites festives, à une concession en privé qui ne nous coûterait rien, c'est faux. On avance un coût de 300 millions d'euros, c'est faux, d'ores et déjà un estimatif fixerait à peu près à 512 millions d'euros le coût de ce projet et qui serait à la charge à 40 ou 60 % des collectivités vu la fréquentation estimée, on ne sait trop comment d'ailleurs, à 6 000 véhicules jour. Les dernières estimations ont été faites en cours de vacances scolaires au

moment de Pâques et qui plus est, vu cette fréquentation, le coût d'un aller-retour Castres-Toulouse serait de 12 à 15 euros. Quel usager régulier pourra consentir un budget de l'ordre de 300 euros par mois à ce genre de petite plaisanterie ? On a bien trouvé par ailleurs, 500 000 euros pour organiser, deviner quoi, des voyages d'affaires et mettre à disposition un hélicoptère-taxi sur l'aérodrome de Castres-Mazamet. Avec cet argent, on aurait pu aménager, il me semble 5 kilomètres de route. Enfin, on nous vole les déviations de Soual et Puylaurens qui sont déjà payées avec nos deniers. En conséquence, je demande un comptage sérieux indépendant pratiqué, par exemple, à la sortie de la déviation de Puylaurens côté Toulouse et après des comptes de 15 à 20 % de déplacements locaux, on aura peut-être une estimation à peu près sérieuse des usagers potentiels. Et si l'on arrive à 4 000 véhicules jour, ce projet serait-il viable et à quel coût pour l'utilisateur ? Deuxième remarque, massacre agricole et une catastrophe pour le développement durable. Que je sache, il y a bien 75 kilomètres entre Castres et Toulouse. Il y a 64 kilomètres à aménager, 54 environ si l'on enlève les déviations déjà réalisées et qui nous seront volées. C'est 600 hectares de terres agricoles du Lauragais qui disparaissent à tout jamais, 600 hectares de terres de labours, l'origine du nom du Lauragais, qui offrent des rendements corrects voire excellents sans ou peu d'irrigation. Six cent hectares à massacrer, c'est un troupeau de 1 200 vaches qui disparaît à tout jamais. C'est 12 exploitations familiales moyennes qui disparaissent à tout jamais, mettant environ 36 personnes à la rue. Sachant par ailleurs qu'une exploitation agricole génère en moyenne 7 emplois dans l'agro-alimentaire, c'est 84 emplois supplémentaires qui disparaissent à tout jamais. Soit en tout, 120 emplois sacrifiés sans possibilité de retour en arrière. C'est tout un pan de développement durable, celui-ci qui disparaît à tout jamais pour que quelques privilégiés puissent gagner 5 minutes entre Castres et Toulouse. Je demande en conséquence que l'on revienne à l'aménagement de la RN126 tel qu'il a été étudié en 1994, dont les réserves foncières ont été retenues et dont les lignes « moyenne tension » ont été déplacées. Les investissements en étude des travaux préliminaires sont-ils définitivement foutus ?

Jean CRESPON : Vous êtes arrivé à votre temps monsieur !
Concluez !

Jean-Claude MANCET : et c'est là-dessus qu'il faut que nous discutons.

Jean CRESPON : Chut ! Monsieur, vous devez conclure là. Je suis désolé !

Danielle BARRES : S'il vous plaît mesdames et messieurs, vous... Je voudrais parler deux secondes. A Castres, les choses se sont très bien passées. J'aimerais qu'à Brassac, elles se passent de la même façon. Et d'une certaine façon, ce n'est pas vous qui faites la police ici, c'est nous. Donc, je vous remercie d'écouter la personne qui parle. Si vous n'êtes pas d'accord, vous pourrez dire ensuite que vous n'êtes pas d'accord et pourquoi vous n'êtes pas d'accord et quand le chronomètre arrive à quatre minutes, nous savons lire nous aussi. Merci !

Jean CRESPON : Alors, Monsieur Mancet a évoqué quelques chiffres et donc je pense qu'il serait opportun de demander à Philippe Grammont d'abord quelques précisions.

Philippe GRAMMONT : Oui ! D'abord, peut-être sur la question qui était posée sur les enquêtes, je crois que si vous regardez en détail à la fois le dossier support du débat mais, c'est expliqué de façon plus détaillée, effectivement, dans les études, l'ensemble des études sur la disposition, sur le site de la CPDP. Dans le cadre de l'étude multimodale de déplacement, on a réalisé effectivement une enquête avec des comptages sur des périodes longues qui ont été réalisées en 2009 et donc, on a des éléments, y compris dans le secteur qu'évoquait monsieur, des éléments de comptage extrêmement précis qui ont servi de base ensuite à l'ensemble des études. Je pense que vous pouvez retrouver ces éléments détaillés dans le dossier et c'est à partir de là justement qu'on a pu développer des études multimodales et qui ont donné, en termes de résultat de trafic à l'horizon 2025 dans le cadre du projet de concession, un trafic moyenné sur l'ensemble du linéaire, non pas de 6 000 mais de 9 000 véhicules par jour, qui varie effectivement selon les sections entre 16 000 véhicules par jour quand on est plus du côté de Castres, à 7 000, 8 000 véhicules par jour sur les autres sections puisque, effectivement, on a selon où on se trouve sur cet itinéraire, évidemment, des trafics un peu différents et plus forts du côté de Castres. Alors, c'était juste quelques précisions comme cela, mais l'ensemble de ces éléments sont bien sûr en détail dans le dossier dans les études.

Jean CRESPON : Merci beaucoup ! Alors, si vous le voulez bien, on va passer le micro à Madame Corinne Ribanier.

Corinne RIBANIER : Bonjour à tous ! Je ne suis pas spécialiste...

Jean CRESPON : Non, non mais vous êtes Corinne Ribanier ?

Corinne RIBANIER : Je suis Corinne Ribanier et je suis enseignante sur Brassac et habitante de Brassac.

Jean CRESPON : Très bien !

Corinne RIBANIER : Donc, je ne suis pas spécialiste, je ne suis pas élue, mais je me permets d'intervenir en tant qu'usager et citoyen. Donc, je suis arrivée dans la région il y a cinq ans. Je me déplace énormément pour des raisons personnelles et professionnelles. Je fais l'aller-retour sur Toulouse en moyenne une fois par semaine. J'ai pu le faire par la route, par le train. Personnellement, je regrette que les liaisons ferroviaires ne soient pas très fréquentes en particulier le week-end, ce qui m'oblige à prendre mon véhicule personnel et j'ai pu faire plein d'itinéraires différents. Honnêtement, la voie en fait la plus rapide mais pas la plus courte, c'est le tronçon sans autoroute. Je suis particulièrement choquée de ce qui vient de se passer surtout que je vais dans le sens de mon prédécesseur et puis de mon collègue avec lequel je ne m'étais pas concertée mais, effectivement, ce que j'ai entendu, c'est quand même que l'Etat va faire un cadeau en nature des deux tronçons qui ont été aménagés et qu'en plus, il va donner des subventions. Donc, il faut arrêter de penser que cela ne va pas être sur les deniers publics et cela ne va pas être que les usagers qui vont payer l'autoroute, mais il va y avoir tous les citoyens qui vont être touchés par ce coût. Par contre, on va tous être dépossédés d'une partie de la route agréable et qui est déjà aménagée. Personnellement, je ne mettrai pas 12 euros pour faire l'aller-retour sur Toulouse. Voilà ! Donc, je n'en ai pas les moyens. Par contre, je me demande bien par quelle route, puisqu'il va falloir mettre en place une déviation, je me demande bien par quelle route petite et tortillarde on va pouvoir nous faire passer, nous privant de la partie déjà aménagée ? Donc, ce qui me choque surtout, c'est qu'à l'heure actuelle où la ville de Castres, en particulier, a fait des efforts, si j'ai bien tout suivi, pour reprendre le service de l'eau comme un service public, là, on est prêt à donner nos routes, et donc nos moyens de déplacement et on est prêt à en faire cadeau à un privé. La route, le déplacement, cela appartient à tout le monde, donc tout le monde doit pouvoir avoir la possibilité de se déplacer quels que soient ses moyens dans de bonnes conditions. Donc, voilà ! Vous pouvez huer si vous voulez mais personnellement, je demande à ce que, d'abord, on nous explique bien quel va être le tronçon qui va être réservé aux gens qui ne pourront pas payer l'autoroute ?

Et puis ensuite, qu'on nous explique bien quelles vont être les sommes mises en place par l'Etat dans cette entreprise privée ? Merci !

Jean CRESPON : Je vais passer la parole à quatre personnes dans la salle. Alors, la dame blonde qui a levé la main en premier, ensuite le monsieur, il y a une dame à lunettes avec un col ouvert et la troisième et un quatrième, monsieur qui a une petite barbe. Voilà ! Madame !

Bernadette ROUANET : Bonjour... Je suis Bernadette Rouanet, j'habite à Saint-Germain-des-Prés. C'est une question sur les coûts. Vous présentez un coût du projet à 295 millions d'euros. Vous oubliez de préciser qu'il s'agit là de valeur 2006. Vous n'avez pas précisé. Ramené à 2009, ce coût s'élève à 334 millions d'euros, soit 40 millions d'euros de plus. Pourquoi ne présentez-vous pas des valeurs 2009 ? Ensuite, vous évaluez le coût de la section Verfeil-Soual à 168 millions d'euros TTC 2006, ce qui vous donne environ un peu plus de 5 millions d'euros par kilomètre. Cette section est à forte contrainte comme vous l'indiquez dans le dossier. Or la simple mise à 2x2 voies de la bretelle autoroutière A680 est de l'ordre d'un peu moins de 5 millions d'euros. Comment expliquez-vous que la réalisation d'une section neuve où tout est à faire, c'est-à-dire acquisition, ouvrage, réalisation coûte le même prix au kilomètre ou presque que l'élargissement de la bretelle autoroutière où tout est presque déjà fait, c'est-à-dire acquisition, ouvrage, et cetera ? En réalité, ne manque-t-il pas une centaine de millions d'euros comme il a été soulevé à Castres, donnant un coût de projet de près de 440 millions d'euros et non 295 millions d'euros ? Merci pour votre réponse !

(Applaudissement)

Jean CRESPON : Philippe GRAMMONT. On va laisser Monsieur Grammont répondre rapidement.

Philippe GRAMMONT : Oui, peut-être sur cet aspect effectivement des coûts, donc si on peut... On a une diapositive qui nous aiderait peut-être à comprendre, à lire ensemble, en fait, ces éléments de coût et j'essaierais au passage de répondre à la question qui a été évoquée par la dame précédente. Donc, si vous voulez, sur les coûts restant à financer, alors, nous, c'est très clair, effectivement, on les a exprimés en euros 2006 dans le dossier par souci de cohérence avec l'ensemble des éléments qui avaient été fournis aussi jusqu'à présent. Vous savez qu'au cours de la concertation 2007-2008, on est resté effectivement en euros

2006. Mais ici, on vous les a effectivement... on les présente également en euros 2009. Effectivement, il y a une actualisation à faire bien évidemment pour passer des euros 2006 en euros 2009, on fait cela avec un indice qui a un nom barbare qui s'appelle le TP01 et qui exprime en fait la façon dont les coûts des travaux publics évoluent. Et donc, vous avez les éléments qui s'affichent, effectivement, ici. Vous aviez ces éléments de coût puisque je crois qu'on a répondu, effectivement, à une question dans ce sens-là et qu'elle est en ligne sur le site de la CPDP. Donc là, on a une chose qui reste à financer et pas plus que cela. Les apports en nature, cela a été évoqué tout à l'heure. Les apports en nature, ce n'est pas un cadeau qui est fait au concessionnaire, c'est... les sections actuellement réalisées à 2x2 voies qui sont apportées en nature dans le cadre de la concession, mais si elles n'étaient pas apportées en nature, cela veut dire que l'équilibre de l'opération s'en trouverait déséquilibré d'autant. Je dirais que ce sont des travaux qui sont à payer en moins par le concessionnaire et à réaliser en moins. Donc, quand on va aboutir au bout du compte... si vous voulez, quand on fait le calcul de ce qui reste au bout du compte, effectivement, on considère que dans cette opération, il y a une subvention d'équilibre à apporter par la puissance publique, on l'a évoqué dans le dossier très clairement, de 100 millions d'euros, et s'il n'y avait pas ces apports en nature qui ont été faits dans le cadre du projet, bien sûr, la subvention d'équilibre, elle serait d'un montant plus élevé. Enfin, il y a effectivement à réaliser, c'est pris en compte, là aussi dans les coûts et présenté dans le dossier, des financements qui sont en place au titre du CPER, de contrats de projet, de contrats de plan Etat-région et qui sont bien sûr pris en compte là aussi comme élément d'apport à hauteur d'un peu plus de 15 millions d'euros en valeur 2009. J'ajoute qu'on a fait effectivement là pour la clarté de l'image une actualisation des apports en nature, des déviations de Puylaurens et de Soual, mais cela n'a pas tellement de sens puisque ces déviations sont en service maintenant depuis plusieurs années, en particulier pour celles de Soual, donc sont payées... enfin, le rapporter en euros 2009 n'a pas tellement de sens de ce point de vue. Enfin, voilà les éléments, il me semble, clairs sur ces aspects de coûts des travaux.

Jean CRESPON : Merci beaucoup ! Donc Monsieur, ensuite il y a la dame en vert, et puis ensuite le monsieur barbu. Voilà ! On vous écoute.

Jean-Marie FABRE : Merci de me laisser la parole. Donc, Jean-Marie Fabre, maire de Burlats et président de la Communauté de

communes Sidobre-Val d'Agout. Alors, comme beaucoup ici, j'ai longtemps espéré avoir rapidement une 2x2 voies gratuite entre Castres et Toulouse. Bon ! Force est de constater que ce n'est pas le cas et vu le désengagement de l'Etat, je ne pense pas que ce sera le cas avant longtemps, voire très longtemps. Donc, partant de là, je suis favorable à une liaison autoroutière à péage entre Castres et Toulouse. Alors, effectivement, le péage pose un problème, je ne sais pas s'il sera de 7, 8, 9 ou 10 centimes d'euros le kilomètre, en tout état de cause, il sera probablement proche de ce qu'il est sur des secteurs équivalents entre Tarbes-Toulouse, Carcassonne-Toulouse ou Montauban-Toulouse et que je sache que ces réseaux de routes ne sont désaffectés parce qu'il y a un péage. Donc voilà, je suis favorable à l'autoroute aussi, même s'il y a un péage parce que la RN126, ou je n'ai pas tout compris, restera gratuite et utilisable par ceux qui ne souhaitent pas utiliser l'autoroute. Voilà ! Mais si je suis favorable à l'autoroute, c'est surtout pour l'emploi et le développement économique de nos secteurs. Cela a été dit tout à l'heure, si on prend trois bassins de vie équivalents Montauban-Castres, Albi-Carmaux et Castres-Mazamet, si... je ne parle pas de Toulouse qui a gagné 61 % d'emplois en 15 ans, si Montauban en a gagné 39 %, si Carmaux-Albi en a gagné 23 % et si nous en avons perdu, ce sont des villes de demain. Pourtant, cela a été dit, ce sont... dans le secteur, nous avons une forte culture de développement industriel, nous avons été en avance sur les nouvelles technologies de l'information et de communication. C'est bien sûr parce qu'il n'y a pas de liaison routière entre Castres et Toulouse que nous avons connu ce déclin dans notre bassin d'emploi. Et alors, pour notre secteur montagne, c'est encore pire. Parce que, comme nous, on se situe à l'est de ce territoire, nous sommes les plus éloignés. Donc, ce seront bien sûr nous qui souffriront le plus en termes de désenclavement. Cela a été dit, notre secteur, nous avons à peu près 300 camions jour qui doivent quitter notre territoire. Cela représente plus de 3 500 personnes concernées par ces emplois. Bien sûr qu'en tant que président de Communauté de communes à taxe professionnelle unique, je ne souhaite pas voir cette économie diminuer, voire disparaître. Vous savez, il y a 30 ans, nous avons raté l'opportunité d'avoir un aéroport central avec une liaison autoroutière en Y qui aurait relié Castres, Albi et Toulouse. Je ne voudrai pas que dans 30 ans nos enfants nous reprochent d'avoir raté aujourd'hui l'opportunité d'avoir à l'horizon 2015 une autoroute entre Castres et Toulouse. Je suis Président du Comité départemental du tourisme. En matière de développement touristique, d'économie touristique, notre cible, c'est la clientèle de proximité à 3 à 4 heures du Tarn et ce sont les courts et moyens séjours. Actuellement, la durée moyenne d'un

séjour est de l'ordre de 2,2 jours. C'est vrai pour ici, c'est vrai pour beaucoup d'autres secteurs. Bien évidemment qu'à l'heure du choix, pour les gens qui doivent venir dans notre département en tant que touriste, la distance et la sécurité du trajet comptent pour beaucoup. Voilà ! Nous sommes dans une belle région, nous avons une authenticité, une diversité, une qualité de vie importantes. Très honnêtement, je crois que l'autoroute ne nous enlèvera rien de ces qualités mais nous apportera un plus, l'attractivité et le développement économique. Merci !

Françoise ARCOUTEL : Bonsoir ! Je suis Françoise ARCOUTEL, j'habite Lescout et je voudrai parler ce soir au nom de ma profession. En effet, je suis commerçante, je suis commerçante au centre-ville de Castres mais également d'Albi depuis 30 ans, 30 ans à Albi et récemment sur Castres. Et je voudrai parler de l'impact et des répercussions négatifs de l'autoroute sur le commerce local. Dans le dossier page 24, vous dites que 20 % de la consommation globale des ménages échappent au commerce de la zone de Castres-Mazamet. Si l'autoroute voit le jour, ce taux d'évasion commerciale déjà bien élevé va obligatoirement progresser et, par là-même, avoir des conséquences irréversibles sur l'activité commerciale locale déjà bien fragilisée. L'attractivité commerciale va toujours dans le sens province-métropole et jamais à l'inverse. L'on peut déjà constater que par anticipation du projet autoroutier, le centre commercial Occitania de Gramont s'agrandit en se dotant d'une galerie marchande de 80 boutiques, au lieu de 60 pour capter la clientèle du nord-est de Toulouse et également aussi la clientèle tarnaise. A cause de l'autoroute, Toulouse confortera sa position attractive dominante au détriment du commerce local, notamment sur les périodes clé que sont les fins de semaine, les périodes de fête et les soldes. Alors, comment pourra-t-on alors défendre l'attractivité commerciale du bassin Castres-Mazamet. Justement, l'exemple d'Albi récemment colle parfaitement à la réalité de ce qui risque d'attendre les commerçants de Castres et alentours si ce projet se réalise. Il y a un mois à Albi, une nouvelle zone commerciale a vu le jour, plus de 20 000 m² qui sont venus en un seul coup à l'entrée de la ville, quand on vient de Toulouse en bordure de la 2x2 voies. Ce projet n'a eu de raison d'exister, et je peux vous en parler parce qu'à cette époque-là je représentais les commerces en Albi, par le porteur de projet donc qui est l'établissement Leclerc et les élus locaux d'Albi en nous disant : ce projet commercial, cette zone commerciale, il nous la faut parce qu'on va éviter l'évasion commerciale des consommateurs albigeois qui vont vers Toulouse et ils y vont très facilement par la 2x 2 voies

existante qui est gratuite. C'est la seule solution et alternative que nous ont imposé l'ensemble des élus albigeois. Alors moi, je me pose la question, dans un tel contexte, quel avenir pour le commerce indépendant local, ces emplois parce que le commerce aussi est créateur d'emplois, son savoir-faire, l'avenir de son savoir-faire, son identité locale, son lien social et son rôle de cœur de vie ? Merci !

Jean CRESPON : Voilà ! Monsieur. Le Monsieur à la petite barbe.

Jacques BOURGES : Petite simplement ? Jacques Bourges, élu du Montredonnais. Je suis élu d'un territoire de 1 700 habitants dans lequel, en trois ans, nous avons perdu 180 emplois. Deux entreprises ont fermé, ces 180 emplois, pour essayer de les récupérer... on sait très bien que dans notre milieu actuellement, dans notre zone rurale, quand on perd des emplois, c'est malheureusement quasi définitif. Alors, si vous voulez, c'est vrai qu'on objecte tous les développements durables, on nous dit : « Oui, effectivement, le Grenelle de l'environnement ». Mais je pense que le Grenelle de l'environnement et le développement durable ne sont pas... ne mettent pas l'homme contre le milieu, mais plutôt l'homme dans le milieu. Et à moins que certains ne veuillent que dans nos montagnes nous continuerons... nous soyons... nous enfermions dans une réserve indienne avec le béret sur la tête et la fourche sous le bras, je pense que nous avons encore, si vous voulez, nous sommes maître de notre destin. Et dans ce qui a été dit jusqu'à présent, je constate que c'est vrai que ceux qui ont besoin de cette autoroute sont plutôt favorables, ceux qui se trouvent plus près de Toulouse et qui ont moins besoin de cette autoroute de façon vitale sont plutôt défavorables. Alors, je pense que dans le cadre, si vous voulez, d'un aménagement, d'un aménagement d'abord équilibré du territoire, il me paraît important, si vous voulez, que des zones, des pans entiers du département, et notamment le Sud et l'Est, ne restent pas à l'écart du développement. Dans le cadre de l'aménagement équitable de ces territoires, je crois que chaque Tarnais doit avoir des chances égales devant l'emploi. Et pour qu'il y ait emploi, il faut qu'il y ait un tissu économique artisanal qui vive, et ce tissu économique artisanal a besoin d'être irrigué. Alors, on en arrive, si vous voulez, à ce problème de fracture, d'enclavement, cet enclavement qui nous protège, mais en même temps, qui nous étouffe, et je crois qu'aujourd'hui, si vous voulez, nous avons besoin de briser cet enclavement. Alors, comment ? Eh bien, oui, je crois que la 2x2 voies... tout le monde est d'accord pour une 2x2 voies, enfin, bon, une grande majorité du moins. Alors, si on vous dit : « Autoroute ou concession

autoroutière ou bien autoroute 2x2 voies rapides ? » Il est certain que si on demande à tout le monde : « Est-ce que vous préférez payer pour aller à Toulouse ou y aller gratuitement ? », tout le monde serait évidemment d'accord pour y aller gratuitement. Mais le problème c'est qu'actuellement, le choix c'est : ou bien 2015 et on paie, ou bien 2025 et on sait que les engagements de l'Etat ne sont pas toujours respectés, et pendant ce temps-là, en dix ans, effectivement, le territoire continue de mourir. Alors, si l'autoroute, si vous voulez, ne garantit pas un développement de l'emploi, il faut le dire, en venant de Pas-de-Calais, on a des exemples contraires, par contre, ce qu'on sait, c'est que s'il n'y a pas de liaison rapide, là, on endort le... on va vers la mort lente du pays, la mort programmée. Donc, le problème du prix, effectivement, a été donné... Je surveille le chrono, hein ! Le problème du prix a été avancé. Bon ! C'est vrai qu'au début, beaucoup, certainement, passeront par l'itinéraire normal, enfin, l'itinéraire classique, la RN126, et puis, progressivement, je pense que le trafic basculera sur l'autoroute, c'est... je pense que cela fait partie de l'évolution. Voilà. Ce que je voulais vous dire, simplement, c'est qu'il en va de la survie d'une partie, comme l'a dit mon collègue Jean-Marie Fabre, il en va de la survie d'une partie du territoire, alors, Castres d'abord, mais c'est vrai que nous sommes une grande partie de la Montagne, nous dépendons de Castres, c'est notre bassin de vie et nous n'avons pas le choix. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Le grand monsieur au fond avec la chemise bleue et le blouson gris, ensuite, la dame avec le col roulé rose, et le monsieur en T-shirt avec une inscription que je ne vois pas, mais ce n'est pas grave, T-shirt blanc, et madame en quatrième, voilà, dans cet ordre-là si vous le voulez bien. Alors, on vous écoute.

Stéphane VIEBAN : Oui. Bonjour à tous ! Stéphane Vieban, je suis directeur de Forestarn et la Maison de la Forêt. Moi, je vais vous parler de forêt, de bois, d'exploitation forestière. Alors, un certain nombre d'élus, et le maire de Brassac vous l'a dit, vous avez la chance, mesdames et messieurs, vous n'en êtes pas tous au courant, d'être au cœur du massif le plus productif de Midi-Pyrénées. On a une forêt en devenir qui a été plantée maintenant il y a une cinquantaine d'années, l'exploitation va fortement se développer dans les années qui viennent. Un chiffre : 50 % de la production de bois d'œuvre résineux de Midi-Pyrénées, sur la totalité de la région Midi-Pyrénées, provient de notre massif. Donc, je pense qu'il est...

alors, même s'il faut que tout le monde s'exprime, je pense qu'il faut aussi qu'aujourd'hui, vous entendiez bien le son et la parole des acteurs de ce territoire de la Montagne qui, comme viennent de le dire les élus, la plupart des élus de la Montagne, ont besoin, effectivement, de cette autoroute. Pourquoi ? Parce que, aujourd'hui, que ce soit, alors, d'autres s'exprimeront pour les autres filières, mais en ce qui concerne pour le bois, nous allons doubler voire tripler la production forestière. Donc, notre souhait c'est de développer la valeur ajoutée sur ce territoire, et nous le faisons, on parlera tout à l'heure des projets qu'on a ici, mais pour... ensuite, il faut bien l'exporter vers les zones consommatrices. Et on a la chance d'avoir une zone en pleine expansion qui est la zone toulousaine et, donc, il faut que notre production, une fois transformée, elle puisse aller dans les meilleures conditions possibles sur les grands bassins de population que sont Toulouse, mais également Montpellier sur l'autre versant de la Montagne. Donc, on en a besoin. Nous avons des projets, nous devons développer dans les mois qui viennent un certain nombre de projets, à la fois sur le bois à construction, pour développer la construction en bois des bâtiments, des maisons et l'ensemble des surfaces dont on a besoin, mais également sur l'énergie, nous avons de gros projets sur l'énergie, à la fois localement, mais également, on a un gros projet, d'ailleurs, qui a été retenu dans la plaquette de présentation, d'ailleurs cela a été un plaisir pour nous de la voir retenue dans ce projet, c'est le projet Brassac Pellets dont nous portons, entre Forestarn et Brassac Industries, ce projet. C'est un développement important avec des investissements qui sont colossaux, mais tout cela ne marchera que si, effectivement, nous pouvons rapidement, et dans de bonnes conditions, à la fois économiques et de sécurité, transférer l'ensemble de ces volumes vers les bassins d'emploi et surtout les bassins de consommation, voilà. Pour nous, alors, j'entends bien ce débat, et j'y suis sensible de savoir : est-ce qu'il faut un péage, est-ce qu'il ne faut pas de péage ? Nous, ce qu'on voit, et c'est ce qu'on lit dans le dossier c'est que s'il n'y a pas de concession, on ne sait pas quand est-ce qu'on va l'avoir. Donc, nous, il nous faut absolument, pour développer nos entreprises, pour développer l'emploi, et l'emploi, cela va du bûcheron, du transporteur, du débardeur, des opérateurs dans les scieries, dans les usines quand on veut construire, il nous faut une liaison rapide et le plus rapidement possible. Alors moi, j'ai bien compris que 2025, ce n'est pas la totalité de la liaison par rapport à ce qui a été dit, c'est simplement un petit bout de la liaison qui pourrait être mis en place. Cela veut que l'ensemble de la liaison, cela, je ne sais pas, c'est 2030, 2050, et cela, on ne peut pas attendre, voilà. Donc, merci à

ceux qui ont organisé ce débat, mais cette autoroute-là ou cette liaison rapide, il nous la faut et le plus vite possible. Au revoir.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, la dame au... Voilà !

Marie-Line LATTUCA : Alors, je m'appelle Marie-Line Lattuca et j'habite à Saint-Germain-des-Prés. Alors, je voudrais revenir sur cette...

Jean CRESPON : Et vous faites quoi dans la vie ? Vous êtes... ?

Marie-Line LATTUCA : Pardon ?

Jean CRESPON : Vous avez quel type de fonction ?

Marie-Line LATTUCA : Je suis une...

Jean CRESPON : Mère de famille ?

Marie-Line Lattuca : Oui !

Jean CRESPON : Mère de famille.

Marie-Line LATTUCA : Enfin, non, mais je suis... Pourquoi on me demande cela ?

Intervenant : Citoyenne !

Jean CRESPON : Citoyenne, très bien !

Marie-Line LATTUCA : Citoyenne, oui, bon.

Jean CRESPON : Absolument.

Marie-Line LATTUCA : Alors, je voudrais revenir sur cette notion d'équité, et signaler que l'utilisateur qui empruntera l'autoroute va payer trois fois : une première fois par le biais de l'impôt pour la réalisation des ouvrages publics Soual-Puylaurens ; une deuxième fois par la participation à la subvention d'équilibre pour la réalisation de ce projet autoroutier ; une troisième fois par le péage qui est estimé à 14,50 euros aller-retour ; et peut-être une quatrième fois par l'augmentation du péage si le concessionnaire s'avère être déficitaire dans la gestion de l'exploitation du fait du nombre de véhicules par jour largement inférieur aux

prévisions annoncées dans le dossier. Alors, sachant que les frais de déplacement des politiques et de certains de nos élus entrent dans le cadre de leur mandat, que les salariés d'entreprises importantes amenés à emprunter cet itinéraire pour raison professionnelle verront leurs frais de péage remboursés par leur employeur, que le mécanisme de gestion de ces dites sociétés leur permet de basculer ces frais de déplacement dans les charges et de les répercuter sur leurs produits en augmentant les prix de vente, j'en conclus que décidément les décideurs ne sont pas les payeurs et je vous demande où est donc l'équité sociale.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci madame. Alors, le monsieur au T-shirt blanc.

David SENEGATS : Bonsoir ! Donc, monsieur David Sénégats, de Castres, et enfin du pays de Castres. Je travaille sur Toulouse, agent de technicien de la voie à la SNCF, et malheureusement, au jour d'aujourd'hui, je suis obligé d'aller en voiture tous les jours de Castres à Toulouse car les horaires de train ne me permettent pas avec mes horaires professionnels, rien ne coïncide. Alors, aujourd'hui, j'entends bien le débat sur le « Payer le péage », l'éventuel prix de l'autoroute, ce qui serait erroné, et cetera. Mais je pense qu'il faut recentrer le débat et se dire au jour d'aujourd'hui : « Il faut essayer de garder et créer des emplois supplémentaires sur Castres » et arrêter de dire : « Moi, je veux une autoroute pour aller à Toulouse ». Moi, personnellement, je me bats pour essayer de créer une entreprise si tout va bien en 2010 avec des collègues sur Castres, et si on a une liaison autoroutière, cela me permet sûr d'avoir un contact plus rapide avec mes fournisseurs, enfin mes futurs fournisseurs, mais je n'ai pas forcément envie d'aller sur Toulouse. Au jour d'aujourd'hui aussi, il faut se dire une chose, c'est 2013 ou 2015 ou rien d'autre, 2025 on ne l'aura jamais, il faut être réaliste. Vu le désengagement total de l'Etat sur beaucoup de choses dans la vie de tous les jours, il faut être réaliste, arrêtez de se voiler la face. 2025, on ne l'aura pas point final quoi. Donc, si on n'a rien en 2015, quel est l'avenir possible que je pourrais donner, prétendre donner à mes enfants ? Rien. Mes enfants, cela sera ailleurs et sûrement s'il n'y a pas d'autoroute, moi, le premier, je serai tenté de partir ailleurs, là où j'ai un développement possible. Donc, au jour d'aujourd'hui, je comprends bien le souci des gens par rapport au porte-monnaie, moi, le premier, chaque mois j'ai entre 300 et 400 euros de frais qui partent juste l'essence et le péage

de Verfeil. Je fais grâce à ces cadeaux l'usure de la voiture, l'assurance et tout le reste. Et mon employeur qui est la SNCF, en aucun cas me prendra en charge que ce soit le péage ou autres, il ne faut pas rêver. J'ai arrêté de croire au père Noël même si c'est bientôt, stop maintenant ou quoi. Donc, je pense qu'il faut recentrer et se dire : « Battons-nous pour avoir cette autoroute en 2015 maintenant sinon on n'a rien quoi ». Moi, quand je vois tous les collègues qui veulent créer des entreprises ou qui sont en train de créer, ils partent, ils partent, ils vont sur Toulouse. J'ai un collègue qui a créé une entreprise dans le solaire, qui est quelque chose d'avenir, il est parti sur Toulouse tout simplement, c'est là où il arrive à avoir quelque chose. Mais à Castres, qu'est-ce que vous voulez que je fasse ? Et on est tous pareil. Je pense qu'il faut vraiment se battre pour cela et faire venir l'emploi dans Castres et le pays castrais, c'est aussi valable pour Brassac, pour Lacaune, pour Labruguière, pour Mazamet, eux aussi en bénéficieront automatiquement. Voilà ! Merci en tout cas de votre retour.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Avant de passer la parole à Madame Myriam Joly de la salle d'à côté, on va laisser comme prévu la parole à Madame.

Michèle GALISSARD : Merci Monsieur. Je m'appelle Michèle Galissard, je suis retraitée de l'enseignement et actuellement adjointe au Maire de Castres. On entend et on lit beaucoup de choses au cours des débats. On entend, par exemple : « Il faut en finir avec l'aire de l'automobile ». Chiche, celui qui le dit commence demain. Les tenants du sans-voiture et de la décroissance ont des accents lyriques tellement simples, tellement beaux mais tellement faux. On ne construit pas l'avenir avec des slogans mais avec de la responsabilité et du courage. Ce qu'il faut combattre, c'est l'émission de gaz à effet de serre, c'est l'usage exclusif et sans avenir des carburants fossiles. C'est la concentration de voitures en milieu urbain. Ce sont les métropoles tentaculaires et invivables qui mangent insidieusement tout leur environnement rural. Ce qu'il faut construire, ce sont des véhicules mieux adaptés, moins polluants utilisant des énergies renouvelables. Ce qu'il faut structurer, c'est un réseau de villes moyennes, à taille humaine avec leurs services, leurs emplois, leurs habitats de qualité. Pour cette urbanisation responsable, il faut un réseau routier de qualité, efficace, sécurisé qui prenne en compte la préservation des milieux naturels et s'intègre dans les paysages. C'est l'enjeu de l'autoroute qui doit être ouverte entre la métropole toulousaine et Castres-

Mazamet. C'est déjà le cas avec les déviations de Soual et de Puylaurens. Qui proteste contre ces aménagements ? Qui les trouve inutiles ? Personne. Les voitures qui rouleront dans 20 ans sur les autoroutes ne seront pas les mêmes qu'aujourd'hui, heureusement. Mais elles auront toujours besoin de l'autoroute pour la sécurité, l'efficacité, et la liaison entre pôles urbains.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, attendez ! Avant de redonner la parole à cette salle, Madame Joly, Madame Myriam Joly, qui est de l'autre salle, souhaite intervenir. Je vous en prie Madame !

Myriam JOLY : Oui ! Bon, moi je n'ai pas préparé d'intervention mais j'ai eu envie d'intervenir parce que j'ai quelque chose qui a été dit tout à l'heure et qui m'a donné envie de donner aussi mon avis. C'est quelqu'un qui a dit : « Seuls les gens qui ne sont pas concernés directement par la vie économique et réellement qui sont près de Castres, sont contre l'autoroute ». Moi, je dois dire que je ne suis pas pour l'autoroute que je suis chef d'entreprise dans le textile que c'est un secteur qui a été durement touché et je ne suis pas une macroéconomiste, mais il me semble que s'il y a beaucoup d'emplois qui ont été perdus sur le sud du Tarn, c'est quand même parce que le textile s'est cassé la figure et que je sache, ce ne sont pas les liaisons routières qui changent quelque chose sinon à Lille et à Arras qui sont quand même des zones qui sont largement pourvues en autoroute, on en serait ailleurs aussi. Donc, je pense quand même qu'il faut replacer le débat un petit peu ailleurs. Moi je suis chef d'entreprise à la Fontasse, une entreprise textile, je dois dire que je suis ravie d'avoir que les déviations de Soual et de Puylaurens étaient faites que depuis, pour moi, le véritable problème, c'est l'arrivée sur Toulouse, c'est la rocade que de gagner 5 ou 10 minutes par l'autoroute pour me retrouver bloquer sur la rocade à Toulouse, je ne vois pas vraiment ce qui justifie de faire un tel, je dirais, voilà une telle emprise. Je respecte tout à fait ce qui a été dit par mes collègues des filières bois ou qui ont certainement d'autres besoins que moi, mais moi je tenais à donner mon témoignage d'habitant local et d'acteur économique et je dis : « Moi, aujourd'hui, l'autoroute, je n'en vois pas la nécessité ». Et j'aimerais que Philippe Grammont réponde à la question qui a été posée tout à l'heure quand même. Que sera-t-il de même pour nous, pour ceux qui ne voudront pas payer l'autoroute du passage de Soual et de Puylaurens ainsi que de la sortie de Castres qui sont financées sur nos impôts et que

nous aimerions pouvoir continuer à utiliser même si nous ne prenons pas l'autoroute. Merci.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Je vous en prie !

Philippe GRAMMONT : Oui, comme cela a été indiqué tout à l'heure, les déviations de Soual et de Puylaurens font l'objet dans le projet qui vous est proposé d'un apport en nature dans le cadre de la concession. Cela veut dire que dans ce cadre-là, ces déviations sont intégrées effectivement à l'itinéraire payant, à la concession, à l'autoroute. Par contre, bien évidemment, parce que, d'abord, il y a des véhicules qui sont interdits sur une autoroute et puis, parce que chacun est libre de choisir effectivement d'utiliser ou pas l'autoroute, il y a un itinéraire de substitution qui, dans tous les cas, est aménagé de façon continue en l'occurrence entre Castres et Toulouse. Réutilisant quand... La plupart du temps, le projet sera sur un site nouveau, donc réutilisant probablement de façon majoritaire la route nationale actuelle.

Jean CRESPON : Voilà ! Alors, oui, le Monsieur qui a une chemise à carreaux. Il y a un Monsieur qui lève la main avec un... oui, vous qui vous agitez là-bas. Vous l'aurez ? Est-ce qu'au fond de la salle, qui n'a pas beaucoup parlé, il y a des gens qui souhaiteraient intervenir, je ne vois pas tout le monde.

Jean-Pierre PLO : Oui, bonjour !

Jean CRESPON : Et en troisième lieu, le Monsieur qui agite son papier, voilà, qui a une chemise rayée. Monsieur !

Jean-Pierre PLO : Jean-Pierre Plo, exploitant granitier à Saint-Salvy-de-la-Balme. Je préside une société de 45 personnes, j'exploite du granit depuis 30 ans ici. Il faut savoir que le granit du Tarn est de renommée internationale que c'est le premier bassin français, ce que beaucoup de monde ignore, on produit 60 % de la production française de granit en France, c'est un acteur économique très importante au même titre, beaucoup moins importante bien sûr que la filière bois, mais tout de même très importante. Monsieur Cros a rappelé le nombre d'emplois, 1 200 emplois, c'est considérable. Il faut savoir qu'aujourd'hui notre profession est en grande difficulté, ceci est due aux importations venant de pays d'Asie, évidemment, et qui eux sont favorisés par des transports maritimes qui, aujourd'hui, sont très bon marché, qui arrivent dans des ports qui sont effectivement bien reliés

aux centres de consommation, les grands centres parisiens et autres. Et donc, nous, à 700 kilomètres du Nord, on est un peu défavorisé, on est totalement défavorisé. Ce qui serait intéressant, effectivement, c'est d'avoir une liaison très rapide Castres-Toulouse par voie rapide bien sûr et de pouvoir ferrouter à partir de Toulouse les marchandises sur le Nord de la France. C'est très intéressant pour les chantiers publics qui, aujourd'hui, note essentiellement l'impact écologique et l'impact CO₂ du transport. Et cela, c'est un argument quand même en notre faveur. Si on arrive à mettre les marchandises sur rail à partir de Toulouse, c'est... L'impact ? Bien sûr parce que le transport par rail est beaucoup moins productif en CO₂, il faut le savoir, cela c'est... vraiment, il y a même une différence énorme... Oui, mais donc, bien sûr. Effectivement, c'était possible à partir de Castres mais jusqu'à présent, il n'y a pas de possibilité. La raison est simple. Aujourd'hui, la plupart des transports..

Jean CRESPON : Laissez parler Monsieur, s'il vous plaît !

Jean-Pierre PLO : La plupart des transporteurs du Sidobre utilisent ce moyen, amènent des marchandises en gare de Toulouse pour les amener en région parisienne essentiellement, puisque le marché se développe dans cette région. C'est tout le Nord de la France qui est grande consommatrice de matériaux naturels. Je pense qu'une liaison rapide ne peut qu'accélérer notre développement. Je vous remercie.

Jean CRESPON : Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, Monsieur tout au fond.

Didier OBERTI : Bonsoir messieurs dames ! Je suis Didier Oberti, je suis chef d'entreprise d'une salaison à Lacaune et je représente ici l'APSALAC, c'est une association des salaisonniers à Lacaune dont je suis le président. Donc, je me fais... Je voudrais me faire le porte-parole de ces entreprises-là des Monts de Lacaune et, plus particulièrement, des salaisonniers. Notre profession génère plus de 1 000 emplois directs sur la Montagne, et comme on dit chez nous : « C'est ce qui fait vivre le pays ». Et la salaison est le poumon de l'économie locale, il faut être conscient que, que dirais-je, que les problèmes d'éloignement des Monts de Lacaune par rapport à Toulouse restent une contrainte très importante pour la survie de notre profession. Je vous rappelle que les Salaisons de Lacaune sont en attente d'un label de qualité et d'une reconnaissance européenne sur ses produits, je veux

parler là de l'IGP, l'Identification Géographique Protégée. On ne veut pas que Lacaune soit simplement située sur une carte, là-haut, perdue dans la montagne tarnaise, dans le brouillard et dans la neige. C'est ce que l'on entend souvent. « Ô Lacaune, vous êtes au bout du monde ! » Cela suffit ! Nous voulons que Lacaune soit accessible toute l'année, et surtout qu'on ait envie d'y aller facilement et même en venant de loin. Vous allez me dire : « C'est où, loin, cela veut dire quoi ? » Eh bien, ne serait-ce que Toulouse. Combien de toulousains sont venus à Lacaune voir la maison de sa charcuterie ou bien sont venus voir également comment on fabrique un jambon ou un saucisson ? Trop peu à mon avis. Mais ceux qui sont venus s'en souviennent. C'est un excellent moyen de communication et très économique. Mais ce n'est pas, évidemment, la seule raison de vouloir une autoroute Castres-Toulouse. L'une des raisons majeures de notre mobilisation, c'est pour le maintien et la création de l'emploi sur notre Montagne. Il n'est pas toujours facile lorsqu'on recrute sur des postes spécialisés de trouver des candidats sur place. Très souvent, les postulants viennent de Castres ou de ses environs. Si, grâce à l'autoroute, Castres ne se trouve qu'à 45 minutes de Toulouse, pourquoi pas espérer que quelques familles viennent s'y installer à Castres et qu'un des deux conjoints viennent travailler à Lacaune qui se trouve également à 45 minutes de Castres ? Toulouse est aussi une importante métropole de distribution pour nos produits de salaison, mais aussi un important vivier de fournisseurs en matières secondaires pour nos entreprises. Je vais évoquer là les problèmes de transport. Déjà, dans l'état actuel du réseau, la route la plus courte pour rejoindre les Monts de Lacaune de Toulouse, c'est par Castres. Lorsqu'on aura l'autoroute, le gain de temps sur une journée de conduite d'un chauffeur-livreur sera un minimum de deux fois 20 minutes sur 9 heures de conduite. Cela va libérer du temps au chauffeur pour pouvoir livrer plus de clients, d'où une notion de service supplémentaire et peut-être même moins de navettes sur l'axe Toulouse-Castres. Toujours dans le domaine du transport, à défaut d'autoroute arrivant à Castres, un nombre impressionnant de poids lourds venant de l'A20 passent par Albi pour rejoindre Lacaune, les camions qui amènent à Lacaune chaque semaine les 6 000 porcs vivants pour emprunter l'autoroute Toulouse-Castres, cela diminuerait le temps de transport, ce qui occasionnerait moins de stress chez les animaux avant l'abattage. Alors, ceci peut porter à rire, un petit peu. Mais croyez que le stress est un paramètre très important dans la qualité du produit fini en salaison. Je pense également aux poids lourds de plus en plus nombreux qui viennent charger aux deux usines d'embouteillage d'eau de Mont Roucous et de la Fontaine de la Reine se trouvant entre

Brassac et Lacaune. Ce sera bien plus court et bien plus rapide en venant par Castres plutôt qu'Albi. Je voudrais rajouter qu'en période hivernale, les passages les plus réputés pour leurs mauvaises conditions de circulation se trouvent sur l'A699 à Montfranc et au Col de Sié.

Jean CRESPON : Vingt secondes.

Didier OBERTI : Ce tronçon de route se rend très souvent impraticable au cours de la nuit, et beaucoup de semi-remorques arrivant de l'autoroute par Albi se retrouvent en travers de la chaussée barrant ainsi la route à tous les véhicules. L'A622 venant de Castres...

Jean CRESPON : Dix secondes.

Didier OBERTI : ... J'ai terminé. L'A622 venant de Castres est bien plus praticable et dégagée en priorité par les services de la DDE en temps de neige. D'où l'intérêt, une fois de plus, lorsqu'on sera sur l'autoroute, de prendre la sortie Castres pour rejoindre Lacaune. En résumé, pour conclure, les entreprises de la Montagne sont certaines que le désenclavement, le développement et la survie de la Montagne passent par la création de l'autoroute Toulouse-Castres. Et nous nous mobiliserons jusqu'au bout pour cela.

Jean CRESPON : Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, le Monsieur à la chemise rayée. Voilà ! Monsieur ! Et puis ensuite, vous Madame.

Jean-Marc LEDOUX : Tout de suite ou j'attends ? Oui, c'est bon ?

Jean CRESPON : On vous écoute.

Jean-Marc LEDOUX : Je me présente, Ledoux Jean-Marc, je suis représentant de l'Union départementale à la CFDT. On a beaucoup parlé d'emploi, je voudrais parler aussi de la position des salariés. L'Union des syndicats CFDT du Tarn a longtemps dénoncé le risque de la mono-industrie du textile, du cuir, de l'habillement et du délainage sur Castres, et Mazamet et la Montagne. Dans le Comité de Bassin d'Emploi, la CFDT a œuvré pour la diversification de ses industries et la modernisation de l'ouverture ferroviaire et routière du territoire Midi-Pyrénées et Toulouse. Mais pour une majorité des patrons de l'industrie, de l'époque, l'enclavement avait

ses vertus. En particulier, une main d'œuvre captive est sous-payée. C'est pourquoi dans les années 70, le sud du Tarn n'a pas été oublié, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, mais évité soigneusement par les autoroutes. Aujourd'hui, les industries traditionnelles se sont modernisées ou ont disparu. D'autres activités industrielles, souvent mondialisées, ont émergé, mais cette mutation économique reste fragile. La perte des 6 000 emplois industriels n'a malheureusement pas été compensée par la création de 4 000 emplois dans les services. La Montagne a des difficultés à garder ses activités, la population du bassin de vie de Castres et Mazamet continue à diminuer. L'aéroport, le téléport, les réseaux numériques, le rail apportent des réponses partielles aux besoins d'accessibilité et d'attractivité du sud du Tarn ; aux exigences de mobilité pour s'adapter à la nouvelle économie de la connaissance et de l'innovation. Pour la CFDT, ces réseaux doivent être prioritairement complétés par une liaison routière à 2x2 voies moderne, rapide et sûre vers une métropole toulousaine en pleine croissance. Sur la base d'un projet territorial solide, une grande majorité des acteurs politiques, économiques, sociaux et associatifs du bassin de vie de Castres-Mazamet, se sont enfin mis d'accord pour revendiquer un désenclavement routier vers Toulouse. Ces 15 dernières années, la mise à 2x2 voies de la route Castres-Toulouse s'est faite au rythme d'un kilomètre par an. Dans le contexte difficile pour les finances de l'Etat et de la Région, des Départements, la modernisation rapide des 37 kilomètres restants avec des financements publics n'est plus crédible, malgré les anciennes promesses des ministres ou des animateurs de télévision. En conséquence, l'Union des syndicats CFDT du Tarn soutient la proposition de mise au débat public achevée au plutôt en partenariat avec le Département, la Région, la liaison routière à 2x2 voies Castres-Toulouse, par une mise en concession autoroutière. Partie prenante des conclusions du Grenelle de l'environnement, la CFDT est soucieuse des enjeux planétaires liés au réchauffement climatique, à la crise énergétique et à la perte de la biodiversité. C'est pourquoi, la CFDT demande à l'Etat, maître d'ouvrage et aux collectivités partenaires du projet de se donner tous les moyens nécessaires pour maîtriser les impacts de cette 2x2 voies sur les exploitations agricoles, les habitants des communes traversées et les espaces naturels, et surtout, de s'organiser pour que les valeurs des services publics, et plus particulièrement une tarification adaptée aux salariés, soient exigées aux futurs concessionnaires. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci beaucoup. Madame !

Valérie VILLIOD : Bonsoir ! Valérie Villiod, je suis responsable économique à la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet, mais mon intervention sera de type plutôt personnel. On a beaucoup parlé de développement économique, on a aussi parlé de sécurité, de la sécurité dans les déplacements routiers, de la sécurité sanitaire par le transport des animaux, mais je crois qu'on a peu parlé dans ce débat public, jusqu'à présent, de la sécurité des personnes et des transports sanitaires. Je voudrais dire que quand on habite Castres, quand on a la malchance d'être malade par vent d'autan, que malheureusement l'hélicoptère ne peut pas décoller pour aller sur Toulouse, on est obligé d'emprunter la RN 126, je pense qu'on peut tous demander des témoignages autour de nous, c'est un enfer. Alors, ce que je voulais dire ce soir, c'est que l'autoroute concédée, je suis pour bien sûr, elle a un prix mais la vie n'a pas de prix. Et aujourd'hui, dans la ZAC du Causse où j'ai la chance de travailler, se construit un équipement majeur. Mais je crois que ce qu'il faut dire aussi, c'est que le sens qui est donné à cet équipement, c'est sa complémentarité avec Toulouse. Et cette complémentarité ne peut être assurée que tout autant où on aura une liaison performante. Transporter des patients avec des pathologies lourdes, qui nécessitent des technologies pointues pour les soigner sur Toulouse, cela nécessite aussi la prise en compte des transports... de bonnes conditions de transport. Là, je ne parle plus des bestiaux qui ont besoin d'arriver dans de bonnes conditions à Lacaune, je parle des personnes qui doivent arriver en vie à Toulouse, et arriver en vie pour y revenir. Il ne s'agit pas de faire un trajet aller, il s'agit de faire un trajet aller-retour parce que le sens de l'hôpital Castres-Mazamet, c'est de pouvoir assurer le retour des malades sur leurs territoires d'origine. Tous les malades de l'agglomération de Castres-Mazamet, de la Montagne Noire, des Monts de Lacaune et du Sidobre ne vont pas rester à Toulouse. Parce que là aussi, rester à Toulouse, cela veut dire qu'on multiplie les déplacements des familles qui, quand même, ont un malade qui est sur place, qui nécessite quand même un accompagnement et des visites régulières. Voilà ! Cela c'était le premier argument, c'est l'argument sanitaire qui vient conforter, à mon sens, l'intérêt local d'une autoroute qui est indispensable pour Castres-Mazamet, Lacaune, le Sidobre, la Vallée du Thoré et la Montagne Noire. Autre argument aussi, on a parlé du tourisme. Je suis gestionnaire d'un meublé de tourisme que nous avons ouvert en 2005. Dans notre fréquentation, qui évolue de manière constante, et cela s'est appuyé par des statistiques que ce soit bien au niveau des offices du tourisme ou au niveau du comité départemental

de tourisme, comme cela a été souligné tout à l'heure. Cette augmentation de la fréquentation s'explique par la qualité de l'offre, bien sûr, mais cela s'explique aussi par l'ouverture du viaduc de Millau. Nous avons beaucoup de touristes qui nous disent : « Maintenant, pour nous, c'est un obstacle qui est facilement franchissable », qui viennent dans l'Aveyron et qui n'hésitent pas à venir dans le Tarn mais surtout à y revenir. Alors, qui, aujourd'hui, se pose la question de savoir : « Combien on paie pour les 2 500 mètres qu'on traverse sur le viaduc de Millau ». Je crois qu'il faut savoir raison garder, quand on fait un trajet global, on ne se souvient pas du péage qu'on paie sur une portion, mais on se souvient parfaitement du modèle économique, du développement, de la qualité des entreprises, de la qualité des implantations mais aussi de la qualité de vie et du bonheur des gens qui ont la chance d'y vivre mais aussi d'y rester. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. Je voudrais entendre 4 personnes. Y a-t-il 4 autres personnes qui souhaiteraient prendre la parole ? Vous (Monsieur COSTADAU) êtes déjà intervenu à Castres. Donc, a priori, on... vous... Mais alors, justement, si vous avez des choses à dire en plus de ce que vous avez déjà dit dans d'autres réunions, vous avez le site Internet, vous avez le cahier d'acteurs, vous avez tout un tas de dispositifs à votre disposition. Est-ce qu'il y a d'autres personnes ? Alors, Monsieur qui est avec le maillot de rugby, non, c'est... Alors, il y a un monsieur qui est en bleu avec un... voilà, avec les lunettes, à cheveux gris. Ensuite... Cela m'en fait deux. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui souhaiteraient... Monsieur et Madame. Voilà ! Alors... Non, non, attendez, il y a un autre Monsieur là, oui, là voilà. Monsieur, on vous écoute !

Alain AZAIS : Oui, bonsoir ! Alain Azais, j'habite sur Castelnau-de-Brassac. Je ne veux trop intervenir sur l'autoroute. Bon, je ne suis pas pour, je ne suis pas contre, c'est... disons qu'à la limite, c'est plaisant pour certaines personnes, d'autres moins. Moi, j'ai essayé de les éviter. Mais, bon ! Après, c'est pour une question technique. Je suis allé sur le site Internet de l'autoroute, et il y a pas mal de questions qui sont posées par des usagers, enfin ou par des personnes, et c'est marqué « En attente de réponse », enfin, on n'a pas la réponse à la question posée. Est-ce que vous attendez que les débats soient finis pour faire les réponses, comme cela on ne peut pas se faire trop d'idées ? Voilà.

(Applaudissements)

Danièle BARRES : Excusez-moi, je vais répondre à cette question. Je n'ai pas parlé en introduction, mais merci, Monsieur, de me permettre de le dire. Effectivement, vous êtes assez nombreux. Je crois qu'on en est à plus de 80 questions, actuellement, sur le site Internet... Pardon ? 97, excusez-moi ! Oui, mes informations dataient d'hier, aujourd'hui, c'est 97. Et j'avais annoncé lors de la réunion de Castres que nous ferions en sorte que toutes questions reçoivent une réponse, et que je ferais en sorte que le maître d'ouvrage, je me tourne vers lui, réponde dans des délais raisonnables. Je n'avais pas donné plus de délai que cela parce que, pour chaque question, il y a des questions qui sont relativement faciles où on peut répondre rapidement ; pour d'autres questions, elles demandent que plusieurs services se mettent d'accord. J'ai eu un peu l'impression que le démarrage a été un peu lent, Monsieur le maître d'ouvrage. J'espère que nous avons amorcé la pompe puisque, si je puis dire, ce matin, nous avons mis en ligne 18 réponses, il me semble, ou quelque chose comme cela, parce qu'il nous les ont envoyées toutes en même temps, on les a regardées. Il faut aussi que nous, on les relise pour voir s'ils ont bien répondu. On en a d'ailleurs retoqué 2, 3 parce qu'elles ne nous semblaient pas tout à fait... correspondre, enfin, qu'il y avait quelques imprécisions. Mais, je tiens à préciser que nous avons mis la pression sur le maître d'ouvrage et que nous la maintiendrons jusqu'à la fin, et que... Vous aurez le droit de poser des questions, pas jusqu'au 28 janvier, bien entendu, parce qu'il faut quand même être raisonnable, et il faut que le maître d'ouvrage ait le temps de répondre à ces questions. Donc, on arrêtera les questions. J'ai un peu oublié, je crois que c'est début janvier. Début janvier, il n'y aura plus de questions, là, il n'y aura que des réponses. Mais le 28 janvier, il faudra qu'il ait des réponses à toutes les questions, Monsieur le maître d'ouvrage. Merci.

Jean CRESPON : Merci à vous.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. Le Monsieur au pull-over bleu, au fond.

Patrick BISETTO : Alors, je peux y aller ?

Jean CRESPON : Allez-y !

Patrick BISETTO : Je me présente, je suis Patrick Bisetto, premier vice-président de la Chambre de métiers et de

l'artisanat du Tarn. Je représente ce soir l'artisanat, c'est-à-dire 7 695 établissements et leurs 17 000 salariés, soit 25 000 actifs. Cela représente plus de 22 % des actifs du Département. La première entreprise de France est aussi la première entreprise du Département. Les entreprises artisanales sont présentes sur l'ensemble du Département. Dans n'importe quel coin du Département, il y a toujours l'entreprise artisanale qui crée la richesse économique et qui forme des jeunes. L'artisanat, c'est l'économie de proximité. En même temps, de par la diversité de ses activités : bâtiments, alimentaires, services et production, l'artisanat est un baromètre économique. En effet, si les entreprises de production, nombreuses dans l'arrondissement de Castres-Mazamet, la « Coulette » et Lacaune, créent de la richesse et exportent une bonne partie de leur production, si les entreprises du bâtiment sont mobiles et peuvent aller chercher du travail sur Toulouse par exemple, les secteurs de l'alimentaire et du service évoluent quant à eux en fonction de l'augmentation ou de la diminution de la population. Nous avons donc comparé les évolutions des entreprises artisanales sur l'axe autoroutier Toulouse-Albi par rapport à la liaison routière par la nationale 126 Toulouse-Castres. Evolution du nombre d'entreprises de 2004 à 2008 entre Toulouse et Castres : entre Toulouse et Albi, pardon, solde positif pour Albi de 88 ; entre Toulouse et Castres, solde positif pour Castres de 2. Evolution du nombre de salariés de 2004 à 2008 : entre Toulouse-Albi, solde positif plus 271 ; entre Toulouse et Castres, solde négatif, 393. Ces chiffres sont sans appel. Une autoroute est bien un canal d'irrigation économique qui permet soit aux entreprises de pouvoir accéder au marché toulousain dans de bonnes conditions de sécurité et de rapidité, soit aux entreprises de production de pouvoir se rapprocher des grandes voies de circulation européennes pour pouvoir accueillir leurs clients dans de bonnes conditions et pouvoir gagner du temps dans le transport de leurs productions. Il s'agit là de toutes les entreprises des Monts de Lacaune, des granitiers du Sidobre, des entreprises dans la Vallée du Thoré qui attendent toutes avec impatience encore plus grande depuis que la conjoncture économique s'est durcie, d'être désenclavées et de pouvoir transporter plus rapidement leurs productions vers leurs clients. Cette liaison autoroutière permet aussi, comme cela se constate sur la liaison Toulouse-Albi, le développement des entreprises de service lié à l'accueil d'une nouvelle population. Aujourd'hui, pour se rendre d'Albi à Toulouse, il y a un péage. Pour la Chambre de métiers et de l'artisanat, face à leur principe économique sur le bassin Castres-Mazamet, le péage ne doit pas être un frein à la réalisation rapide de cette autoroute, entre Castres et Toulouse. Nous resterons

cependant attentifs à l'évaluation de son montant. C'est indéniable, aujourd'hui, cette liaison autoroutière Toulouse-Castres, était d'une telle nécessité, d'une telle urgence que son opportunité est un fait acquis. Urgence est le maître mot. On ne peut pas se permettre le luxe d'attendre ce canal d'irrigation encore trop longtemps, il y a urgence économique. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Il y avait la dame et il y avait...

Geneviève AMEN : Voilà. Geneviève Amen, conseillère municipale à Castres, mère de famille et grand-mère, voilà. Moi, je voudrais prendre la parole sur un tout petit point, mon intervention sera brève. Le point a déjà été abordé par la dame au pull bleu, mais voilà, je voudrais le préciser sur un point donné. Il s'agit de la sécurité. Alors, on a entendu énormément de choses super intéressantes. Moi, ce que je voudrais que l'on prenne en compte, c'est la sécurité de nos étudiants, de nos enfants, de nos petits-enfants qui se rendent à Castres pour leurs études, mais aussi ceux qui viennent de Castres pour faire des... ceux qui viennent de Toulouse pour faire des études à Castres. Voilà ! On sait bien que l'autoroute, elle est moins accidentogène que la route normale. On sait bien aussi que la 2x2 voies, peut-être, sera un peu plus pratique et un peu sécurisée. Mais il faut attendre pour cela dix ans et peut-être plus. Donc, la vie, madame l'a dit, la vie n'a pas de prix, et il me semble que pour nos enfants qui vont à Toulouse, mais on pourrait dire la même chose pour les transporteurs qui vont à Toulouse, pour les conjoints, par exemple, qui partent le lundi matin travailler sur Toulouse, on ne peut pas ne pas prendre en compte cet état de fait qui va vers plus de sécurité, on n'a pas le droit de ne pas respecter la vie des gens, et actuellement, on sait bien que l'autoroute, elle est cinq fois moins mortelle qu'une route normale. C'est simplement ce que je voulais dire.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, quatrième intervenant, oui, allez-y monsieur.

Christian RIGAL : Oui, bonsoir messieurs dames. Alors, je suis Christian Rigal, je suis le maire de Castelnau-de-Brassac. Alors, Castelnau-de-Brassac, c'est une petite commune rurale qui est bien éloignée de tout centre urbain. Mais voilà, nous avons un problème sur nos petites communes rurales, c'est le

maintien de la population. A l'heure actuelle, nous avons des populations qui vieillissent énormément, et le seul problème qu'on ait, c'est que les jeunes s'en vont. Les jeunes s'en vont, pourquoi ? Parce que, d'abord, il n'y a pas trop d'emploi sur le bassin, et ensuite, parce que les régions de Toulouse, de Montpellier sont beaucoup plus attractives et beaucoup mieux situées pour eux. Alors, à l'heure actuelle, nous mettons au niveau du pays élargi un système qui s'appelle « Place aux jeunes » pour essayer de récupérer nos jeunes, pour créer des emplois, pour qu'ils créent des industries, des entreprises sur place. Et on s'aperçoit lorsqu'on fait ces places aux jeunes et quand on leur donne la parole, on commence avec pas mal de jeunes, avec une vingtaine de jeunes qui sont attirés par... qui sont du pays, qui ont des diplômes et qui viennent pour rester et créer une entreprise sur place. Et puis, au fur et à mesure des stages, au fur et à mesure des entretiens, on s'aperçoit que ces gens-là s'aperçoivent que sur place, il n'y a pas les moyens de communication routière, et cetera, pour créer ce qu'ils voudraient créer, leur entreprise. Donc, je pense que si on veut maintenir nos jeunes sur la Montagne, dans nos campagnes, il nous faut des voies de communication rapides, et l'autoroute, le projet d'autoroute, qu'il soit payant ou qu'il soit gratuit, est un atout pour nous et permettra de maintenir nos jeunes sur place. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire, merci.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Nous avons une intervention de la salle d'à côté. Alors, j'ai uniquement un nom que j'ai un petit peu de mal à lire, c'est Gipo... monsieur, madame ou mademoiselle ? C'est un monsieur qui arrive. Le voilà.

Christian GIPOULOU : Cela fait rire tout le monde. Bonjour ! Je m'appelle Christian Gipoulou, je suis vétérinaire à Castres dans le Tarn, et je traîne mes bottes entre Brassac, Toulouse et maintenant Paris depuis trente ans. Je voulais vous parler un peu du monde rural. Dans le monde rural, nous, autour de chez nous, de la clientèle dans laquelle je sévis depuis des années, bien sûr, il y a des acteurs économiques, nous en avons suffisamment parlé, je pense que c'est majeur, ce n'est pas de cela que je vais parler. Des agriculteurs et des éleveurs, j'en ai eu quelques mots là-dessus, d'abord, pour dire la difficulté dans laquelle ils se trouvent aujourd'hui qui est quelque chose de dramatique, quelque chose de décourageant quand on passe, comme je le fais ces jours-ci de ferme en ferme, et pour dire, dans quelles conditions on a des chances de ne pas laisser mourir ces activités-là. Monsieur le Maire de Castelnaud parlait de créer des emplois. Bien sûr que

des élevages, on a besoin d'élevage dans la région, on a besoin de tous les types d'élevage, de vaches laitières, de brebis, et caetera. Donc, ces agriculteurs-là, pour vivre, ont d'abord besoin de clients, et les clients, il faut du monde quoi. Dans l'entourage, il faut que les marchés soient approvisionnés, il y a une activité de proximité, bien entendu, qui va permettre de faciliter le développement de ces élevages. Et l'autre aspect, c'est le côté d'agriculture un petit peu rationnel industriel, c'est-à-dire des camions qui se promènent, des veaux qui partent en Italie, du lait qui va à Toulouse. Donc La logique économique de ces élevages, c'est d'abord d'avoir un système d'échange. Il faut que cela puisse circuler. Or aujourd'hui, on est perdu au milieu du désert, il nous manque, donc, cette 2x2 voies. Mais en tant que vétérinaire, en dehors donc de ce côté agricole qui ne peut plus ou qui contrôle de moins en moins des subventions, mais pouvant vivre par eux-mêmes. Pour animer ce monde rural, on a aussi besoin d'un autre type de population qui sont des gens qui veulent vivre dans le monde rural mais qui travaillent à Toulouse, à Paris ou dans le monde entier. Ils ont besoin... Ils vont partir le lundi matin ou le dimanche soir par avion pour aller à Tokyo et puis le vendredi à 4 heures, ils vont aller chercher les gosses à l'école à Brassac. Alors, cet ensemble-là qui soit à la fois des acteurs économiques, c'est sûr, des agriculteurs avec tout ce que cela crée comme activité induite à tous les niveaux, des gens qui travaillent à l'extérieur mais qui veulent vivre. Ils ont une jolie maison, ils ont du pouvoir d'achat, ils veulent amener, envoyer leurs enfants au collège, ils veulent des services. Eh bien si on remplit ces trois conditions, il faut une autoroute, derrière, bien entendu, il y a un effet d'entraînement qui amènera des services dont des vétérinaires, des gens comme moi, ça devient extrêmement rares parce que ce sont des métiers où madame, les enfants, vont vouloir aller à Toulouse, ils prendront le train, ils prendront l'ordinateur, et caetera. Donc, cette activité ne pourra se développer que dans la mesure où on aura des liaisons fiables, des liaisons rapides, et cela sera à la fois l'autoroute, cela sera aussi le train, cela sera aussi le haut débit. C'est dans ces conditions-là qu'on pourra développer du monde rural. Je vous remercie !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : J'ai un monsieur au fond. Il n'y a pas de personne souhaitant intervenir. Oui, le monsieur qui est là, il y en a d'autres que je ne vois pas ? (chahut) Il y aura le silence, vous meublerez. D'accord ? bon il n'y a pas d'autres interventions que le monsieur du fond ? On vous écoute !

Philippe BARTHES : Philippe Barthès, je suis maire d'une petite commune de la Haute Vallée du Thoré, Albine. Un des liens naturels entre Toulouse et l'Arc méditerranéen est la liaison Toulouse-Castres-Mazamet-Saint-Pons de Thomières-Béziers. Des travaux importants ont été et sont actuellement réalisés par la région Languedoc-Roussillon et le Département de l'Hérault pour améliorer la desserte des hauts cantons héraultais, et donc, cet itinéraire routier. La création de l'autoroute Toulouse-Castres-Mazamet serait une réelle opportunité d'aménagement et de développement économique du territoire. Elle permettrait une augmentation de l'attractivité du bassin d'emploi Castres-Mazamet, mais serait également à terme une alternative à la liaison routière Toulouse-Carcassonne-Narbonne. Dans un tout autre registre, je ne comprends pas pourquoi dans le dossier du débat public la carte du périmètre d'étude page 6 exclut les communes de la Haute Vallée du Thoré mais également celles des Monts de Lacaune. La zone d'influence du projet autoroutier ne s'étend pas à la limite conventionnée mais bien au-delà et notamment les hauts cantons héraultais. Cette limite cartographique est d'autant plus incompréhensible que vous organisez une réunion publique à Brassac dans les Monts de Lacaune.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui souhaitent intervenir ? Alors, monsieur... Il s'appelle comment déjà ? Monsieur Costadau. Alors, attendez Monsieur Costadau. Avant, j'ai une... Oui. Alors, peut-être que Philippe Grammont veut répondre sur le problème de délimitation d'étude.

Philippe GRAMMONT : Non. Si vous voulez, sur la délimitation de l'étude parce que, effectivement, il fallait bien qu'on prenne un périmètre d'étude dans lequel on regardait l'ensemble des contraintes, on a été assez fin, si vous voulez, dans le diagnostic du territoire et dans les contraintes de ce territoire, mais bien sûr, ce n'est pas pour autant qu'une infrastructure s'arrête au territoire dans lequel elle s'inscrit physiquement. Il y a ce qui est aux deux bouts. On n'a pas non plus été du côté de l'agglomération toulousaine au-delà de l'agglomération toulousaine elle-même, mais on comprend bien qu'un barreau autoroutier, il s'inscrit aussi potentiellement en lien avec des territoires qui sont au-delà du périmètre d'étude proprement dit.

Jean CRESPON : Merci. Il y a un Monsieur à cravate rayée.

Franck THOREL : Bonsoir ! Franck THOREL, je suis transporteur autocariste sur Castres. Il y a, sur le dossier... Je ne sais

pas si on pourra faire un petit zoom dessus, où est la caméra ? Elle est là-bas. Voilà ! ... une jolie photo qui est en page 46, c'est la zone d'activité commerciale du Causse. Ce qui est regrettable dans notre situation, c'est que cette zone commerciale, en fait, elle est avant-gardiste puisque, il y a quelques semaines, on a posé, pour relier cette zone à la Métropole Toulousaine, un câble de fibre optique qui ne circule plus ou du moins qui ne fait plus circuler des informations en gigaoctets mais en millier de gigaoctets, en téraoctets. On est avant-gardiste pour cela, pour que les gens puissent communiquer par mail et on est à l'âge de pierre pour que les gens puissent communiquer de façon humaine en se voyant. Il y a plein de choses qu'on peut envoyer par mail mais le contact humain ne doit pas être coupé. Donc, il faut savoir... Je reprends mon papier parce que je paume mes idées. Il faut savoir que, effectivement, au niveau du commerce, au niveau de la relation entre les hommes, et cela on va taper dans tous les sujets, on va reprendre le sujet de la sécurité, on va reprendre tout un tas de sujets, l'artisanat, on va reprendre les grosses industries, on ne peut pas se contenter d'être à la pointe de la technologie. Il faut qu'on puisse continuer à relier les hommes, et pour relier les hommes, il nous faut l'autoroute.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui souhaitent intervenir ? Si personne ne veut intervenir... Monsieur !

Jean RICHARD : Richard, Maire de Saint-Salvy-de-la-Balme, expert comptable en plus. Je voudrais vous dire simplement, c'est pas à moi tirer une conclusion, mais, simplement, je constate ceci : dans toutes les interventions, j'ai trouvé tous les entrepreneurs, tous les actifs, tous ceux qui veulent réaliser quelque chose dans ce pays, pour l'autoroute, et les gens qui sont contre m'ont paru faibles d'arguments, mais enfin vous en tirerez les conclusions. Je voudrais vous dire autre chose, c'est un peu d'histoire. Une ville que vous connaissez sans doute mieux que moi puisque je ne la connais pas, il s'agit d'Auxerre. Autrefois, on a refusé de laisser passer le train à Auxerre parce que cela faisait peur aux vaches, et depuis, il n'y a jamais plus de trains qui sont passés, il n'y a pas de gare à Auxerre. Alors, la conclusion, si vous voulez, si on n'est pas un peu décidé à aller de l'avant, on se retrouvera avec nos 35, 40 000 habitants, d'ici 20 ans, il y en aura 4 ou 5 000 de moins. Voilà ce que l'on aura. Et est-ce que c'est ce que l'on veut ?

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, de l'autre salle, Monsieur Gérard Rouanet voudrait intervenir.

Gérard ROUANET : Bonsoir à toutes ! Bonsoir à tous ! J'avais pas du tout l'intention d'intervenir ce soir mais de... J'ai souhaité quand même le faire, d'une part parce que je suis un petit Maire d'une petite commune qui s'appelle Anglès et qu'on a... je pense tout ce soir, toute la soirée, oublié, on a parlé des Monts de Lacaune, j'espère que mon ami Cabrol ne m'en voudra pas mais ce soir on a oublié de parler du plateau d'Anglès. Et de plus, j'habite dans la banlieue d'Anglès, j'habite un petit village qui s'appelle la Souque d'Anglès. Alors, désenclaver Anglès, c'est notre vœu le plus cher. Mais désenclaver comment ? Bien sûr, il n'y a pas d'autoroute d'Anglès ou de la Souque jusqu'à Castres. Mais désenclaver Castres, ce serait notre plus grand bonheur, d'une part pour les agriculteurs qui sont sur le terrain, d'autre part pour les forestiers, et je remercie l'intervention de Monsieur qui est là, mais aussi parce que je pense sincèrement, et je vais vous dire pourquoi, mon passé m'a permis de découvrir ce qu'était l'autoroute. Avant de devenir Maire d'Anglès en 2008, j'étais pendant 5 mandats, depuis 77, l'adjoint au maire de Narbonne, et j'étais délégué aux Sports. Et donc, Narbonne, carrefour autoroutier d'Europe du Sud a permis en tant que délégué aux sports, en 92 par exemple, de faire venir sur Narbonne, parce que les athlètes américains ont souhaité se poser à Narbonne pour concourir à Barcelone. Et grâce à l'autoroute, nous avons eu la délégation de l'Athlétisme avec Carl Lewis et toute l'équipe, super, la natation, mais aussi les Japonais, quand ils ont su que les Américains s'entraînaient à Narbonne, ils sont venus... ils ont voulu aussi s'entraîner à Narbonne. Et c'est ce qui nous a permis de faire ceci, c'est que l'autoroute Narbonne-Barcelone, 240 kilomètres, escortée par des voitures spéciales, tous les jours, ils allaient concourir à Barcelone, et ils revenaient sur Narbonne. Et cela m'a permis de faire connaître nos installations qui étaient quand même de qualité, qui sont toujours de qualité, bien que j'ai quitté cette ville, a permis, dans l'affaire de trois ans, au niveau économique, de passer de zéro à un tourisme sportif à 100 millions de francs, à l'époque, ce sont des francs, 100 millions de francs lourds. Je crois que... c'est un exemple parmi tant d'autres et suite à cela, nous avons eu par la suite pendant dix ans tous les athlètes du monde qui sont venus parce qu'ils savaient qu'on pouvait se poser ou à Toulouse ou à Perpignan ou à Montpellier et qu'avec l'autoroute, ou à Barcelone ou à Gijon, et que l'autoroute pouvait les servir. Alors, moi, je pense qu'ici,

bien qu'il y a eu des réponses contradictoires, je pense qu'ici, nous avons tout intérêt, si nous voulons nous développer, surtout pour nous dans les plateaux de Montagne, mais si nous voulons nous développer avec Castres et Mazamet, nous avons tout intérêt à travailler pour que cette autoroute aboutisse. Je pense que c'est Léo Lagrange qui disait : « dès qu'il y a une volonté, il y a un chemin ». Nous avons la volonté, la majorité, d'aboutir, de faire aboutir cette autoroute et le chemin sera l'autoroute de Castres-Mazamet à Toulouse. Merci !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci monsieur ! Est-ce qu'il y a des personnes qui ne sont pas encore intervenues, qui souhaiteraient le faire ? L'heure avance, on ne va pas tarder à clôturer ce débat mais dans la mesure où on a quelques minutes, je vais quand même passer la parole à Monsieur Costadau, qui va nous faire une intervention brève.

Michel COSTADAU : elle dure presque 4 minutes, je m'excuse, mais moins de 4 minutes.

Jean CRESPON : Alors, non... allez, non mais attendez...

Michel COSTADAU : Non, mais, d'abord, une première évidence...

Jean CRESPON : Il le fallait...

Michel COSTADAU : ... ce que tout le monde souhaite, c'est un accès rapide et sûr à Toulouse. Quand je dis tout le monde, c'est que les usagers, les riverains, les élus, l'administration le souhaitent. Soyons précis : Un itinéraire sûr, cela veut dire où les risques d'accident sont les plus faibles possibles, et pour cela, on connaît les recettes : pas de croisement de route mais des carrefours dénivelés, pas de tourne à gauche mais des bretelles de raccordement et qu'il y ait trois, quatre voies, toujours une barrière de séparation centrale. Un itinéraire rapide, il faut savoir que c'est surtout un itinéraire fiable, c'est-à-dire, dont le temps de parcours est constant quelle que soit l'heure. Disons qu'un objectif de mettre un peu moins d'une heure pour rejoindre Toulouse satisferait tout le monde. Oui, tout le monde peut constater qu'un tel itinéraire n'existe pas entre Castres et Toulouse. Et pour les Tarnais, c'est cela le véritable enjeu du débat. Il y a, de toute évidence, plusieurs solutions. D'abord, sur le choix du ou des parcours, Saint-Sulpice, Verfeil, Quint, sur le choix des profils routiers, de la vitesse, sur le choix du financement. Il y a, on le voit,

beaucoup de choix possibles, et donc, beaucoup d'études de choix à faire. Or, ces choix sont à faire dans un contexte de forte évolution de notre société. En effet, ce qui était vrai, ce qui est vrai aujourd'hui peut être faux demain, prenons par exemple l'Internet, en 20 ans, nous avons vu se développer un mode de fonctionnement complètement nouveau. J'aurais pu aussi citer la cigarette ou le tri sélectif comme évolution des mentalités. Alors, on doit se poser la question de savoir quelles sont les grandes évolutions en cours actuellement, en particulier en rapport avec les déplacements ? Et là, force est de constater que la mondialisation a amené le problème de l'environnement à être de plus en plus présent dans notre vie quotidienne et entrer dans le référentiel de la prise de toute décision au travers de la pollution, du réchauffement climatique, des catastrophes écologiques, du stockage des déchets, une nouvelle manière de poser les problèmes se fait jour et peut se traduire par un mot : « protéger ». Dans ces conditions, les solutions de faible empreinte environnementale doivent impérativement être privilégiées sous peine de voir le projet retoqué par le Ministère comme non conforme aux lois en vigueur. A moins qu'il puisse être prouvé qu'on ne peut pas faire autrement, le projet doit donc présenter autre chose que l'autoroute. Et là, madame La Présidente, je euh ... et là, madame La Présidente, j'ai oublié de vous faire une remarque : Vous dites que la Commission ne prend aucune décision et se contente d'enregistrer les débats. Cependant, la Commission a déjà pris une décision, c'est celle d'accepter le dossier de la DREAL comme dossier du débat. Or, le dossier ne présente aucun choix. On aurait aimé trouver dans ce dossier, d'abord, l'intérêt comparé des divers itinéraires et d'une arrivée autre que celle sur le péage de l'Union. On aurait aimé aussi trouver dans ce dossier une comparaison des différents profils routiers, avec les coûts correspondants, car, très clairement, le profil routier à 90 kilomètres/heure a 3 avantages. D'une part, un coût beaucoup moins élevé au kilomètre, ce qui permet d'avoir plus de kilomètres, ensuite, une garantie que le temps de parcours soit valable durablement. Rappelons que sur le périphérique de Toulouse, qui a six voies et un profil autoroutier, la vitesse est de 90 kilomètres/heure. Enfin, des effets sur l'environnement minimisés, par exemple, en ayant certaines portions seulement à 4 voies, ce qui correspond bien à la grande évolution de mentalité que nous connaissons actuellement. Mais non, le dossier est vide sur tous ses aspects et prive les Tarnais...

(Chahut)

Jean CRESPON : S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Bien que Monsieur Costadau ait déjà parlé à Castres, laissez-le

terminer. Laissez-le terminer. Ecoutez, je regrette, nous n'avions plus de question, alors... Nous n'avions plus de question, donc terminez Monsieur Costadau s'il vous plait !

Michel COSTADAU : Oui merci ! Mais non, le dossier est vide sur tous ses aspects et prive les Tarnais d'un vrai débat. Voilà des remarques de simple bon sens. Alors, soyons pragmatique. Pourquoi ne pas envisager de mettre les défenseurs de l'autoroute et les associations contre l'autoroute autour d'une même table. Passer le temps des invectives et des incantations étant sûr qu'il ne ressortira pas de ces tables rondes, un compromis clairement appelé par tout le monde de ses vœux, car si le Tarn a besoin de cet itinéraire rapide et sûr, alors, il doit se donner les moyens..

Jean CRESPON : Cinq secondes !

Michel COSTADAU : ...de le réaliser maintenant. Merci de votre attention !

Jean CRESPON : Voilà, Danièle ?

(Chahut)

Danielle BARRES : Bien. Merci, merci à tous ! Je crois, compte tenu de l'ambiance, qu'il est temps de mettre un terme à ce débat. Je vous remercie. Je vous donnerai la parole plus tard, Monsieur, vous me direz, vous me ferez vos représentations tout à l'heure Monsieur le Député. Merci d'être venus si nombreux. Vous étiez 326 ce soir et vous avez été 30 à vous exprimer. Ce qui fait une bonne moyenne. Notre prochain rendez-vous se passera à Revel, le jour du Beaujolais nouveau et du Gaillac nouveau. J'espère que cela ne rendra pas la salle intenable. Merci d'avoir essayé de vous écouter jusqu'au bout et je vous souhaite un bon retour. Au revoir !

(Applaudissements)