

**RETRANSCRIPTION DE LA
REUNION PUBLIQUE DE
CASTRES
Salle Gérard Philippe
21 octobre 2009**

Avertissement : ce verbatim est rédigé sur écoute des enregistrements de la réunion. Il n'a pas valeur de procès-verbal et peut contenir des erreurs, notamment sur les noms des intervenants ou des lieux géographiques

Danielle BARRES : Bien, si vous voulez bien prendre place, on va commencer puisqu'il est 8 heures passées. Est-ce que les gens qui sont au fond de la salle peuvent s'avancer et s'asseoir ? Merci !

Bien. Mesdames, messieurs, on va commencer si vous le voulez bien parce que notre réunion devait commencer à 20 heures, il est 20 heures 5. Donc, nous commençons. Merci et bienvenue à tous dans cette première réunion publique de notre débat sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par concession autoroutière. Je vais commencer par me présenter. Je m'appelle Danielle Barrès. Je suis la Présidente de la Commission particulière du débat public, qui... dont une partie est ici, je vous les présenterai tout à l'heure, qui a été chargée d'organiser ce débat. Je voudrais, avant de commencer, remercier Monsieur Pascal Bugis, le Maire de Castres que je ne vois pas mais qui, je pense, doit être dans cette salle. En tout cas, je voudrais le remercier pour avoir mis gratuitement à notre disposition cette salle et remercier le personnel municipal qui nous a aidé à la mettre en place. Merci à tous. Cela nous a beaucoup aidé. Je salue, bien évidemment, tous les élus qui sont ici présents, les représentants de l'Etat qui sont également présents, tous les présidents de Conseils Généraux, les représentants du Conseil Régional, enfin, tout le monde, tous les élus, tous les présidents de Chambre de commerce et d'industrie, d'associations, que sais-je, et vous tous qui êtes ici parce que la parole sera également à vous ce soir. Comment va se passer notre réunion ? Je vais commencer par vous dire quelques mots sur ce qu'est un débat public, parce que peut-être que certains d'entre vous ne le savent pas encore ce que c'est. Ensuite, je passerai la parole au maître d'ouvrage, en l'occurrence, pour le projet qui nous concerne. Il s'agit de l'Etat qui est représenté ici par André Crocherie, le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, la DREAL, puisque son nom a changé depuis quelque temps, qui vous présentera ensuite les collègues qui... il vous présentera le projet sur lequel va porter notre débat de ce soir, ensuite la parole sera à vous pour un débat qui sera animé par un membre de ma commission, en l'occurrence c'est Nerte Dautier que je vous présenterai tout à l'heure.

Quelques mots pour commencer sur ce qu'est un débat public. Le débat public existe maintenant depuis un certain nombre d'années puisqu'il a été créé en 1995 par la loi Barnier, loi relative au renforcement de la protection de l'environnement qui a créé donc le débat public et la Commission nationale du débat public qui devait l'organiser. Dès 97, un certain nombre de débats ont été organisés qui ont porté sur des

constructions d'autoroutes, l'A32 Metz-Nancy, sur des lignes TGV, le TGV Rhin-Rhône, sur des lignes à très haute tension, la ligne Boute-Carros. Enfin, six débats ont eu lieu de cette façon jusqu'à ce que la loi de 2002, relative à la démocratie de proximité, vienne conforter cette procédure et conforter également la Commission nationale du débat public qui l'organise, puisqu'elle est devenue une commission administrative indépendante. Sa mission principale, elle en a plusieurs, mais sa mission principale est de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement. Juste quelques mots sur tous les débats publics qui ont eu lieu actuellement, la Commission nationale a fait une petite statistique qui s'arrête au mois d'avril 2009... jusqu'au mois d'avril 2009, il y avait 41 débats qui ont eu lieu ou qui étaient en cours. Le nôtre en fait partie, il est compté dans ces 41. Donc, la Commission nationale du débat public a une obligation légale d'organiser des débats sur les projets d'infrastructure lorsque ces projets dépassent un certain seuil, en l'occurrence pour ce qui nous concerne, c'est soit un seuil de coûts financiers : 300 millions d'euros, soit... puisque c'est « ou », ce n'est pas « et », soit une longueur d'itinéraire : 40 km. Donc, nous sommes bien dans le cadre d'une obligation légale de débat public. Le débat est une étape dans le processus d'élaboration du projet et également dans le processus de la décision, bien entendu. Selon la loi, il porte principalement sur trois choses : sur l'opportunité du projet, sur ses objectifs et sur ses caractéristiques. Et on peut dire que le but d'un débat, c'est trois choses : informer le public et l'informer de la manière la plus complète possible et la plus transparente possible, lui permettre d'exprimer un avis sur le projet, et en l'occurrence c'est bien pour cela que nous sommes là et que vous êtes là ce soir, c'est pour donner votre avis sur le projet qui va vous être présenté, et cette information et ces avis que vous nous donnerez vont permettre au maître d'ouvrage de décider en toute connaissance de cause de ce qu'il va faire du projet qu'il vous a présenté. Voilà quels sont les objectifs du débat public.

Comment s'est passée la procédure à partir du moment où la Commission nationale a décidé au mois de février, le 4 si mes souvenirs sont bons, de faire un débat ? Elle a commencé par nommer une commission particulière, commission particulière que j'ai l'honneur de présider et dont je vais vous présenter rapidement les membres qui sont ici présents ce soir. Je vais commencer par Nerte Dautier que vous connaîtrez un tout petit peu mieux tout à l'heure puisque c'est elle qui animera la deuxième partie de notre soirée. Elle nous, elle arrive d'Avignon, et c'est une ancienne inspectrice des sites de la direction régionale de l'environnement de PACA. Il y a ensuite

Jean Crespon qui est au bout de la table qui est un ancien industriel, c'est un carrier qui a été longtemps responsable mondial de l'environnement pour la société OMYA et qui a été, entre autres, Président de la commission environnement de l'UNICEM, l'Union Nationale des Industries de Carrières et de Matériaux. Je ne me suis pas trompée, Jean ? Le troisième membre de notre commission qui est ici présent mais qui est le benjamin de notre commission, je sais qu'il n'aime pas que je vous dise cela mais c'est vrai, Nicolas Benvegna qui est un doctorant de l'Ecole des Mines de Paris, il est en train de terminer une thèse sur le débat public dans le secteur de l'énergie, et il est chargé de cours à Science Po. Le dernier membre de ma commission n'est pas présent ce soir parce qu'il est en mission au Maroc, il s'appelle Jean-Yves Ollivier, il est ingénieur général du GREF, Génie Rural et Eaux et Forêts, et il a une mission à la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires et donc il est, ce soir, en mission au Maroc, mais il sera présent dans nos prochaines réunions. Donc, une commission particulière a pour particularité, si je puis le dire, excusez-moi de cette répétition, d'être neutre et indépendante. Je vous ai dit que Nerte arrivait d'Avignon, Jean, Nicolas et moi-même nous sommes de Paris, Jean-Yves Ollivier est de Montpellier, aucun de nous trois n'est de la région, aucun de nous trois n'a d'intérêt particulier à ce que le projet qu'on vous présente ce soir, se fasse ou ne se fasse pas, se fasse sous cette forme ou se fasse sous une forme. Donc, nous n'avons aucun intérêt dans le projet qu'on vous présente ce soir et ça tombe bien parce que nous n'avons aucun avis à donner sur ce projet. C'est pour cela que nous pouvons également être indépendants, parce que ce qu'on nous demande, c'est effectivement de rendre compte des débats qui vont se passer ce soir et au cours des autres réunions que nous aurons, mais nous rendrons compte des débats, et nous ne donnerons aucun avis sur le projet qui vous est proposé ce soir.

Nous sommes essentiellement chargés d'organiser le débat, en veillant au respect de trois principes. Et ces trois principes sont particulièrement importants, je vais insister dessus. Le premier c'est : la transparence de l'information et de l'organisation. Transparence de l'information, cela veut dire quoi ? Ca veut dire qu'un certain nombre de documents ont été élaborés, qu'il s'agisse du projet du dossier du débat fait par le maître d'ouvrage, qu'il s'agisse de cahier d'acteur réalisé par un certain nombre de collectivités. Qu'il s'agisse d'avis, de contributions de différentes personnes, nous sommes chargés de rendre l'ensemble de ces informations la plus transparente possible. Et je voudrai profiter de cette occasion pour remercier ici, publiquement et je le ferai à chaque réunion, parce que je crois que c'est pratiquement, on

va faire une enquête là-dessus, mais je crois que c'est pratiquement la première fois que cela se passe dans un débat public. Remercier 156 Maires de la région qui nous ont aidés à diffuser la synthèse du dossier du débat, soit en les mettant à la disposition des habitants de leurs communes dans leur Mairie ou dans des lieux, bâtiments municipaux, soit en les distribuant eux-mêmes avec leur Conseil municipal dans les boîtes aux lettres. Je vous remercie vraiment beaucoup, parce que je crois que c'est la première fois qu'à cette échelle, on a réussi à faire une diffusion de cette sorte. Deuxième principe extrêmement important c'est : l'équivalence des intervenants. Qui que vous soyez, quel que soit votre statut, quelle que soit votre fonction, vous avez droit à dire ce que vous pensez du projet qui vous est présenté ce soir. Et vous avez le droit de le dire tous exactement d'une manière équivalente. Nerte va vous le rappeler tout à l'heure, mais je vous le dis tout de suite, on est très nombreux, beaucoup d'entre vous vont vouloir s'exprimer, tout le monde ne le pourra pas. Pour que le maximum d'entre vous puisse avoir la parole ce soir, nous vous demanderons, à tous, de limiter vos interventions à 3-4 minutes maximum. Nous vous remercions de faire ça, pour que la plus grande partie possible d'entre vous puisse intervenir. Donc, deuxième principe : l'équivalence des intervenants. Troisième principe : l'argumentation des propos. En effet, j'ai l'habitude de dire que si on avait voulu savoir si vous étiez pour ou contre ce projet, on aurait pu faire un référendum ou un sondage. Cela aurait évité à tout le monde de se déplacer, tard le soir, un jour de pluie. On n'a pas fait ça, parce que ce qui nous intéresse, ce n'est pas de savoir si vous êtes pour ou contre. C'est de savoir pourquoi vous êtes pour ? C'est de savoir pourquoi vous êtes contre ? Pourquoi éventuellement vous pourriez être pour à condition que ? Et pourquoi éventuellement vous pourriez devenir contre si jamais il se passait ceci ou cela. Donc ce qui nous intéresse, c'est l'argumentation des propos. Et ce dont nous sommes chargés in fine, c'est bien de faire un compte-rendu rendant compte des différents arguments qui auront été échangés. Voilà donc les trois principes que nous essayerons d'être, euh, de faire respecter tout au long de notre débat.

Alors, il y a, bien entendu, je vous le disais tout à l'heure, vous êtes très nombreux dans cette salle, je suppose qu'au cours des neuf autres réunions qui vont avoir lieu, vous serez également assez nombreux, tout le monde ne pourra pas s'exprimer pendant les réunions publiques. Il y a d'autres façons de s'exprimer pendant le débat, vous pouvez le faire en envoyant vos contributions, vos avis ou vos questions par voie postale ou par voie informatique à l'adresse de la Commission que vous verrez, elle s'affichera bientôt sur l'écran, mais vous la trouvez également à la quatrième page d'un document

que vous trouvez à l'entrée de la salle et que vous avez peut-être reçu chez vous qui s'appelle « La lettre du débat public ». La dernière page vous donne les adresses Internet, adresses postales, numéro de téléphone et numéro vert par lesquels vous pouvez nous contacter. Cela, c'est pour... donc avis, questions et contributions. Vous pouvez également participer et cela, notamment, c'est pour les collectivités, on va dire, ou les collectifs en réalisant un cahier d'acteur. Des cahiers d'acteur, il y en a deux qui sont actuellement à votre disposition, les deux premiers que nous ayons reçus, nous en avons neuf en cours de préparation mais ils ne pouvaient pas tous être prêts pour ce soir. Un cahier d'acteur c'est un groupe, une collectivité de communes, une chambre de commerce et d'industrie, une association, un collectif d'associations qui disent sur 4 pages : quelle est leur position par rapport au projet ? C'est une autre façon de s'exprimer pendant le débat et nous tiendrons compte dans le compte-rendu que nous ferons à la fin de ce débat de l'ensemble de ces interventions qu'elles aient été faites en public ou qu'elles aient été faites par écrit. Enfin, Nerte vous le redira aussi si vous êtes un peu frustré ce soir de ne pas avoir pu exprimer votre avis ou poser votre question. Vous avez aussi des petites feuilles qui vous seront distribuées ou qui vous ont peut-être été distribuées à l'entrée, que nos hôtes vous donnerons et que vous pourrez rendre à la sortie, et merci si vous les utilisez, d'écrire le plus lisiblement possible pour que nous puissions lire vos noms, vos adresses et votre question et que l'on puisse vous répondre. Parce qu'une des choses également à laquelle la Commission va veiller, c'est que toutes les questions que vous posez, il y ait une réponse qui soit donnée. Et là-dessus, je me tourne vers les représentants de la DREAL qui sont ici, ils le savent, je leur ai dit souvent : nous leur mettrons une pression maximum pour qu'ils répondent à vos questions dans des délais pour l'instant, on leur a dit, des délais raisonnables. Nous négocierons avec eux, de ce qu'est un délai raisonnable mais un délai raisonnable. Et si vous trouvez que c'est trop long, dites-le nous, nous leur transmettrons. Voilà, la dernière chose que je voudrais vous rappeler, c'est, en gros le calendrier, le calendrier du débat, donc je ne vais pas remonter à la décision de la CNDP de faire un débat, ça date du 4 février. Le dossier du Maître d'ouvrage a été validé le 2 septembre, le débat, la durée maximale d'un débat c'est 4 mois, notre débat commence aujourd'hui, et va se terminer le 28 janvier. Si vous comptez bien, cela fait un petit peu moins de 4 mois, mais nous n'avons pas voulu déborder trop du mois de janvier, parce qu'il va y avoir des élections régionales et nous ne voudrions pas que nos réunions publiques interfèrent avec la campagne électorale. Donc, nous arrêterons le débat le

28 janvier. A partir du 28 janvier, la Commission particulière, donc nous, nous avons 2 mois pour rédiger le compte-rendu du bilan, le compte-rendu du débat, excusez-moi. Donc, notre compte-rendu sera prêt et diffusé bien entendu au plus tard le 28 mars. A partir de cette date-là, le Maître d'ouvrage aura lui 3 mois pour dire officiellement et publier quelle est la décision qu'il prendra in fine. Donc, le 28 juin, vous connaîtrez, puisqu'elle sera publiée au Journal Officiel, vous connaîtrez la décision du Maître d'ouvrage. Juste pour précéder peut-être des questions, un tout petit bilan sur les bilans justement des débats qui ont eu lieu jusqu'à maintenant sur, je vous ai dit tout à l'heure qu'il y avait 41 débats qui sont en cours, ils ne sont pas tous terminés... sur 30, je ne me rappelle plus combien... on ne retrouve plus... Voilà ! Merci pour la diapo. Sur 35 débats qui sont aujourd'hui terminés, vous voyez ici les résultats. Sept débats, sept projets, en gros, sont sortis du débat, exactement, comme ils y étaient entrés. Dans dix projets, ils en sont sortis à peu près comme ils étaient entrés, il y avait un choix entre deux options, donc, le débat a permis de choisir une option plutôt qu'une autre. Quatre débats ont été arrêtés, un a été suspendu, juste un qui concerne la région, d'ailleurs, puisqu'il s'agissait du réservoir de Charlas. Trois ont été abandonnés dont un qui concernait également la région, c'est le grand contournement autoroutier de Toulouse, vous devez vous en souvenir, et quatorze projets en sont sortis modifiés soit à la marge soit vraiment complètement. Il y en a un, notamment, qui a eu une option qui est arrivée en plein milieu du débat, c'était celui sur Charles de Gaulle Express, une ligne de train qui devait être faite de la gare du Nord jusqu'à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, une ligne directe pour les gens qui allaient prendre l'avion. Et finalement, au cours du débat, au cours d'une réunion publique, comme celle de ce soir, quelqu'un a proposé une idée qui était de faire partir, et que si mes souvenirs sont bons, la ligne de la gare Saint-Lazare, plutôt que de la gare du Nord, enfin, bref, je ne vais pas rentrer dans les détails parce que je ne le connais pas moi-même en détail, parce que je ne suis pas une technicienne de ce genre de chose. Mais tout le monde, et le maître d'ouvrage en premier, a trouvé que ce projet était bien plus intelligent techniquement et beaucoup moins coûteux, et tout le monde s'est rallié à cette solution. Donc, un débat public, de temps en temps, cela peut servir à quelque chose. Voilà ce que je voulais vous dire pour ce soir. Simplement, la dernière chose, c'est que j'espère, et nous espérons tous, que ce débat se passera pour le mieux, que vous respecterez les consignes que nous vous donnerons, et que surtout, vous saurez écouter et respecter les personnes qui parlent. Mais, je n'en doute pas. Je vous remercie et je vais

céder la parole au Maître d'ouvrage, Monsieur Crocherie, qui va vous présenter le projet dont nous allons débattre ce soir. Merci !

André CROCHERIE : Madame la Présidente, merci ! Mesdames et messieurs, bonsoir ! Donc, André Crocherie, Directeur de la DREAL, représentant du maître d'ouvrage qui est le ministre en charge de ce dossier. Effectivement, auprès de moi, à la tribune, Philippe Grammont, qui est un de mes adjoints à la DREAL, qui est en charge de toutes les problématiques d'infrastructure, de logement, d'aménagement, qui pilote ce dossier auprès de moi. Et Thomas Cadoul, à gauche, qui est le Chef du service des transports, infrastructures et déplacement à la DREAL et qui est le responsable de ce projet. Dans la salle, autrement, on a quelques experts, soit de nos services soit des bureaux d'études à qui on a fait appel pour des études plus précises que ce soit des problématiques d'environnement, de bruits, et cetera. Et si madame la Présidente le souhaite, ils pourront, éventuellement, apporter des réponses plus précises, plus complémentaires si des questions très précises sont posées. Ce que je propose, Madame la Présidente, c'est que tout de suite Philippe Grammont va présenter au travers de quelques diapositives le dossier que vous connaissez et puis après, nous serons prêts à répondre à toutes vos questions comme vous l'indiquez Madame la Présidente. Et Madame la Présidente, on essaiera de faire aussi court et complet que possible.

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

Premier temps, le territoire aujourd'hui. Il nous est paru nécessaire, en effet, d'inscrire le projet à l'intérieur d'un territoire plus vaste que le seul axe de la route nationale 126. C'est pourquoi nos études ont porté sur une zone allant du pays toulousain à l'Ouest à la Montagne Noire à l'Est, et de l'autoroute Toulouse-Albi au Nord, à l'autoroute Toulouse-Narbonne au Sud. Sur le plan environnemental, les principales richesses de ce territoire se situent au niveau de la vallée de l'Agout et de la Montagne Noire, c'est-à-dire plutôt en périphérie de notre zone d'étude. Sur l'axe lui-même de la route nationale 126, les enjeux environnementaux sont plus modérés et localisés essentiellement dans la vallée du Girou. On rencontre dans ce territoire des paysages variés

fortement marqués par l'agriculture et autres caractéristiques, les bourgs et les villages sont souvent situés sur les hauteurs. Enfin, bien sûr, ce territoire est soumis surtout dans sa partie haut-garonnaise aux pressions en matière de construction liées à la très forte croissance de l'agglomération toulousaine. Au côté de la métropole régionale particulièrement dynamique, le bassin de vie de Castres-Mazamet a dû comme vous le savez tous engager une reconversion de son économie autour des technologies innovantes. Cependant, malgré la création d'une technopole, d'un pôle d'enseignement supérieur performant, deux zones d'activités bien équipées et son appartenance au pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé. Le développement économique du sud-tarnais reste relativement fragile, notamment, en matière d'emploi industriel. Autres caractéristiques à prendre en compte, bien sûr, le secteur agricole et agroalimentaire qui représente une part très importante des activités économiques de ce territoire. En matière de transport et de déplacement maintenant, le bassin de Castres-Mazamet bénéficie d'infrastructures moins performantes que les autres villes moyennes de Midi-Pyrénées. La ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique tandis qu'il n'existe pas de liaison routière à 2x2 voies. Les enquêtes sur le terrain que nous avons pu effectuer ont permis de relever deux points notables. Aujourd'hui, malgré une croissance récente de la fréquentation des trains régionaux, neuf déplacements sur dix entre Castres-Mazamet et Toulouse se font toujours en voiture. Et parmi tous les itinéraires routiers, celui qui emprunte la route nationale 126, et que vous voyez en orange sur l'écran, est privilégié aussi bien par les voitures que par les camions.

Au-delà de ce constat de la situation actuelle, je vous propose maintenant de nous projeter à l'horizon 2025. Ceci nécessite de prendre en compte les grandes orientations nationales en matière de développement durable consacrées dans la première loi Grenelle adoptée le 23 juillet 2009. La loi Grenelle 2 comme vous le savez est actuellement en cours de débat au Parlement. La loi Grenelle 1 fixe entre autres objectifs la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Et en matière de transport, la priorité est donnée au développement des transports collectifs, et notamment, aux modes ferroviaires, tandis que la création de route nouvelle est réservée au traitement de problèmes de sécurité ou à des besoins d'intérêt local. En termes de changements sociétaux, il faut aussi évoquer l'émergence de nouvelle forme de mobilité qui pourrait avoir une incidence à long terme sur les flux de transport. Je citerais quelques exemples, le commerce par Internet, le covoiturage, le télétravail. Ainsi, le rythme de croissance des transports, et notamment des transports par la route, devrait être dans les années à venir bien plus

modéré qu'il ne l'a été lors de ces 20 dernières années. Les grandes orientations nationales se déclinent également en matière d'aménagement du territoire au niveau local. Vous le savez tous, l'agglomération toulousaine connaît une dynamique particulièrement forte. La maîtrise de cette croissance est cependant nécessaire pour assurer un développement équilibré de cette vaste aire métropolitaine, aire métropolitaine qui s'étend, désormais, jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de Toulouse et qui sont représentées à l'écran par des carrés jaunes. La maîtrise du développement, c'est le sens des politiques d'aménagement et de planification mis en œuvre aux différentes échelles territoriales à l'échelle régionale tout d'abord, avec le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, le SRADDT, qui fixe les grandes perspectives régionales à l'horizon 2030, il préconise, notamment, l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse la qualifiant de connexion d'intérêt régional et métropolitain. A une échelle plus locale, au niveau du regroupement de plusieurs intercommunalités, la stratégie de développement à moyen terme est définie dans les Schémas de Cohérence Territoriale, les SCOT, il en existe quatre sur l'aire urbaine toulousaine, mise en harmonie dans le cadre d'une charte inter-SCOT. Et cette charte pose le principe de complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure autour de Toulouse, et notamment, bien sûr, Castres-Mazamet. Au niveau de Castres-Mazamet, le SCOT du pays d'Autan pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du sud-tarnais.

Je vous propose maintenant d'observer la situation prévisible à l'horizon 2025 en matière de transport et de déplacement, et en l'absence d'achèvement de la mise à 2x2 voies. A cette fin, nous avons réalisé une étude multimodale pour estimer les trafics routiers et la fréquentation ferroviaire. Cette étude prend en compte tous les investissements programmés d'ici 2025, en particulier dans le domaine ferroviaire, elle intègre la construction de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et de la ligne à grande vitesse Toulouse-Narbonne ainsi, bien sûr, que tous les investissements prévus dans le cadre du plan Rail Midi-Pyrénées. Dans le domaine routier, elle comporte tous les investissements envisagés dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires actuellement en cours de contractualisation entre l'Etat et les collectivités locales. Permettez-moi de revenir un instant sur le Plan Rail Midi-Pyrénées. D'ici 2013, la Région, Réseau Ferré France et l'Etat vont en effet consacrer plus de 800 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Midi-Pyrénées. Et sur cette somme, environ 300 millions d'euros sont destinés au Quart Nord-Est, c'est-à-dire à l'ensemble des

voies ferrées desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice. Alors, que constate-t-on justement sur le plan ferroviaire à l'horizon 2025 ? En fait, on constate que la fréquentation des trains devrait progresser de façon très significative sur la ligne Toulouse-Mazamet de l'ordre de 1 600 passagers en plus chaque jour. La part du train dans les déplacements entre Castres et Toulouse devrait ainsi passer de 10 % en 2007 à 15 % à l'horizon 2025. Les chiffres qui sont indiqués sur cette diapositive correspondent au nombre de voyageurs par jour et en vert vous avez les chiffres en 2007, en marron les chiffres en 2025. Pour ceux qui sont très éloignés de l'écran, vous pouvez, si vous voulez, retrouver ce graphique en page 59 du dossier. On peut alors se poser la question : et si on faisait encore plus pour le train ? Et dans cette hypothèse que nous allons présenter en détail, pages 60, 61 du dossier, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros sur la ligne Toulouse-Mazamet se traduit par une augmentation mais une augmentation limitée du nombre de voyageurs en train plus 700 voyageurs par jour. Cette augmentation s'avérerait insuffisante pour absorber les besoins de déplacement supplémentaires. La part du train dans les déplacements Castres-Toulouse resterait, même dans cette hypothèse extrêmement volontariste, de l'ordre de 20 %. Pour ce qui concerne maintenant les trafics routiers, comme vous le voyez sur ce graphe, on peut retenir trois enseignements. Ils augmentent sensiblement sur l'ensemble des itinéraires, ils augmentent de façon encore plus marquée à proximité des agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet. Et enfin, la part des camions dans le trafic reste relativement stable entre 2007 et 2025, autour de 10 à 11 %. 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, de la mise à 2x2 voies de la route nationale 126. Cet aménagement, décidé en 1994, est déjà engagé. Deux déviations ont déjà été réalisées, à Soual et à Puylaurens mais il reste encore à aménager la majorité de l'itinéraire. Globalement, il existe deux façons de poursuivre et d'achever la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse. La première, on poursuit ce qui s'est fait depuis 15 ans, c'est-à-dire la réalisation de travaux, section par section, en fonction des crédits budgétaires. Et je rappelle qu'une dizaine de kilomètres ont été réalisés depuis la décision ministérielle de 1994. Et à ce rythme, chacun peut imaginer que l'aménagement complet ne pourrait être achevé avant plusieurs dizaines d'années. Dans nos études, nous avons pris l'hypothèse que seule la section Castres-Puylaurens serait réalisée à l'horizon 2025 à 2x2 voies. L'autre façon de poursuivre serait que l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage à un

concessionnaire qui réaliserait les travaux, les financerait puis entretiendrait et exploiterait l'autoroute, tout cela en contrepartie de la perception de péage payé par l'utilisateur. La mise en concession permettrait alors un achèvement complet de la 2x2 voies à l'horizon 2015. Faisant écho à l'urgence exprimée par de nombreux élus et responsables socio-économiques tarnais, l'Etat a proposé l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Après la concertation organisée en 2007 à 2008, l'Etat, comme il s'y était engagé, a voulu garantir le maximum de transparence et d'objectivité et 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 qui nous réunit aujourd'hui. Avant d'aller plus loin, je voudrais apporter quelques précisions sur le plan technique. Quelle que soit l'option retenue, mise en concession ou aménagement progressif, les caractéristiques techniques finales seraient quasiment similaires. Concernant la vitesse, on sait qu'elle est limitée à 130 km/heure sur autoroute et à 110 km/heure sur voie express. Par contre, le tracé serait bien entendu identique, les dimensions semblables, les interdictions d'accès seraient les mêmes et enfin, un itinéraire de substitution devrait être proposé dans les deux cas aux usagers qui ne pourraient ou ne voudraient emprunter la 2x2 voies. Outre la vitesse, les deux grandes différences seraient donc le péage et le calendrier de mise en service. Je vous propose maintenant d'examiner très précisément ce qu'il reste à faire pour terminer la mise à 2x2 voies entre la sortie de la bretelle autoroutière A380, 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 il s'agit d'une route départementale. Une section neuve de 33 kilomètres de long devrait être construite entre la déviation de Verfeil et celle de Puylaurens qui permettrait de contourner Cuq-Toulza, les déviations de Puylaurens à Soual étant déjà en service, il serait nécessaire de construire une nouvelle route permettant de les relier. 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 poursuit au rythme des crédits budgétaires, le coût d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse s'établirait à 286 millions d'euros. Dans le cas d'une concession, il faudrait ajouter environ 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 de l'aménagement progressif, l'Etat, avec le concours des collectivités

locales, devrait apporter la totalité du financement. Dans le cas d'une concession, le coût serait pris en charge par le concessionnaire qui se rembourserait ensuite par la perception des péages. On a estimé, dans le cadre de notre étude, que ceux-ci seraient de l'ordre de 6 euros pour une voiture. En outre, le périmètre de la concession inclurait les deux déviations réalisées, déviation de Soual et déviation de Puylaurens, qui constitueraient un apport en nature. Enfin, tout candidat à la concession peut formuler son offre, en demandant le versement par la puissance publique d'une subvention d'investissement, subvention d'équilibre. Cette subvention permettrait de réaliser l'équilibre financier de l'opération. Dans le cadre de ce projet, le montant de cette subvention a été estimé à 100 millions d'euros hors taxe. Les effets de la mise à 2x2 voies sur les trafics ont été évalués dans une approche multimodale, c'est-à-dire aussi bien routière que ferroviaire. D'abord, en ce qui concerne l'autoroute concédée, le trafic routier se reporte largement sur la 2x2 voies et cela malgré le péage et 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 sur le trajet Castres-Verfeil et au confort d'une conduite plus sûre et 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 environ 23 000 véhicules par jour à l'approche de Castres. On constate enfin que l'autoroute capterait l'essentiel des trafics poids lourds et qu'elle n'aurait que peu d'influence sur la fréquentation des trains.

Abordons maintenant les effets sur l'environnement. Sur le milieu physique et naturel tout d'abord, 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'études spécialisés, ceux-ci nous aideront aussi à optimiser le tracé, pour préserver les habitats et les espèces, notamment sur les rives de l'Agout et sur le Girou. Des mesures compensatoires seront également envisagées, si nécessaires, comme par exemple, la reconstitution de milieux traversés par la 2x2 voies. L'intégration paysagère du projet routier constitue une considération, bien sûr, fondamentale du projet. Elle serait réalisée grâce à des talus adoucis, à la plantation de végétaux, au traitement architectural des ponts et des ouvrages d'art. De plus, des mesures d'accompagnement seront financées au titre du « 1 % paysage et développement », une démarche désormais associée systématiquement à tous les

grands projets autoroutiers. Enfin, les effets sur l'environnement dépendent surtout du calendrier de réalisation des travaux, ils seraient donc quasi-immédiats dans le cas de la concession alors qu'ils seraient étalés dans le temps pour l'aménagement progressif. Si l'on considère maintenant les effets sur le milieu humain et le cadre de vie, le trafic diminuant sensiblement sur la route nationale 126, la situation des riverains de cette route devrait globalement s'améliorer, moins de nuisances sonores, une meilleure qualité de l'air et un gain de sécurité. Le trafic dans les traversées de Puylaurens et de Soual devrait, par contre, augmenter un peu. Concernant les habitations situées à proximité de la future 2x2 voies, des protections acoustiques seront définies pour réduire les gênes occasionnées par le projet.

Parlons enfin d'économie, j'évoquerais d'abord les effets sur les terres agricoles, ceux-ci pourraient être atténués par une opération de réorganisation foncière, ce que l'on appelait autrefois « le 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 ou de la recherche. Ensuite, un territoire mieux desservi par une autoroute, c'est un argument majeur pour de nouvelles implantations. Et enfin, de nombreuses entreprises tarnaises attendent l'autoroute pour améliorer rapidement leur compétitivité autant pour bénéficier d'une meilleure ouverture sur des marchés que pour faciliter leur recrutement. Voilà ! Nous avons rapidement abordé les principales facettes de ce projet qui sont largement développées dans le dossier de débat public que vous avez pu trouver à l'entrée de la salle. En mettant à la disposition de tous ce dossier, l'Etat souhaite donner à chacun des participants au débat public les moyens de se forger une opinion et de l'exprimer. Faut-il accélérer la mise à 2x2 voies entre Castres et Toulouse grâce à une mise en concession ou poursuivre progressivement au rythme des crédits budgétaires ? Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Bien. Je vous remercie beaucoup de cette présentation tout à fait claire. Nous allons, maintenant, aborder la seconde phase de notre soirée qui est donc les interventions. Alors, deux petites secondes, vous le savez, je crois que cela a été dit, nous... je souhaiterais et il est indispensable pour que le plus de personnes possibles

s'expriment, que les intervenants gardent la parole entre trois et quatre minutes. Vous aurez, pour ce faire, au bas de l'écran une pendule qui vous indiquera le temps qui tourne, et comme cela, vous pourrez gérer, je dirais, votre parole. Dans la salle, il y a des hôtessees qui ont des foulards de couleurs différentes. Donc, la salle est divisée... elles se présentent, là elles lèvent le doigt. La salle est divisée en grands carrés et ce sont ces hôtessees qui vous passeront le micro. Lorsque vous aurez le micro, si vous voulez bien, vous vous lèverez afin que tout le monde puisse vous voir même dans le fond, vous direz votre nom, votre prénom, votre fonction si vous le désirez et surtout l'endroit d'où vous venez. Je vous demanderais d'articuler très bien parce que vous le savez, ou je vous informe en tout cas, nos débats sont entièrement enregistrés et ils seront intégralement mis sur le site Internet dans les 5 Jours qui suivent. Donc, pour que les noms ne soient pas écorchés, pour qu'il n'y ait pas de faute d'orthographe, éventuellement, les hôtessees ont des fiches sur lesquelles vous pourrez marquer votre nom, vos noms et vos prénoms. Je vous remercie. A qui la première question ? Ici, monsieur !

Frédéric MANON : Bonjour ! Bonsoir plutôt ! Merci de me donner la parole. Donc, je suis Frédéric Manon, Porte-parole du collectif RN126, j'habite à Lacroisille dans le Tarn. Je remercie Monsieur Grammont d'avoir suivi dans sa présentation au plus près le dossier qui a été remis concernant le projet autoroutier, cela me facilitera les choses. J'avais préparé mes questions. Donc, je vais directement attaquer ces questions et ensuite, je vous ferais une petite conclusion. Concernant les coûts du projet, nous avons fourni à la commission dernièrement une analyse sur les coûts du projet présentés dans le dossier. Nous démontrons dans cette analyse en nous basant sur vos chiffres, nous faisons trois constats. Le reste à financer pour réaliser la 2x2 voies, que ce soit concédé ou non concédé, ce n'est pas 300 millions d'euros, c'est 456 millions d'euros. La subvention d'équilibre, ce n'est pas 100 millions d'euros hors taxe, c'est 240 millions d'euros. L'apport en nature, c'est-à-dire les déviations plus les études déjà réalisées, ce n'est pas 45 millions d'euros, c'est 70 millions d'euros. Donc, une question : confirmez-vous notre analyse, et sinon, expliquez-nous pourquoi et en détail ? Concernant les scénarios étudiés, vous présentez deux scénarios, l'autoroute 2015 avec une subvention d'équilibre de 100 millions d'euros ou un aménagement progressif 2025 avec un coût de 100 millions d'euros. C'est l'aménagement entre Castres et Puylaurens. Question : pourquoi limitez-vous l'étude comparative à ces deux seuls scénarios ? Pourquoi d'autres scénarios plus réalistes ne sont pas étudiés, en

particulier un scénario d'aménagement adapté aux vrais besoins sur l'horizon 2015 comme pour le projet concédé avec un montant de 100 millions d'euros. Si on peut financer 100 millions d'euros pour une autoroute payante sur 2015, on peut très bien financer 100 millions d'euros sur un aménagement de la route sur l'horizon 2015 et non 2025. Troisième sujet, concernant les hypothèses de travail et les résultats de vos prévisions de trafic pour 2025, les hypothèses de travail que vous utilisez pour vos prévisions nous paraissent non réalistes et conduisent à des résultats surestimés contestables. Question : nous avons remarqué en comparant le dossier que vous avez présenté l'année dernière, lors de la pseudoconcertation 2007-2008 sur le même projet, nous avons remarqué des différences sur les évaluations de trafic, et en particulier, les projections que vous faites aujourd'hui sur l'horizon 2025 sur certaines sections sont supérieures aux prévisions de trafic que vous faisiez sur l'horizon 2035. Y a-t-il eu un changement de volume de trafic sur la RN126 depuis l'année dernière ? C'est une question. Ma conclusion, le dossier qui est soumis à débat aujourd'hui ne traite absolument pas l'opportunité du projet autoroutier et ne traite pas non plus de toutes les solutions alternatives, je dis alternatives et non complémentaires comme l'y oblige la loi Grenelle que vous avez citée tout à l'heure Monsieur Grammont, qui est en œuvre depuis début août, fin juillet début août. Les scénarios proposés sont déconnectés de la réalité et aucun scénario d'aménagement de la route, scénario, enfin, d'aménagement raisonnable n'est présenté. Nous contestons les résultats des prévisions sur les trafics et l'intérêt économique qui nous paraissent complètement surestimés. Les conclusions sont tendancieuses et la présentation des coûts du projet masque totalement la réalité. Nous sommes en train de débattre, aujourd'hui, d'un projet d'autoroute payant pour lequel on nous fait croire qu'il ne coûtera presque rien aux collectivités et pour lequel on espère que le péage ne sera pas trop élevé. Je répète, ce projet, c'est au minimum 240 millions d'euros pour les collectivités et 15 euros, presque 15 euros un aller-retour péage Toulouse-Castres. Aussi, je pose une question aux Castrais, est-ce que vous êtes prêts à payer 15 euros pour faire un aller-retour Toulouse-Castres alors que pour faire un Albi-Toulouse, on paie 2,60 euros ? Et je pose une dernière question aux représentants des Conseils généraux et du Conseil régional, pourquoi déboursier 240 millions d'euros pour un projet d'autoroute payant au profit de quelques privilégiés alors que ces fonds publics, nos impôts pourraient être utilisés dans l'aménagement de la route à usage gratuit et pour le développement des transports en commun. Je vous remercie.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je crois que dans cet exposé fort applaudi, il y a plusieurs questionnements qui s'adressent à la fois au Maître d'ouvrage et aux collectivités. Qui veut prendre la parole en premier ? Monsieur le maître d'ouvrage peut-être ?

(Applaudissements)

André CROCHERIE : Quelques éléments concernant, je crois, les trois questions posées par Monsieur Manon sur lesquelles on peut apporter les réponses et Philippe Grammont complètera éventuellement. Concernant le coût du projet, c'est moi et on vous a exposé le coût, j'avoue que là, je ne sais pas quoi répondre à Monsieur Manon quand il annonce des coûts. Non, mais si vous voulez, moi, je... Philippe Grammont vous a présenté les coûts, ce sont des coûts qu'on avait présentés aussi il y a maintenant un an et demi, nous, on a chiffré cela. Si vous voulez, les coûts annoncés de 240 millions, 57 millions, moi, je veux bien, c'est ce que je vous propose Madame la Présidente si vous le souhaitez, c'est que Monsieur Manon nous donne son dossier, et puis, on pourra en faire une analyse. Mais si vous voulez comme cela à chaud, moi, je ne peux dire qu'une chose, c'est que les coûts qu'on a présentés, ils nous semblent les coûts corrects, si vous voulez, par rapport à des coûts comparables sur des opérations qu'on a réalisées.

(Applaudissements)

André CROCHERIE : Voilà la première réponse. Concernant la deuxième question sur les scénarios, sur les scénarios, nous, dans notre dossier, on a répondu... il nous semble, et d'ailleurs notre dossier est approuvé par la Commission nationale de débat public, on a répondu au travers de notre dossier sur l'objet du débat public. L'objet du débat public, même si vous avez vu qu'on essayait d'apporter un éclairage, j'espère le plus complet possible pour que, éventuellement, des personnes ne se posent des questions sur l'opportunité du projet, l'objet du débat, c'était concession ou poursuite en aménagement progressif. Nous, on répond dans ce dossier avantages, inconvénients, d'ailleurs, je crois, qu'on essaie de les montrer les avantages et les inconvénients de chacune des solutions entre mise en concession, certes avec péage, et puis aménagement progressif, c'est-à-dire qu'on maintient. Et deuxième élément, parce que je crois que c'est... peut-être

Monsieur Manon, de la même façon, posait cette question, c'est pourquoi aussi on s'appuie sur la Route Nationale 126 existante. Tout le monde a constaté qu'il y a déjà deux déviations réalisées, et c'est l'itinéraire le plus pratique si vous voulez pour faire Toulouse-Castres. Donc, voilà ce que je peux répondre sur cette deuxième question : aménagement progressif, autoroute concédée, et puis on étudie, on essaie de montrer ce que nous indiquent les avantages et inconvénients des deux solutions. Enfin, troisième question, je crois que c'est la dernière, sur les volumes de trafic. Moi je veux bien qu'on regarde aussi, semble-t-il, sur ce qu'on... je n'ai pas les chiffres ici, sur ce qu'on aurait donné dans le dossier, il y a deux ans, et ce qu'on donnait. La seule chose, je peux dire, c'est que nous, on a fait retourner, si vous voulez, pour ce dossier de débat public, les modèles de trafic pour voir à l'horizon 2025, donc, on a réactualisé nos modèles de trafic. On a fait des enquêtes aussi, des enquêtes sur le terrain. On a modélisé, comme l'a dit Philippe Grammont, avec une approche multimodale, en voyant l'évolution du trafic par train, trafic routier et cetera, donc, de la même façon Madame la présidente, si Monsieur Manon nous communique, on va regarder de notre côté, les chiffres qu'on aurait pu annoncer, il y a maintenant deux ans et cela, mais la seule chose, on a fait retourner nos modèles et on arrive à ces résultats de trafic. Voilà. Je crois que j'ai répondu aux trois questions qui étaient soulevées par Monsieur Manon.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Donc, nous avons encore neuf réunions publiques. Monsieur Manon, si vous voulez bien donner vos éléments à la DREAL de façon à ce qu'elle puisse les étudier, et puis nous pourrons reprendre cette discussion dans les autres réunions publiques. Les éléments ont été fournis, mais ils n'ont peut-être pas... la DREAL n'a peut-être pas eu le temps de les regarder de manière attentive. Donc, je demande au maître d'ouvrage de les regarder attentivement et d'apporter peut-être des réponses dans les prochaines réunions. Monsieur avec le papier blanc qui se lève.

Xavier BORIES : Bonjour ! Oui. Je m'appelle Xavier Bories, je suis commerçant à Castres. Non, je ne sortirai pas de chiffres de mon chapeau, je ferais juste un petit commentaire. Je pense que tous les moyens de liaison sont nécessaires au désenclavement du Tarn Sud, aussi bien le train, l'avion, la route que l'autoroute. Tout simplement, parce qu'ils répondent à des besoins différents, ils sont complémentaires. De ce

fait, on ne peut pas compenser l'un par l'autre. Ils ont chacun des inconvénients et des avantages, c'est certain. Mais, je ne vois pas pourquoi ceux qui ont ce choix à proximité de chez eux ne voudraient pas que nous l'ayons. Et je vous fais remarquer qu'en plus d'être le seul bassin Midi-Pyrénées sans autoroute, nous sommes aussi le moins bien desservi en rotation ferroviaire. Donc, je suis pour l'autoroute concédée. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Monsieur devant, ici. Mademoiselle ! Non, mademoiselle, s'il vous plaît ici, et ensuite ici. Excusez-moi ! Ici d'abord, le doigt a été levé et ensuite monsieur à la chemise blanche.

Philippe FOLLIOU : Voilà ! Philippe Folliot, Député du Tarn-Castres. Je crois que c'est important qu'on puisse se retrouver dans le cadre de cette formule de débat public même si cela va avoir l'air d'une forme de redite, puisqu'en fait, il y a quelques mois, nous nous étions tous retrouvés dans le cadre de ce précédent débat public pour le grand contournement de Toulouse. Donc, il y est, je crois que c'est finalement un exercice républicain tout à fait intéressant que de pouvoir s'écouter les uns et les autres, échanger des arguments, et puis à partir de là, essayer de se forger chacune et chacun une opinion. Tout d'abord, ce que je voudrais dire de manière préalable, c'est que pour moi, le désenclavement, doit se conjuguer, certes sur un plan routier, mais aussi sur un plan ferroviaire, sur un plan aérien, et sur un plan numérique. Je crois que pour un territoire, c'est fondamental d'avoir cette vision, je vais dire, de la manière la plus globale qui soit. Deuxièmement, je voudrais répondre peut-être à un élément développé par Monsieur Manon, puisqu'il a fait allusion au Grenelle de l'environnement. J'ai longuement participé au débat du Grenelle à l'Assemblée nationale, je l'ai voté, et je vais expliquer en quoi, je vais dire, il n'y a pas contradiction entre le Grenelle de l'environnement et la volonté d'avoir un désenclavement de notre territoire sud-tarnais. Je crois que c'est quelque chose d'important et d'essentiel que ce Grenelle de l'environnement, parce que cela va changer beaucoup de choses sur le moyen terme et notamment par rapport à notre volonté, notre perspective de passer à une économie moins carbonée que ce qu'elle est et puis d'avoir un devoir de responsabilité vis-à-vis des générations futures en

préservant notre planète. Pour autant, sans vouloir entrer trop dans le détail, mais l'article 10 de ce Grenelle de l'environnement indique que dans une logique de développement des transports multimodal et intégré, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement. Je crois que c'est quelque chose d'important que de le dire, que le Grenelle de l'environnement a prévu l'augmentation de ces capacités routières. Et notamment, deux éléments que je vais relever plus particulièrement, c'est celui de la sécurité, parce que c'est quelque chose dont il faut tenir compte, cette route nationale 126, je vais dire, est particulièrement accidentogène, et que par rapport à cela, le droit de se déplacer en sécurité c'est un droit que nous avons.

(Applaudissements)

Philippe FOLLIOT : Ensuite, par rapport à cela, du reste, très symboliquement, il y a quelques semaines, nous étions à Mazamet pour une opération de sensibilisation sur 12 000 vies sauvées, je crois qu'il y en a encore d'autres à sauver, et dans ce cadre-là, des infrastructures de qualité peuvent y contribuer. Autre point concernant l'article 15 de ce Grenelle de l'environnement, il indique que concernant la politique de transport de personnes et de marchandises, on doit prendre en compte dans la programmation des infrastructures des enjeux de désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires. Donc, c'est un élément, là aussi essentiel, parce que je crois que pour notre bassin d'emploi, il est important et essentiel de tenir compte de cela parce que, et j'en terminerai par-là, il y a une exception sud-tarnaise, Castres-Mazamet est la seule agglomération de 100 000 habitants au niveau national à ne disposer ni d'autoroute, ni de gare TGV ni d'aéroport international, et que par rapport à cela, le fait d'être compétitif et d'avoir une perspective de développement et d'emploi pour ce bassin d'emploi, passera aussi et pour beaucoup par le fait qu'il soit complètement désenclavé, y compris et surtout dans un premier temps par une liaison autoroutière. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît. Alors, un monsieur a la parole, ensuite Monsieur, ensuite Monsieur et ensuite Monsieur. Après, nous verrons.

Pierre FABRE : Bonsoir mesdames et messieurs ! Je me présente. Je m'appelle Pierre Fabre, je suis enseignant à l'IUT de Castres, au département de Chimie de l'IUT. Vous savez que l'IUT - Site de Castres dépend de l'Université Paul Sabatier et nous dépendons de manière très forte de la ville de Toulouse. Ainsi, pour des raisons professionnelles en tant qu'enseignant du site de Castres, nous sommes amenés à faire très souvent le trajet Castres-Toulouse. Depuis 17 ans que j'enseigne à l'IUT, j'ai essayé toutes les routes pour aller de Castres à Toulouse, je suis passé par Revel, par Puylaurens, par Lavaur, et toutes ces routes se valent car elles sont toutes aussi dangereuses l'une que l'autre. Ainsi, je passe beaucoup de temps au volant de ma voiture, roulant à 90 kilomètres/heure et parfois plus, en frôlant des arbres, des arbres qui bordent ces routes en évitant les gens qui accèdent sans précaution, et cetera. Le danger que représentent ces routes est très grand, l'insécurité y est permanente à cause du profil de la route, des abords de ces routes, du grand nombre de voitures qui les utilisent et tous les accès de part et d'autre qui ne sont pas sécurisés. Voilà où nous en sommes à l'heure actuelle. Donc, il est plus que temps, et cela aurait dû être fait depuis longtemps de protéger les vies des utilisateurs de ces liaisons Castres-Toulouse. Je demande donc, à ce que le projet d'autoroute avance vite, ainsi nous pourrions rejoindre Toulouse rapidement et avec une sécurité maximum. Des vies humaines seront ainsi sauvegardées. Je vous remercie pour elles, je vous remercie de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Philippe GUERINEAU : Madame la présidente, Danielle Barrès, mesdames et messieurs membres de la Commission Particulière.

Nerte DAUTIER : Est-ce que vous pourriez vous présenter s'il vous plaît, monsieur.

Philippe GUERINEAU : Philippe Guerineau, Conseiller municipal de Castres, Maire-adjoint et Conseiller général de Castres-Ouest jusqu'en 2001. J'ai alors participé à toutes les initiatives de mobilisation pour exiger de l'Etat « un plan exceptionnel de rattrapage pour le développement routier du sud du Tarn ». En effet, chacun s'en souvient, le 15 janvier 1999, dans cette même salle, nous étions près de 1 000 personnes : élus politiques de tout bord, chefs d'entreprise, simples citoyens, syndicalistes, et à la tribune Arnaud Mandement, Maire de Castres alors, Bernard Raynaud, Président du district, Michel Maurel, Président de la CCI. Une Charte pour l'avenir du bassin industriel de Castres-Mazamet a

été approuvée par l'ensemble des villes de notre bassin d'emploi, par beaucoup d'associations. Il était écrit dans cette Charte : « Entre Castres et Toulouse, il est impératif de réaliser au plus tôt les déviations de Soual, Puylaurens et Verfeil dont l'objectif est, je souligne, d'une mise à 2x2 voies de la RN126 ». La mobilisation allait se poursuivre, et notamment, et là encore on s'en souvient, avec la manifestation à Toulouse le 26 avril 1999. Rappelons, et vous le savez, la décision ministérielle publiée en août 1996 d'aménager l'ensemble de l'itinéraire RN126 Toulouse-Castres en 2x2 voies. Aujourd'hui, je reste fidèle aux combats menés et à l'objectif que nous devons atteindre alors : une liaison routière Castres-Toulouse rapide, sûre et gratuite pour tous par l'aménagement de la RN126 en 2x2 voies. C'était hier. D'autres ont accepté sans rien dire que les gouvernements successifs de Droite ne tiennent pas leurs engagements d'une politique solidaire d'aménagement du territoire, et c'est ce que nous payons aujourd'hui dans tous les sens du terme. Ils ont accepté que les infrastructures routières ne soient plus financées par l'Etat. Ils ont également accepté, et ce n'est pas de la politique, la privatisation des autoroutes qui empêche l'Etat de percevoir des revenus financiers conséquents. Ils ont même refusé toute mobilisation qui aurait pu contraindre, je le crois encore, l'Etat à respecter ses engagements. Alors, les mêmes viennent aujourd'hui, la main sur le cœur, nous dire : « Nous n'avons pas le choix ». Alors pourquoi un débat public ? Je crois qu'au contraire, qu'il est temps d'affirmer au cours de ce débat l'affirmation d'une volonté politique, celle exigeante et rassembleuse pour une liaison routière Castres-Toulouse, et je le répète, rapide, cela a été démontré, sûre et j'y tiens pour éviter toute fracture routière, celles et ceux qui pourront payer 14 ou 15 euros et celles et ceux qui verront la sécurité sur la RN126 se dégrader d'année en année et accentuer les accidents. Alors, oui, je préside en ce moment à Castres le groupe d'opposition municipale le plus important qui contient 5 élus. Nous prenons position avec clarté, courage, et il en faut dans cette ville, et détermination pour un aménagement de la RN126 en 2x2 voies.

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

Philippe GUERINEAU : Nous avons élaboré un texte qui concerne l'emploi, la sécurité et la protection de l'environnement. Ce texte fera l'objet d'un cahier d'acteurs. Je vous remercie.

(Applaudissements et sifflements)

Nerte DAUTIER : Non. S'il vous plaît, s'il vous plaît. Alors, il y avait un monsieur au milieu, voilà, qui se lève, ensuite, il y a un monsieur de ce côté, ensuite il y a une dame au fond et puis ces deux Messieurs qui lèvent le bras... un Monsieur et une Dame. Je vous en prie Monsieur.

Jean-Marc POTHIER : Bonsoir ! Jean-Marc Pothier du Cercle Cité Solidaire. Le Cercle Cité Solidaire que je représente a travaillé sur la question qui nous préoccupe ce soir, et de ces travaux sont ressorties plusieurs conclusions importantes. En premier lieu, le Cercle Cité Solidaire estime qu'une liaison express entre Castres et Toulouse est indispensable. Il faut ramener les deux villes à moins d'une heure l'une de l'autre afin d'espérer enrayer le déclin de notre bassin qui est déjà amorcé. Les chiffres sont connus de tous. Les solutions étudiées pour ce désenclavement passent soit par le rail, soit par l'aménagement en 2x2 voies de la RN126, soit par la réalisation d'une autoroute en site propre. Les trois solutions présentent des coûts de l'ordre de 300 millions d'euros. La solution du rail demanderait l'électrification et le doublement de la voie entre Saint-Sulpice et Mazamet afin de permettre un trafic supérieur aux 22 trains quotidiens prévus à terme lorsque les travaux de rénovation de la voie existante seront achevés pour un total de près de 70 millions d'euros. Ce doublement n'est inscrit dans aucun programme : contrat de projet Etat-Région, contrat pluriannuel RFF-Région, et sera finalement de peu d'utilité pour le transport des marchandises, car la distance est trop courte pour envisager le ferroutage et les camions continueront de circuler sur la nationale. La solution de la mise en 2x2 voies de la RN126 a déjà commencé avec les contournements de Soual et de Puylaurens ainsi que le prolongement du contournement de Castres jusqu'à Mazamet. Il reste une cinquantaine de kilomètres à construire avec un seul dernier point noir pour le contournement de Cuq-Toulza. La solution d'une autoroute en site propre, outre qu'elle conserve la liaison nationale existante, autorise de plus d'imposer un cahier des charges draconien afin de définir les caractéristiques et les conditions d'exploitation de la future autoroute. En accord avec ses valeurs et ses principes, le Cercle Cité Solidaire souhaite privilégier les solutions de service public financées par tous les citoyens pour leur usage et la constitution de leur patrimoine commun. Cependant, la nécessité de faire vite nous semble prioritaire. Il est impossible d'attendre encore vingt ou trente ans les 300 millions d'euros nécessaires au désenclavement. Les coûts des différentes solutions sont comparables, mais la volonté politique et budgétaire de l'Etat le conduisant à se désengager totalement pour financer les grands projets d'aménagement du territoire fait que les

financements publics sont maigres et difficiles à trouver. Par conséquent, la seule solution qui s'impose à nous aujourd'hui est de rechercher des fonds privés. C'est pourquoi, le Cercle Cité Solidaire choisit aujourd'hui de soutenir le projet d'autoroute. C'est, me semble-t-il, le seul choix de survie pour Castres-Mazamet et sa région.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : On vous remercie.

Jean-Marc POTHIER : L'autoroute oui mais pas à n'importe quelle condition. Les projets d'aménagement du rail et de la voie nationale gratuite existante ne devront pas être sacrifiés. Concéder l'utilisation du domaine public à des fins privées nécessite les plus grandes garanties sur ce qui y sera construit. Le Cercle Cité Solidaire compte peser dans le débat afin que cela soit porté au cahier des charges des exigences en matière, bien sûr, de respect de l'environnement mais aussi en matière de garantie d'une approche sociale de la tarification, et enfin, en matière d'efficacité économique des apports de cette future voie de communication. Le temps réparti ce soir ne me permet pas d'exposer l'ensemble de nos exigences, il y a ces trois domaines, domaines qui constituent les piliers du développement durable dont nous préconisons la mise en œuvre réelle sur les territoires du Tarn Sud. Ces exigences, le Cercle Cité Solidaire est en train de les imaginer et de les rédiger dans un cahier d'acteurs qui sera prochainement rendu public. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Alors, ici, au premier rang, un Monsieur avec le blouson. Attendez, une minute. Donc, ce Monsieur va parler, ensuite, sur le côté, il y avait une dame qui lève son papier, juste sur le côté, voilà, ce sera la seconde personne. Ensuite, ces deux personnes là, et ensuite, nous irons au fond de la salle. Merci beaucoup. Tout le monde demande la parole depuis le début, Monsieur, mais vous l'aurez après, je vous assure. Monsieur, je vous en prie.

Francis ESCANDE : Francis Escande, Président de l'UFC-Que Choisir du Tarn, Chargé de communication dans le Grand Sud. Alors, je voudrais dire pour ceux qui voudraient écrire, comme ils l'ont fait la dernière fois, par rapport aux positions de l'UFC-Que Choisir National, alors l'UFC-Que Choisir n'a pas de position de principe contre les aménagements autoroutiers. Alors, si vous voulez écrire, il n'y a pas de problème. Moi, je voudrais vous dire, nous sommes présents dans le Tarn, nous

sommes présents à Saint-Sulpice, nous sommes présents à Castres, nous sommes présents à Mazamet, nous sommes présents à Albi. Nous sommes présents dans sept villes et nous allons être présents si Monsieur le Maire le permet, nous allons être présents à Lavaur. Moi, je voudrais vous dire une chose, d'abord, ce que nous regardons pour les consommateurs, c'est l'accidentologie. Allez expliquer à quelqu'un que par rapport à des économies, on va passer outre les gens qui sont morts dans leur famille, voire leurs enfants. Alors, déjà, c'est une chose. Alors, si on a les moyens, aménageons la route mais après, il y aura aussi à voir le désenclavement. Allez expliquer à une société de venir s'installer ici. Alors, j'en ai pour preuve ce matin, j'étais en réunion à Toulouse avec des médecins, avec des pharmaciens, qui nous disaient qu'ils avaient déjà pris contact, il fut un temps, avec la mairie de Mazamet pour récupérer l'hôpital pour en faire une maison pour les personnes âgées médicalisées. Et vous savez ce qu'on leur a répondu, financièrement, de par le gouvernement ou autre : « personne n'amènera sa famille à Mazamet quand il faut deux heures pour y aller, deux heures pour revenir et risquer l'accident ». Donc, il faut savoir que cela joue un rôle très important au niveau du désenclavement. Sachez qu'en France, il n'y a que deux départements qui sont enclavés comme le département du Tarn et on pourrait nous parler, c'est sûr, j'ai entendu parler du Grenelle, et bien ici, j'ai le texte de l'INC, tout le monde connaît l'INC, la future loi de Grenelle II, Monsieur le Député, c'est sûr que nous le suivons et nous le suivons de près, et aussi ce qu'il faut dire : ce sont les nouveautés pour les péages routiers, à savoir, le texte permet l'expérimentation des péages à l'entrée des agglomérations de plus de 300 000 habitants. Bien sûr, cela ne nous concerne pas, nous, nous n'avons que 362 000 habitants dans le département. Mais, ce qu'il faut savoir dans ce texte, c'est que le texte rend aussi possible la modulation des péages autoroutiers. Les propriétaires de voitures et de camions émettant beaucoup de CO₂ paieraient plus que les autres. Donc, nous n'en sommes pas encore là. Alors, avant de parler combien cela va nous coûter, il serait peut-être intéressant de savoir comment on va désenclaver, avant de savoir combien on va payer, de savoir si ce projet va être réalisé. Et moi, j'ai le dossier ici, que vous nous avez envoyé Madame, je n'ai pas pu préparer la réunion publique comme il se doit, mais ce que je peux dire de toute façon, je n'ai pas voulu prendre ce gros dossier au chevet de mon lit le soir quand je me couche, de peur de m'endormir et de ne voir jamais arriver l'autoroute ou du moins une fois 2x2 voies. Alors, de ce côté... ce que je ne voudrais pas c'est qu'on nous taxe de partialité ou de politique. Vous savez que chez nous la politique est interdite. Mais la politique pour la défense

du consommateur est complètement autorisée. Alors, je ne voudrais pas être trop long puisque je vois que j'ai déjà parlé trois minutes. Mais l'essentiel, c'est de désenclaver ce département, de veiller à la sécurité des biens et des personnes et après on pourra parler des chiffres, de prix.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie beaucoup. Donc, le monsieur qui est debout avec la chemise bleue.

Michel COSTADAU : Oui. Allo !

(Rires)

Nerte DAUTIER : Oui, je vous en prie. Allez-y.

Michel COSTADAU : Je m'appelle Michel Costadau, C-o-s-t-a-d-a-u, j'habite Algans, un petit village du canton de Cuq-Toulza. Ma question est une question d'équité. Page 42 du dossier, on voit définie la zone du Cancer-Bio-Santé, la zone, je dirais, de développement, Cancer-Bio-Santé. C'est un triangle qui fait Toulouse-Albi-Castres. On voit aussi sur la même page le développement de la métropole toulousaine et on voit qu'à l'est de Toulouse, il n'y a que deux cités qui se développent, qui font les points d'ancrage de la grande métropole, c'est Albi et Castres. Ma question est la suivante : Est-il réellement une concurrence non faussée entre les villes d'Albi et de Castres, que l'une soit accessible avec un péage élevé et l'autre pour un péage très modique ? Est-ce que dans les, comment dire, dossiers qui ont été présentés, cette différence a été prise en compte et est-ce que le simple bon sens ne dit pas que quand un investisseur, par exemple, dans le domaine des plates-formes logistiques, va choisir là où il veut aller, donc, éventuellement, créer des emplois ? Pourquoi se mettrait-il un péage sur le dos alors que dans la même zone, il a un accès gratuit ?

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, je ne vais pas donner la parole tout de suite au maître d'ouvrage. On va peut-être reprendre deux ou trois questions et ensuite vous répondrez là. Je vous en prie. Allez-y, Monsieur.

Olivier ROQUES : Cela marche, oui. Madame la Présidente, mesdames et messieurs les membres de la commission particulière du débat public, Monsieur le Représentant de l'Etat, Monsieur le Sous-préfet, messieurs les élus, messieurs

les décideurs. Messieurs, mesdames, bonsoir. Automobiliste comme...

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

Olivier ROQUES : Olivier Roques, pardon, Burlats, usager des routes tarnaises. Automobiliste comme toi, comme moi, comme eux, vous qui entrez en Cocagne, Pays d'Autan, Montagne Noire et Monts de Lacaune, prenez ces routes centenaires bordées de ces platanes de l'époque des diligences, vous ne serez pas déçus par leur état qui n'est pas, sans souvent rappeler celles d'Amérique du Sud ou d'Afrique. Sans GPS ou carte d'état-major, s'abstenir. A une époque où d'aucuns ne parlent de sécurité routière, le Tarn détient la palme de l'ordre des conducteurs tant son réseau routier sud-tarnais relève plus des chemins vicinaux que de l'autoroute nec plus ultra du XXI^e siècle. Sauf que pour aller à Toulouse, j'ai le blues, pour aller à Narbonne, ça bouchonne, pour aller à Béziers, c'est fermé. Ah ! Bon Dieu ! Que c'est embêtant pour quitter le département.

(Applaudissements)

Olivier ROQUES : In fine, autant de difficultés pour quitter le Tarn que d'incohérence et de non-sens socio-économique dans l'autoroute Toulouse-Castres-Mazamet que vous nous présentez. A 14,50 euros, s'il vous plaît, l'aller-retour, cette autoroute « à fric », pour ne pas dire de chef africain, sera-t-elle accessible au barbare-automobilo dont je suis ou réservée à quelques privilégiés tarno-tarnais ? Cette autoroute tarno-tarnaise, pour ne pas dire castro-mazamétaine, peut-elle donner un nouvel élan aux liaisons socio-économiques vitales du Sud Tarn vers le Massif Central Castres-Albi, les Pyrénées, Languedoc, Castres Revel A61, Villefranche de Lauragais, Castelnaudary et enfin la Méditerranée, Castres-Mazamet-Béziers ? Peut-elle régler l'état déplorable évoqué supra, de ces autres routes convergentes et divergentes, comme par exemple l'axe Castres-Lavaur, Lavaur-Verfeil, Lavaur-Puylaurens-Caraman, Lavaur-Lautrec-Graulhet, Castres-Lautrec-Graulhet, pardon, Aussillon-Mazamet-Carcassonne, Balma-Quint-Cuq-Toulza, et cetera. Cette autoroute cul-de-sac, 7 500 véhicules/jour espérés, captera-t-elle les 12 000 véhicules/jour des axes Castres-Albi et Castres-Mazamet-Béziers ? Les liaisons où l'on attend 300 poids lourds supplémentaires/jour avec l'implantation en cours d'une plateforme logistique européenne par un grand groupe international de discount alimentaire à Béziers. Cette autoroute permettra-t-elle aux quelques 10 000 automobilistes de la transversale interrégionale Castres-Revel A61 de contourner Revel et

Castelnaudary ? Cette autoroute cul-de-sac permettra-t-elle aux habitants de la cité du Jacquemart, chère à son député-maire Bernard Carayon, de se rendre plus aisément et rapidement à Castres comme à Albi ? L'autoroute gratuite vers Albi est à 14 km, celle à péage vers Castres serait à 17 km, avec en prime la traversée de Verfeil, une route tortueuse, étroite et dangereuse. Cette autoroute nec plus ultra sera-t-elle utilisée pour le transport de bois ronds, « toute portion de tronc ou de branche d'arbre obtenue par tronçage », dicit le Code de la route, que d'aucuns ne confondront évidemment pas avec des ivrognes. Car le Tarn est le premier département forestier de la région Midi-Pyrénées et l'activité sylvicole est notamment intense dans les Monts de Lacaune si chers à son député Philippe Folliot parce que ce transport de bois ronds est strictement réglementé tant par le Code de la route que par un arrêté préfectoral précisant les seuls itinéraires fonctionnels autorisés et surtout interdits sur les autoroutes ou du moins dans des conditions très restrictives et très exceptionnelles. Cette autoroute écologique n'aurait-elle pas aucun impact environnemental ?

Nerte DAUTIER : Monsieur... Monsieur, il faut regarder l'heure.

Olivier ROQUES : ... Ne coupe-t-elle pas en deux... Oui, pardon ! Ne coupe-t-elle pas en deux en Cocagne, Lauragais, dans ces terres agricoles les plus riches et fertiles ? Permettez-moi, 30 secondes peut-être de faire une conclusion.

Nerte DAUTIER : Non, 10 secondes.

Olivier ROQUES : Pourtant, il aurait fallu, il suffirait de presque rien pour ouvrir le Tarn sur la France et l'Europe, in fine, faire du Tarn, un carrefour entre le Massif central et Pyrénées, entre Méditerranée Atlantique et non une impasse, à projet équivalent, celui lancé voilà 40 ans, par un certain Jacques Chaban-Delmas alors Premier Ministre, se proposer justement de faire de notre région un vaste zone de transit.

Nerte DAUTIER : C'est fini, c'est fini, c'est fini.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : En tout cas, je remercie notre orateur qui a fait déjà une chanson, deuxième chanson, puisqu'il y en a une qui existe déjà. Donc, ce serait la seconde. Peut-être qu'on la mettra en musique. Alors, au fond de la salle, le problème c'est que je ne vois... Je voudrais que deux personnes se lèvent. Voilà ! Madame qui a un pull-over vert, je pense. Et puis, une autre personne devant qui a un pull-over noir.

Alors, ces deux personnes vont parler. Ensuite, ce monsieur qui attend depuis un grand moment avec une cravate, ensuite la dame, bleu, avec le tricot bleu, ensuite, nous verrons. Ensuite, nous verrons. Alors, s'il vous plaît, au fond de la salle, la dame au pull-over vert, non, beige, peut-être, beige. Je vous en prie, Madame.

Muriel BAINACHI : Bonjour. Je m'appelle Madame Bainachi Muriel. Je suis auxiliaire de vie et femme de conducteur routier international. Donc, point de vue péage, je pense que je suis bien placée pour en parler. Point de vue accident, je suis bien placée aussi pour en parler. Donc, je m'occupe de personnes dépendantes. Ce sont des personnes qui viennent d'avoir des accidents de la route que je suis... pas des personnes âgées. Je peux vous dire, question accidentologie, nous avons autant de maladies que d'accidents. Ensuite, question péage, pour le péage à 14,50 euros, il faudrait avoir une distance, valable, mais qui va à peu près au-dessus d'Avignon, Béziers-Avignon. Donc, je pense quand même que Albi-Toulouse ne fait pas la distance de Béziers-Avignon. Donc, je pense déjà aussi que le tarif péage devrait être revu. Voilà ! C'est que tout ce que j'avais à dire.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie Madame. Alors, ensuite, la personne qui a le pull-over noir au fond, là bas. Voilà ! Qui lève le... Voilà ! Un monsieur là. C'est un monsieur ou une dame, je ne sais plus, moi.

Intervenant : C'est un monsieur.

Pierre LUESMA : Voilà ! C'est un monsieur.

Nerte DAUTIER : C'est un monsieur. C'est un monsieur. Alors, allez-y Monsieur !

Pierre LUESMA : Alors, Pierre Luesma, j'interviens au...

Nerte DAUTIER : C'est loin là bas, je ne vois plus rien.

Pierre LUESMA : Oui. C'est bon ?

Nerte DAUTIER : Oui. Je vous en prie ! Allez-y !

Pierre LUESMA : Oui. Pierre Luesma. J'interviens pour l'UNSA, le syndicat des salariés autonomes. Alors, voilà, donc, Toulouse, aujourd'hui, est élevé au rang d'une métropole régionale, et nous ne pouvons pas laisser passer l'opportunité de devenir ou plutôt, j'allais dire, de rester l'un de ces pôles d'équilibre. Donc, notre tissu social et économique que

ce soit tant dans l'agroalimentaire que dans l'industrie, les services, l'éducation ou la formation, ne peuvent se passer de modes de communication qui doivent être performants. On est désenclavé par les airs, un petit peu, désenclavé par le rail, un petit peu, désenclavé numériquement, reste l'archaïsme du réseau routier. A quoi bon avoir Internet si nous ne produisons plus, faute de pouvoir les transporter, des produits qu'on pourrait appeler « Made in Castres-Mazamet ». Alors, je sais que l'on va me répondre que les derniers sur les technologies nouvelles ou modernes, il nous restera ce que les spécialistes appellent l'« immatériel » qui est qualifié souvent de haute valeur ajoutée. Mais les cadres, leurs entreprises, seront-ils encouragés à créer, à développer, si une voie de transport routière digne de ce nom est sans cesse remise aux calendes grecques ou repoussée à l'horizon 2030 ? A l'UNSA, nous ne sommes cependant pas dupes sur la manière contestable, et je souligne bien, contestable et peu solidaire dont est présenté le projet de financement. C'est à se demander si pour notre bassin d'emploi, ce n'est pas encore une embûche institutionnelle supplémentaire. Pour notre part, nous n'extrapolerons pas trop mais nous rappellerons que notre préférence va vers un financement solidaire qui fasse appel à la solidarité nationale ou européenne par l'impôt comme d'autres ont eu le droit ou ont eu le privilège, puisque maintenant on peut parler d'un privilège. Pourquoi ce qui a été bon pour d'autres nous est aujourd'hui refusé ? Alors, pour nous, on est obligé d'en rester au principe de réalité. Le libre choix, nous le supposons, demeure et demeurera entre des itinéraires gratuits et que je qualifierais de bucoliques, et une voie routière performante mais payante. Nous considérons pour l'instant que cet inconvénient, il y a beaucoup d'intervenants qui ont pris la parole là-dessus, est largement, peut-être, compensé par les prix du foncier et de l'immobilier. Puisque les prix ici, dans notre région, sont relativement bas. Mais ce n'est qu'un argument, celui qui devra aller devra payer ou alors se promener bucoliquement. Pour l'UNSA, syndicat de salariés, ce qui nous préoccupe avant tout, c'est la réalité de l'emploi. Les salariés, et ils ne sont pas les seuls, n'en peuvent plus d'attendre des temps meilleurs. Ils n'en peuvent plus de voir quitter leur territoire, devoir quitter, pardon, leur territoire et de quitter leur famille. Ils n'en peuvent plus de voir partir leurs enfants. Ils voudraient enfin vivre au pays. Ils voudraient qu'au-delà des Grenelles et des déclarations pseudo-écocitoyennes, les mégapoles en constante expansion soient enfin organisées que les pôles d'équilibre jouent leur rôle modérateur. Qu'en est-il, aujourd'hui, sur notre bassin ? L'emploi régresse, c'est 2 000 emplois perdus et à rattraper

entre 93 et 2006. Et depuis, nous avons eu à subir les effets de la crise. Alors, rassurez-vous, je vais terminer.

Nerte DAUTIER : Merci !

Pierre LUESMA : Voilà ! L'intérêt général doit pour nous donc passer avant les intérêts particuliers. Ceux-ci, certes, intérêts particuliers, ne doivent pas être spoliés et le traitement devra être juste et équitable. Il n'y a pas lieu de différer dans l'autoroute puisque ce n'est que la partie qu'il reste Castres-Verfeil. Elle répond à un besoin d'intérêt local, elle répond aux enjeux de l'aménagement du territoire et des besoins économiques et sociaux de celui-ci. Alors, au-delà des bémols, je pense que nous pouvons dire que nous ne pouvons pas attendre et que nous ne pouvons pas attendre 2030 ou même 2025.

Nerte DAUTIER : Merci Monsieur !

Pierre LUESMA : Je remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup ! Merci Monsieur ! Alors, s'il vous plaît, donc, ce monsieur prend la parole. Ensuite, je demanderai à la DREAL d'intervenir sur les enjeux de péage parce qu'il y a quand même eu deux questions sur les péages ou trois questions sur les péages, et puis, nous reprendrons une série de personnes. Alors, j'annonce. Au fond, alors... il y a une dame qui est levée. Donc, cette dame qui est levée là-bas, ensuite, un monsieur qui est près de la fenêtre avec une cravate à moitié cachée, bien ouverte maintenant. Voilà ! Et puis, un monsieur au... chauve là au 4^e, 5^e rang. Excusez-moi, mais je dois décrire les personnes. Je dois décrire les personnes et ensuite, je vous donnerai la parole. Merci beaucoup. Je vous en prie monsieur.

Didier PACAUD : Voilà ! Je m'appelle Didier Pacaud, et je suis Président de l'Association de sauvegarde des maisons et paysages du Tarn, donc, qui a pour but de préserver nos paysages et notre nature et notre patrimoine. Et je suis également secrétaire de la Fédération Midi-Pyrénées des Associations de protection de la nature qui regroupe 150 associations dans tout Midi-Pyrénées. Voilà ! J'ai même été à la création de cette fédération en 74, il y a donc 35 ans. Voilà ! Alors, premièrement, il y a... D'abord, je respecte fortement l'envie de vivre et de se développer des acteurs économiques, sociaux de la région. Ce n'est pas que je les méprise mais je voudrais vous lancer quelques

avertissements et vous prier de réfléchir sur ces questions-là. Alors, d'abord, il y a des illusions. L'autoroute va-t-elle faire pleuvoir les emplois ? Qui viendra travailler de Toulouse, à Castres ou à Mazamet ? On peut se poser la question. Deux, l'autoroute va favoriser le commerce.

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, on s'écoute.

Didier PACAUD : Donc... Oui ! L'autoroute va favoriser, paraît-il, le commerce ? Or, les gens iront faire leurs courses à Toulouse parce qu'il y a de plus grands magasins à Toulouse et on voit déjà l'A75 où les gens se précipitent plus vite vers Clermont-Ferrand ou Montpellier. Voilà ! Ensuite, l'autoroute va faire gagner du temps. Or, quand on arrive à Toulouse, on tombe sur les bouchons de la rocade, d'ailleurs... Voilà !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Voilà ! Vous êtes applaudi. Allez-y !

Didier PACAUD : Donc, on va plus vite dans les bouchons. Voilà ! Et pour sortir de Castres c'est la croix et la bannière, on met souvent 20 minutes parfois même une demi-heure. Donc, je ne vois pas comment gagner 10 minutes quand on va en perdre une demi-heure à Toulouse et 20 minutes déjà à Castres. Alors, je ne sais pas mais cela fait beaucoup... cela fait peu d'économie quand même de temps. Voilà ! Alors, ensuite, le péage se justifie seulement pour des longues distances, Madame le disait, une distance de 50 kilomètres, et puis le prix exorbitant, bien sûr. Alors, ensuite, je préviens, il y a des dégâts à envisager, les paysages, la nature, on a parlé de biodiversité, des habitats, des espèces, du patrimoine aussi, le Château de Scopont avec son parc et son pavillon gothique qui sont classés. Ensuite, les risques de pollution, les sols imperméabilisés, le ruissellement d'eau pollué par l'autoroute qui se répand tout autour. L'urbanisation mal maîtrisée qui suit en général les constructions d'autoroute, on le voit sur l'A68, construction anarchique et gaspillage d'espace, banalisation des paysages et pauvreté du bâti dans les lotissements. Alors, je remarque qu'on insiste beaucoup sur l'attractivité de Midi-Pyrénées, c'est-à-dire que les gens viennent, et paraît-il, 20 000 par an, dans la région Midi-Pyrénées, pour vivre bien. Est-ce qu'on va améliorer leur cadre de vie en multipliant les autoroutes ? Je ne suis pas sûr que les gens viennent pour ça. Voilà ! Et moi, personnellement, j'ai quitté une région où il y avait beaucoup d'autoroutes, et je ne cherchais pas ça en venant m'établir dans Midi-Pyrénées. Voilà !

Nerte DAUTIER : Bien ! Il vous reste une petite...

Didier PACAUD : Voilà ! Oui.

Nerte DAUTIER : Non, non. S'il vous plaît. S'il vous plaît. Non, s'il vous plaît, on n'est pas dans une cour d'école. Il faut laisser finir le monsieur...

Didier PACAUD : Alors... Oui... Voilà ! Oui...

Nerte DAUTIER : ... et puis, ensuite, nous demanderons à la DREAL de compléter les propos. S'il vous plaît, Monsieur, dépêchez-vous, il vous reste une petite minute.

Didier PACAUD : Alors, ensuite, je me demande si le péage pour 7 000 voitures par jour sera rentable pour une société concessionnaire. Est-ce qu'elle ne va pas à la faillite, déjà, bon, pour commencer ? Et enfin, il y a un cheminement qu'on n'a jamais pris mais que je prends très souvent. Pour rentrer facilement dans Toulouse même aux heures de pointe en fin d'après-midi, je passe par Revel, Villefranche de Lauragais, l'autoroute, je sors de l'autoroute, oui... ah non ! A68, voilà.

Nerte DAUTIER : Très bien Monsieur...

Didier PACAUD : Elle existe déjà celle-là, elle existe déjà. Voilà !

Nerte DAUTIER : Monsieur, je vous remercie ! Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Non, s'il vous plaît ! S'il vous plaît. Donc, on va demander à la DREAL de nous donner quelques éléments sur les problèmes de péage et de confirmer que, aujourd'hui, les autoroutes peuvent s'intégrer, peut-être, dans les paysages et les espaces sans trop de dégâts. S'il vous plaît, vous pouvez nous dire deux mots sur ces deux sujets. Merci !

André CROCHERIE : Sur les péages, une réponse chiffrée et puis une réponse aussi par rapport à... enfin, pas une réponse mais des éléments d'information par rapport à certaines villes où on paie et d'autres où on ne paie pas. Donc, ce qu'on a pris là, comme coût, si vous voulez, parce qu'à un moment, il fallait choisir un coût, on a pris un coût moyen, c'est-à-dire c'est 9 centimes du kilomètre pour un véhicule léger. C'est un coût moyen en France, parfois c'est moins cher, parfois c'est plus cher. Donc, on aurait pu prendre 8,50, on aurait pu prendre 9,50. C'est... on a choisi, il fallait bien choisir.

Cela, c'est le premier point. Deuxième point, si vous voulez, par rapport à l'observation qui a été faite, Albi, on paie presque pas ou quasiment rien. Moi, je crois que c'est un problème, c'est aussi l'objet du débat, si vous voulez. Le débat dit bien, c'est comme Philippe Grammont l'a dit, c'est : est-ce qu'il y a une volonté d'accélérer la réalisation et il faut passer par la concession, et l'autre option, c'est l'aménagement progressif. D'un autre côté, certains peuvent penser, qu'il n'y a pas une égalité. Je rappelle qu'en Midi-Pyrénées aujourd'hui, on paie pour aller à Foix, on paie pour aller à Tarbes, on ne paie pas pour aller à Albi ou quasiment pas ou on ne paiera quasiment pas, quand ce sera réalisé, pour aller à Auch. Après, on peut dire, ce n'est pas égalitaire. Cela ne l'est déjà pas aujourd'hui. Donc, voilà ! Alors, maintenant, concernant, si vous voulez, la question plus... alors, sur l'intégration paysagère, celui-là, je ne voudrais pas... enfin, ce n'est pas à moi de me prononcer, si vous voulez, mais, certains peuvent voir, peuvent regarder s'ils se promènent ou s'ils utilisent certaines autoroutes, je crois que depuis quelques années, on a fait quand même des progrès importants. Je parle de l'intégration paysagère. Quand on regarde aussi comment sont réalisées les autoroutes A20, les deux autoroutes qui descendent, A20 et A75, A75 qui est connue, je trouve, personnellement et beaucoup de gens le trouvent, ce sont des autoroutes qui ont fait l'objet d'études particulières d'intégration au paysage et je crois que tout le monde reconnaît la qualité, si vous voulez, de réalisation de ces objets autoroutiers. Mais, je crois qu'effectivement, alors après, chacun peut avoir une perception, est-ce que cela s'intègre ? Est-ce que cela pollue le paysage ou pas ? Il y a aussi des avis personnels mais je crois objectivement et tout le monde le reconnaît, on fait, d'ailleurs, si vous voulez de... Quand on réalise une autoroute, aujourd'hui, on fait appel à des paysagistes, à des architectes, si vous voulez, pour intégrer le mieux et comme l'a dit aussi Philippe Grammont, mais ça, ça vaut d'ailleurs pour une autoroute mais pour les aménagements à 2x2 voies importants, on le fait aussi. On a des politiques d'accompagnement qu'on appelle le « 1 % paysage et développement », c'est-à-dire que les payeurs, je dirais, de l'autoroute, contribuent aussi, si vous voulez, à l'extérieur de l'emprise autoroutière par des subventions aux collectivités, à des particuliers pour mieux intégrer aussi les abords de l'autoroute. Cela a été fait beaucoup sur A75. Sur l'autoroute A20, c'était un peu les premières politiques de « 1 % paysage et développement » autour de l'autoroute, c'est-à-dire des interventions hors de l'emprise elle-même. Voilà, quelques éléments d'information, si vous voulez, sur l'aspect intégration.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Alors, au fond, une dame qui avait demandé la parole depuis un petit moment. Ensuite, le monsieur à cravate, ensuite devant. Je crois monsieur, madame et monsieur. Oui, ensuite la dame en vert, pardon, qui... depuis longtemps effectivement. Vous êtes en vert madame et je vous donne la parole après le monsieur à cravate et après devant. Voilà ! Ensuite, nous verrons. Madame, je vous en prie !

Sylvie VIALLELE : Bonjour ! Madame Viallèle. Donc, je suis ingénieur, je travaille à Toulouse et donc, j'habite à Saint-Germain-des-Prés. Alors, il est dit, page 25 du dossier sur le débat public, donc... alors, je cite : « En dehors de Toulouse, ce sont les communes de la partie tarnaise qui accueillent proportionnellement le plus de personnes à faible revenu, indice de la fragilité économique de ce territoire ». Toujours sur la même page, donc, c'est la carte de la CAF de la Haute-Garonne et du Tarn, qui montre que la plus forte proportion de rmistes se situe, donc, après Toulouse, dans les communes de Castres et de Mazamet. Ce sont des éléments qui se complètent. Alors, j'aurai une question. Alors, pourriez-vous expliquer pourquoi dans les communes, donc, où se trouve la proportion de personnes qui ont le plus faible revenu, donc, à Castres et Mazamet puisque c'est dit dans le dossier, la solution retenue dans ce dossier et proposée à ses habitants, donc, c'est de payer pour se rendre à Toulouse ?

(Applaudissements)

Je vous remercie ! Oui, je n'ai pas fini. J'ai juste une autre petite question mais c'est un petit peu...

Nerte DAUTIER : Mais non, je vous en prie madame !

Sylvie VIALLELE : ... voilà, la suite de ce que vient de dire Monsieur Crocherie, alors, qu'est-ce qui justifie d'autant plus par rapport aux habitants d'Albi ? Donc, cela rejoint... Et ensuite, une autre question, en quoi l'autoroute payante, donc, à 14,50 euros aller-retour, par jour, tarif 2006, va être un moteur économique aussi pour les rmistes Castrais et Mazamétains ? Voilà ! Je vous remercie !

Nerte DAUTIER : Je vous remercie ! Monsieur à la cravate ! Ensuite monsieur au blouson, madame en vert et devant. Il y a trois questions aussi. Ensuite, on reviendra sur le côté gauche de la salle. Alors, monsieur à la cravate, je vous en prie !

Jean-Louis FRERE : Oui ! Bonjour à tous ! Donc, je m'appelle Jean-Louis Frère et j'interviens ici en tant qu'employé des

Laboratoires Pierre Fabre. Je précise que je travaille à Toulouse tous les jours à l'hôtel-Dieu et que j'habite un petit village dans la banlieue de Castres, à Vivier Les Montagnes, et de plus, j'ai la chance d'avoir deux beaux enfants qui font leurs études supérieures à Toulouse. Alors, je ne vais pas vous citer de chiffres des laboratoires ou plein de choses. En venant ici, j'ai pensé à une phrase d'un petit bout de femme qui nous a quitté il y a à peu près un an. C'était la personnalité préférée des Français et elle interpellait systématiquement les politiques, les députés que nous avons ici, les présidents et leur disait : « Qu'est-ce que tu as fait pour les autres aujourd'hui ? », elle les tutoyait. Elle disait toujours : « Qu'est-ce que tu as fait pour les autres ? » Alors, j'essaie à mon humble échelle de faire un petit peu... d'écouter un petit peu cette phrase et au niveau syndical, j'avoue qu'on a, en ce moment, beaucoup de mal avec les gens, tout le monde connaît la situation, les gens sont très contrariés par la crise, par le fait de perdre leur travail, et quand on leur parle de l'autoroute, ils ne comprennent pas dans notre groupe qu'elle ne soit pas encore là. Ils se disent, « Mais Jean-Louis, mais demande-leur pourquoi elle n'est pas encore là cette autoroute. » Nous sommes, si vous savez, un groupe qui est intimement lié avec la ville locale mais aussi intimement lié avec la ville toulousaine et nous avons beaucoup d'échanges entre Castres et Toulouse et si vous saviez la galère que c'est pour faire venir des peintures, des chercheurs pour les faire travailler à Castres, c'est impossible. C'est une galère pas possible...

(Applaudissements)

Nous avons beaucoup d'échanges entre les centres de recherches et c'est une galère pas possible pour faire, pour communiquer, pour organiser des réunions. Les assistantes, chez nous, c'est... On ne peut jamais savoir quel est le temps de transport entre Castres et Toulouse et c'est vraiment une galère. Et tous nos gens sont sur la route, et on pense à eux. Nous avons payé aussi un lourd tribut sur la route nationale 126 parce qu'il y a des gens qui ont laissé leur vie aussi dans notre groupe sur la route 126. Voilà ce que je voulais dire.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie !

Jean-Louis FRERE : Non, je n'ai pas fini. Attendez !

Nerte DAUTIER : Ah ! Pardon ! Alors...

Jean-Louis FRERE : Ensuite, je me suis posé deux minutes la question parce que mon patron, Monsieur Pierre Fabre, est

quand même un vecteur d'énergie important pour cette autoroute, et je me suis posé la question parce qu'en étant un syndicaliste, j'ai quand même une certaine indépendance et je me suis dit, « Est-ce qu'on a là affaire à une caprice de riche industriel ou alors, est-ce qu'on a... Est-ce que c'est une lubie d'un monsieur avec un âge mûr ? » et je me suis vite rendu compte que ce n'était pas du tout le cas, parce que si on adopte cette phrase : « Qu'est-ce que tu as fait pour les autres », on s'aperçoit que ce monsieur, dans un premier temps, dernièrement, nous a donné son entreprise. L'œuvre de sa vie, il l'a donnée. On est tous maintenant propriétaire, un peu, des Labo Pierre Fabre puisqu'il les a donnés à une fondation. La deuxième chose que les gens ne savent pas parce qu'on voit le côté argent, côté industrie, mais ce monsieur s'investit partout, enfin le groupe s'investit partout et lui, indirectement, il a participé au montage d'une Faculté de Pharmacie au Cambodge, il est en Afrique, au Bénin, au Sénégal, au Liban, à Madagascar et donne beaucoup de son argent pour le développement des médicaments et pour éviter, surtout, que les médicaments ne tuent les gens dans ces pays. Et la dernière chose, il nous a fait venir Jean-Pierre Garnier qui est un petit peu le... comme son successeur et ce monsieur, ce n'était pas le premier peintre venu qui passait dans la rue mais c'est un monsieur qui fait partie des dix meilleurs patrons au niveau mondial et qui nous donne aussi, lui, un peu de son temps, un peu de son réseau relationnel pour arriver à pérenniser le groupe. Alors, ainsi, on va au-devant de quelques turbulences mais le groupe s'en sortira parce qu'il en a connu d'autres.

Nerte DAUTIER : Monsieur ! Merci beaucoup...

Jean-Louis FRERE : Je finis juste et voilà. Simplement, donc, je ramène cette phrase et je vous demande simplement d'adopter cette phrase de cette personne en disant qu'est-ce que vous avez fait pour les autres parce que vous, à votre niveau... vous à votre niveau, ce n'est pas à une, ce n'est pas à dix, ce n'est pas à cinq mais c'est à des dizaines de milliers de personnes. Si vous donnez un avis favorable à ce projet d'autoroute, c'est à plusieurs dizaines de milliers de personnes à qui vous donnerez quelque chose. Voilà, merci !

Nerte DAUTIER : Alors, je rappelle simplement que la Commission particulière du débat public ne donne pas d'avis, mais fait un rapport sur les débats qui se sont passés et c'est le maître d'ouvrage qui donnera un avis in fine. Monsieur, je vous en prie !

Marc CALAS : Bonsoir ! Je m'appelle Marc Calas. Je suis de Castres, je vais très souvent à Toulouse et vu les plans qui sont proposées, quand on a passé Verfeil, on arrive sur les autoroutes du Sud de la France, par où arrivent les Albigeois aussi. Quand l'autoroute d'Albi s'est faite, le Conseil général et régional a participé énormément, donc, avec notre argent de Castres aussi.

(Applaudissements)

Donc, comme nous allons nous retrouver sur la même autoroute, est-ce qu'il ne peut pas être mis au concessionnaire, qui sera sûrement les autoroutes du sud de la France, de faire payer les Tarnais le même prix, tous, simplement. On peut le faire.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci monsieur pour cette idée que nous allons renoter. Madame en vert et ensuite devant.

Marie-Françoise BESOMBES : Marie-Françoise Besombes. Je suis privée d'emploi et responsable de Comité CGT des privés d'emploi sur la ville de Castres. Je voulais vous dire une chose, c'est qu'une autoroute à péage, quel qu'en soit le prix du péage, est une autoroute de l'exclusion. Une autoroute de l'exclusion par rapport à tous les travailleurs pauvres qui sont obligés de se déplacer pour travailler, par rapport à tous les privés d'emploi qui sont obligés de se déplacer pour subir les contrôles aussi inefficaces qu'inhumains faits aujourd'hui par le pôle emploi, et cetera. Donc, je ne vois pas aujourd'hui comment une famille qui a 0 de QF pour vivre peut se permettre de se déplacer en empruntant une autoroute. Donc, de ce côté-là, l'autoroute sera complètement inefficace. Ensuite, je voulais dire, vous parlez d'accidentogène. Il est moins accidentogène aujourd'hui de prendre le bus que de prendre la voiture. Croyez-moi, j'en ai fait l'expérience parce que moi aussi je me déplace. Vous parlez aussi du Grenelle de l'environnement. Il n'existe aujourd'hui aucune ligne de bus, pratiquement aucune ligne de bus, entre Castres, Revel, Toulouse. Pour les chômeurs, c'est un grand dommage parce qu'il y a aussi des chômeurs en campagne. Ensuite, je ne voudrais pas qu'on oublie aussi, il y a entre Castres et Toulouse des travailleurs qu'on appelle aujourd'hui des agriculteurs et qui font vivre tout le monde sur cette planète. Je ne voudrais pas qu'on les oublie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie beaucoup, madame. Alors, ici, au premier rang, deux personnes... Attendez ! Une seconde s'il vous plaît, monsieur ! Alors, deux personnes au premier rang ensuite, ici et ici... deux personnes là... ensuite, monsieur et ensuite, on va voir. Mais oui ! Mais comment faire ? Il y a tellement de mains qui se lèvent, c'est magnifique ! Après, vous ! Monsieur, je vous en prie !

Bernard RAYNAUD : Bien ! Madame la Présidente, mesdames et messieurs, Bernard Raynaud, Vice-président de la région Midi-Pyrénées. Je représente ce soir Martin Malvy, le Président de la région avec lequel je me suis entretenu pour la préparation de la réunion de ce soir. D'abord, je voudrais remercier les services de l'Etat pour les documents qui ont été réalisés et qui, je le crois, participent pleinement à l'information qui doit être apportée sur ce projet, à la fois sur le plan technique et aussi par rapport aux enjeux économiques, sociétaux, environnementaux auxquels nous sommes tous confrontés dans ce projet. La question des infrastructures routières en Midi-Pyrénées n'est pas une question nouvelle. Nous avons, dès 1998, au Conseil régional, affirmé que nous souhaitions rattraper en 10 ans, 30 ans de retard, c'est un pari qui n'a pas été tenu. Il n'a pas été tenu parce que dans le contrat de plan Etat-région de 2000-2006, il était prévu des financements très importants dont certains ont pu être mobilisés et d'autres pas car il y a eu, au fil des années, des gels de crédit d'Etat qui n'ont pas permis de terminer le programme tel qu'il était prévu. Et puis, au contrat de projet Etat-région 2007-2013, il n'y a pas et il n'y avait plus de plan routier régional et la région a souhaité véritablement pouvoir continuer mais les compétences qui nous ont été attribuées à ce moment-là portaient sur le rail et nous n'intervenons plus sur les routes. Ce sont des espoirs déçus, ici, sur la région Castres-Mazamet mais aussi ailleurs, à la fois sur la RN88 entre Toulouse et Sévérac-le-Château et puis entre Toulouse et Auch également. Ce que je voudrais dire ce soir, c'est que, bien sûr, la région Midi-Pyrénées est favorable à l'achèvement de la mise en 2x2 voies de la liaison Castres-Mazamet. Il faut que les choses soient clairement dites. Cette position n'est pas nouvelle et elle est illustrée par les financements que nous avons apportés pour la déviation de Soual, pour la déviation de Puylaurens et l'on voit d'ailleurs, avec la réalisation de ces ouvrages, la qualité de ce qui peut être fait et le fait même que les liaisons routières aujourd'hui et autoroutières, que ce soit des voies express ou des autoroutes, sur le plan technique, sont quasiment les mêmes. Deuxième point que je voulais évoquer ce soir, ce sont les modes de déplacement, il ne faut pas les opposer entre eux. Nous faisons des efforts considérables sur

le rail. Ici à Castres-Mazamet, vous voyez déjà les travaux qui se sont engagés depuis quelques semaines. Nous soutenons l'aéroport de Castres-Mazamet dans son développement mais aussi dans ses fonctions quotidiennes et puis, de manière régulière et depuis longtemps, nous soutenons aussi tous les projets autour des technologies de l'information et de la communication. Nous savons tous très bien qu'un territoire, pour qu'il soit attractif, doit être accessible et accessible avec toutes les formes de communication. L'une ne peut pas se substituer aux autres, elles sont complémentaires. Alors, une fois cela dit, où en sommes-nous aujourd'hui ? Il faut enfin sortir de l'ambiguïté et de l'incertitude. A l'issue du débat public, le Gouvernement devra enfin dire ce qu'il compte faire : une 2x2 voies à péage ou une voie express. Les aspects techniques montrent bien qu'il y a quasiment identité des projets. L'aménagement progressif, on sait ici ce que cela signifie, 2025-2030, c'est totalement inacceptable.

(Applaudissements)

Bernard RAYNAUD : Pourtant, le principe de l'aménagement sur fonds publics garantit l'accès de tous à la route par la gratuité et ici, l'égalité de traitement, et cela a été dit par beaucoup d'entre vous, des citoyens tarnais en matière de désenclavement. Cela est important et il faut que ce soit dit. C'est le sens de la démarche engagée par le Président Martin Malvy et l'unanimité du Conseil régional qui a souhaité...

Nerte DAUTIER : Chut ! S'il vous plaît, vous l'écoutez !

Bernard RAYNAUD : ... qui a souhaité intervenir auprès du Président de la République en demandant que des fonds supplémentaires soient dégagés dans le cadre des PDMI pour que l'ouvrage soit un ouvrage financé par les pouvoirs publics.

(Applaudissements)

Bernard RAYNAUD : Nous avons même demandé l'inscription de Castres-Toulouse dans le cadre des priorités du grand emprunt si celui-ci pouvait le prendre en compte.

Nerte DAUTIER : Monsieur... il vous reste...

Bernard RAYNAUD : Si le Gouvernement... et j'en termine.

Nerte DAUTIER : Merci !

Bernard RAYNAUD : Si le Gouvernement décide la mise en concession de l'ouvrage, des négociations doivent être

engagées sur les montants de la subvention d'équilibre, sur le niveau de la participation des différents financeurs, le prix du péage, et cela a été évoqué ici, le positionnement de ces péages, enfin, beaucoup de choses restent véritablement à faire. Le pire, pour ce grand bassin de vie de 120 000 habitants...

(Chahut)

Nerte DAUTIER : Allez ! Allez ! Allez ! Allez...

Bernard RAYNAUD : ... l'un des plus importants de Midi-Pyrénées...

Nerte DAUTIER : Vous avez dépassé...

Bernard RAYNAUD : ... est qu'il soit l'oublié de l'aménagement du territoire régional.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Bien, je ne donnerais pas un carton rouge mais un carton orange. Voilà ! La prochaine fois, c'est carton rouge. Je n'oserais pas le faire. Monsieur, je vous en prie ! Ensuite, ici, le monsieur avec la chemise et le col et ensuite, le monsieur devant avec le tee-shirt. Et ensuite, dans le fond... Alors, je vous en prie ! Oui !

Intervenant : Je vous remercie. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je crois que l'objet du débat...

Nerte DAUTIER : Vous vous présentez ! Vous vous présentez, monsieur !

Intervenant : Président du Conseil général. Je pense qu'on me reconnaîtra un petit peu...

Nerte DAUTIER : Oui mais moi je ne vous connais pas.

Président du Conseil Général : Thierry CARCENAC, mais vous ne me connaissez pas. Très bien. Il me semble que nous sommes tous d'accord pour avoir une voie et une infrastructure qui permettent de structurer notre territoire et dans ce cadre-là, le département déjà s'est prononcé de nombreuses fois et, donc, nous sommes favorables. La dernière délibération en date de l'Assemblée départementale est récente puisque, au début de ce mois-ci, nous nous sommes prononcés à nouveau pour que le département du Tarn ait une liaison structurante qui assure le désenclavement rapide du bassin de vie Castres-Mazamet. Je ne dirais pas dans un sens vers Toulouse ou dans l'autre sens de

Toulouse vers Castres-Mazamet mais cette... on le sait, une infrastructure routière permet le développement et le désenclavement également économique d'un territoire. Nous avons mis un autre point également dans notre délibération et nous ferons un cahier d'acteurs, comme cela, cela m'évitera de prolonger mon intervention, pour un financement de l'ouvrage supportable par les ménages tarnais. Pourquoi je dis cela ? C'est parce qu'il s'est passé beaucoup de choses entre les dates initiales de choix de décision de faire une 2x2 voies, c'est-à-dire 1994 et publication au Journal Officiel de 1996, c'est qu'il y a eu les lois de décentralisation de 2004 et qu'à ce moment-là, on a transféré des routes qui étaient des routes nationales au département en disant au département : « Vous n'aurez plus à faire de financement croisé et intervenir sur d'autres routes ». Et donc, la question qui se pose est de savoir : est-ce que nous allons être amenés à appeler à financer un projet qui conduira à avoir à la sortie un péage ? Et si nous commençons à dire cela, on ne se pose plus de question, on se dit : c'est terminé, on ne fera rien, on attendra. Alors, je ne sais s'il faudra attendre le calendrier de 2025, ce n'est qu'une volonté politique, on peut faire plus vite. Mais, néanmoins, on attendra. Et donc, dans ce cadre-là, nous nous sommes dits, pour ne pas empêcher le débat, et pour ne pas que ce problème et de financement du péage et de financement des collectivités locales, puisqu'il faut apporter quand même près de 100 millions d'euros au projet, nous n'aborderons pas ce sujet et nous disons qu'il faut un financement de l'ouvrage supportable par les ménages tarnais. Un dernier point encore, pour clore mon propos. Je crois que chacun sait ce que peut apporter une infrastructure routière. Chacun sait que l'Etat est impécunieux et que les collectivités locales n'arrivent pas non plus à financer tous les projets. Nous avons participé, certains l'ont dit, avec 10 millions de francs, 10 millions de francs sur la partie Marsac, la limite du département du Tarn. Nous avons participé au contournement de Puylaurens à plus de 8 millions d'euros actuellement. Nous sommes prêts à participer si, un, la réforme des institutions nous permet d'intervenir, puisque le Président de la République s'est exprimé récemment et a encore dit que nous allons avoir les compétences qui seraient peut-être limitées. Donc, toutes choses égales par ailleurs, le département du Tarn est prêt à participer à tout mode de financement de structure routière, qu'elle soit sous forme autoroutière, de concession autoroutière à péage, soit sous forme de 2x2 voies qui permettrait d'accéder dans un sens ou dans l'autre à ce bassin d'emploi. Donc, favorable et en même temps, prêt à participer. Néanmoins, je dois vous dire que tout cela pose beaucoup de problèmes et que ce n'est pas ce

soir que nous les réglerons. Donc, j'en conclus là, favorable et prêt à participer.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, monsieur et ensuite monsieur, ensuite, monsieur ici, ensuite au fond une dame avec... voilà en beige et à l'arrière, monsieur avec une chemise blanche. Monsieur, je vous en prie.

Hervé DUBOST : Oui.

Nerte DAUTIER : Oui, ensuite, là.

Hervé DUBOST : Je voudrais parler des transports en commun.

Nerte DAUTIER : Monsieur, s'il vous plaît, pouvez-vous vous présenter ?

Hervé DUBOST : Hervé, Hervé Dubost de Maurens-Scopont, à peu près à mi-chemin. Je voudrais parler des transports en commun. Page 57, il est écrit : « aucune amélioration significative des transports par autocar n'est prévue à l'horizon 2025. Le trafic restera marginal, il n'est donc pas pris en compte dans la modélisation ». Alors, il faut rappeler que les lignes de cars régionaux sont de la responsabilité de la région et non pas de la DREAL. La DREAL n'a pas, donc, à décider qu'il n'y aura pas d'amélioration. De plus, s'il y a quelque chose à faire sur une ligne de car, c'est bien la ligne Castres-Toulouse. Elle est totalement inefficace et ne répond absolument pas aux besoins. Pour preuve, les cars circulent à vide, ou pratiquement, le matin et le soir dans les deux sens entre Grammont et Soual. Le déficit annuel de la société Balland, qui est de 0,6 million d'euros, est couvert par le Conseil Régional. Or, on sait que lorsque l'offre de transport en commun est adaptée aux besoins, la fréquentation augmente. Par exemple, pour le train, 6 % d'augmentation et 100 % d'augmentation sur Castres-Albi, avec simplement un cadencement adapté aux besoins et un tarif unique attractif : 2 euros. Les transports en car ou en bus ne nécessitent pas d'infrastructures coûteuses et permettent d'utiliser au mieux celles qui existent déjà. C'est un moyen particulièrement efficace pour couvrir les zones non desservies par le train. Alors, pourquoi une amélioration de la liaison par car entre Castres et Toulouse ne pourrait-elle pas être étudiée et projetée sur les trafics routiers estimés ? Pourquoi les deux conseils régionaux Tarn et Haute-Garonne et le conseil

régional ne mettent pas en place une convention pour régler les problèmes de compétence entre département et région sur ces cars ? Des améliorations sont possibles, il suffit de les vouloir.

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Monsieur, donc. Ensuite, au fond deux personnes. Alors, j'ai annoncé, j'ai annoncé. Au fond, il y a deux personnes. Monsieur, ici, et ensuite, madame avec le pull-over vert ou monsieur, voilà ! Et ensuite au fond là-bas, le monsieur qui a un costume noir. Après, nous verrons parce que la DREAL devra répondre à quelques questions. Alors, monsieur, ensuite, madame.

Gilles ARCOUDEL : Bonsoir à toutes et à tous. Gilles Arcoutel, Lescout. Si cette autoroute à péage concédé voit le jour, au vu du prix élevé du péage, qui va faire que le premier engouement passé, une forte proportion du trafic reviendra sur l'itinéraire de substitution. Au vu de la crise énergétique inévitable qui va faire augmenter fortement les prix des carburants, voire la taxe carbone. Au vu du très possible passage à la vitesse limitée à 110 km/heure sur les autoroutes ces prochaines années, au vu de tout ceci donc, le flux réel des véhicules utilisant l'autoroute sera faible. Vous en prévoyez 9 100 par jour entre Soual et Toulouse à l'horizon 2025. Ce qui constitue un flux bien en dessous du seuil de rentabilité des autoroutes françaises de plaine qui est de 15 000 véhicules par jour en moyenne, selon le rapport de la Cour des comptes. Et il y en aura certainement moins, ce qui risque de faire de l'autoroute payante Castres-Toulouse, une des moins fréquentées de France. Ou tous ces éléments auront été pris en compte et alors la subvention d'investissement versée par les autorités publiques et sortant directement de la poche du contribuable sera très, très lourde ou ils n'auront pas été pris en compte correctement et alors, le concessionnaire n'aura pas d'autre choix que d'augmenter le prix du péage, accentuant encore ainsi la baisse du trafic autoroutier. Donc, pouvez-vous me donner le montant réel de la subvention d'investissement, dont le montant de 100 millions d'euros estimé est totalement irréaliste en rapport des flux et des coûts d'investissement et me dire qui sont les autorités publiques qui vont accepter de les payer ? Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup. Alors, la dame en beige, voilà. Madame, vous avez la parole.

Bénédicte COTTAZ-CORDIER : Merci. Bénédicte Cottaz-Cordier. Je suis de Saint-Paul-Cap-de-Joux. Je suis communiste, Conseillère municipale et Présidente du Comité de soutien à l'hôpital de Lavaur. Je profiterai, d'ailleurs, de ce que je suis ici pour dire que je préférerais qu'il y ait encore un hôpital à Mazamet que des recherches pour faire venir des Toulousains âgés à Mazamet, d'autant que notre Sud Tarn a suffisamment de personnes âgées pour ne pas avoir besoin d'autoroutes pour les faire venir. Bon, cela ce sont les détails. J'ai deux questions simples à poser. Je ne parlerai pas du coût, ni du péage ni de l'autoroute, bon, qui ont déjà été traités. De toute manière, je suis hostile tant à l'autoroute qu'à la 2x2 voies, mais je vais en venir à mes deux questions.

(Applaudissements)

La première question, page 30 du document de présentation, il nous est donné les temps de parcours et les distances de gare à gare, de Castres à Toulouse. Peut-on avoir ces mêmes distances et ces mêmes temps de parcours de gare à gare avec le projet autoroutier ? Parce que le gain de 15 minutes entre la rocade de Castres et Verfeil, 61 km, cela me paraît un peu douteux, c'est... voilà ! Je ne crois pas qu'une autoroute entre la rocade de Castres et Verfeil suffira à faire tomber le temps à moins d'une heure et je ne vois pas trop l'intérêt de 10 minutes de gain. La deuxième question : quel est l'intérêt socio-économique ? On nous parle de l'augmentation du nombre d'emplois. Je lis dans votre projection, page 89, plus 12 000 emplois pour le bassin castrais, plus 3 000 pour le Mazamétain, soit plus 15 000 habitants, excusez-moi, plus 1 400 emplois. Quelle sera la constitution sociologique des 15 000 habitants puisqu'il n'y aura que 1 400 emplois de plus ? Est-ce que ce sont des milliardaires ou millionnaires ou rentiers qui vont venir s'installer ? Quelle va être l'augmentation du chômage avec plus 15 000 habitants et plus 1 400 emplois ?

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Alors... S'il vous plaît, s'il vous plaît ! Donc, je vais donner la parole au monsieur en costume... voilà ! Ensuite, au deuxième rang. Ensuite, nous interrompons les questions pour demander à la DREAL de nous donner quelques éléments de réponse sur deux ou trois questions en suspens. Donc, monsieur, je vous en prie.

Gérard ONESTA : Bonsoir ! Je m'appelle Gérard Onesta. Je suis Tarnais. Je suis né, j'ai fait mes études, j'ai travaillé, je milite en tant qu'écologiste depuis 25 ans dans ce département. Et j'étais, il y a peu de temps, Vice-président du Parlement européen. Et je voudrais apporter une vue un petit peu différente, ce soir, pour nourrir notre réflexion. Alors, j'ai l'impression que tout ce que l'on se dit est terriblement daté, déconnecté de la phase historique dans laquelle rentre l'humanité. Dans les années 70 ou 80, on pouvait faire le débat tel qu'il nous est présenté par l'Etat, ce soir. Je ne suis pas sûr, pour avoir vécu le Sommet de Rio, le Sommet de New York, le Sommet de Johannesburg, avoir travaillé encore il y a quelques mois sur le paquet énergie-climat dans 55 jours à Copenhague, qu'on soit encore tout à fait dans la même période historique. Si on regarde les éléments qu'on nous donne comme mot d'entrée dans ce débat, le coût, eh bien, que ce soit le citoyen automobile ou le citoyen contribuable, de toute façon, c'est le citoyen qui va payer. Sans oublier que le coût réel, il faut également penser au coût sur la santé, une voiture qui roule, eh bien, elle pollue, eh bien, il faut savoir que tout cela finit également par être payé par la société. Il faut savoir au niveau social également que quand on privilégie la bagnole, il faut d'abord également pouvoir se payer la bagnole. Voilà pourquoi peut-être qu'il faut... si on veut vraiment penser en termes de politique sociale, envisager d'abord les transports en commun. Si l'on parle de sécurité, c'est vrai que sur une autoroute, il y a moins d'accidents, mais quand il y a accident, il est rarement anecdotique. Mais avec tout l'argent que l'on a mis sur l'autoroute, on n'entretient pas le réseau secondaire, et là, il y a des accidents qui sont, quelque part également, à comptabiliser sur le dos de l'autoroute. Si l'on parle environnement, et là, je suis architecte et urbaniste, c'est vrai qu'on nous apprend dans les écoles qu'il faut rajouter une pincée de conifères pour mieux intégrer les choses. Mais une autoroute ne sera jamais un projet environnemental. Cela stérilise des dizaines d'hectares au kilomètre, en aucun cas cela doit être présenté comme un plus environnemental pour un territoire. On parle de désenclavement. J'ai parcouru le continent entier et je peux vous dire que c'est un mot qui revient systématiquement, systématiquement où l'on nous dit...

(Chahut)

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, s'il vous plaît !

Gérard ONESTA : ... « Ne vous en faites pas, l'autoroute apportera la prospérité, et cetera et cetera ». C'est rarement

le cas sur les grands axes. Ce n'est jamais le cas quand une autoroute est en cul-de-sac, jamais, jamais, jamais.

(Applaudissements)

Elle ne structure pas un territoire, elle ne le vitalise pas, elle le vampirise. Et puis, hier soir, à la même heure, les actionnaires d'une petite PME qui s'appelle Total se réunissaient devant leur directeur financier et avaient des constats très simples. Ils produisent actuellement 800 millions de barils par an et ils n'en trouvent que 500 millions, et leur conclusion était très rapide. Dans quelques années, on ne parle pas de 2015, 2025, dans quelques années, de toute façon, le coût du carburant sera prohibitif, on sera obligé de relocaliser les industries, les emplois, et cetera. Ne nous pensons pas ici, Tarnais, comme de simples banlieusards de Toulouse, pensons qu'il y a une nouvelle civilisation qui est à naître.

(Applaudissements)

Je suis persuadé que le débat de ce soir n'aura tout son intérêt, pas simplement si on nous propose deux alternatives cosmétiquement pareilles, mais si on réfléchit en termes de changement de société qui arrive, ce n'est pas dans 10 ans, ce n'est pas dans 20 ans, c'est dans 2 ou 3 ans, et à ce titre-là, les propositions que nous font les agents de l'Etat mériteraient être beaucoup plus larges si l'on veut que ce débat ait une vraie importance et un vrai avenir pour nos enfants ici en termes de coût, de santé, d'environnement, d'emploi, et tout simplement de bien vivre ensemble.

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Michel MAUREL : Bien, Michel Maurel, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, s'il vous plaît !

Michel MAUREL : Merci, merci !

Nerte DAUTIER : On essaie de s'écouter.

Michel MAUREL : Simplement, je voudrais rappeler quelque chose au dernier intervenant. Je regrette qu'il soit Tarnais.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Non. Je pense que cela, c'est quand même... S'il vous plaît, s'il vous plaît !

Michel MAUREL : Alors, permettez-moi de vous dire pourquoi je le regrette.

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît !

Michel MAUREL : Permettez-moi de vous dire pourquoi je le regrette. Parce que Castres et Mazamet, ce n'est pas un cul-de-sac, ce n'est pas un cul-de-sac, on ne peut pas dire cela d'un environnement. C'est inadmissible de la part d'un Tarnais, premièrement. Ensuite, écoutez, qu'on le veuille ou non, dans ce département, il y a environ 14 000 entreprises sur le bassin tarnais. Il y en a 7 000, en gros, 6 800, 6 900 dans le sud du Tarn. Il y en a 4 300 dans ce que j'appelle le sud-sud, c'est-à-dire la partie dans laquelle nous sommes aujourd'hui. Croyez-vous qu'on va faire rester ces entrepreneurs, croyez-vous qu'on va les faire se développer si on n'a pas une route en adéquation avec les besoins sur la métropole régionale ? Ce n'est pas un gadget, c'est un besoin. Alors, qu'il y en ait qui ne veuillent, qu'il y en ait qui ne veuillent pas, mais moi, je l'admets, je l'entends. Cela ne me gêne nullement. Moi, j'ai touché la main à certains, à l'entrée, qui sont absolument contre. Ce n'est pas mon problème, pourvu qu'ils aient tort. Ce n'est pas mon problème. Par contre, le principe, il est clair. Il est qu'on s'aperçoit que sur l'ensemble du territoire... je vais gagner du temps, n'ayez pas peur... sur l'ensemble du territoire, tous les axes où il y a toutes les structures, où il y a une autoroute bien aménagée dans un environnement reconnu font un développement local important. Aujourd'hui, ce bassin a besoin de cette voie. Alors, j'entends le prix, ah oui, eh bien le prix ! Alors, il y a deux choix : soit on l'a et on paie, soit on ne l'a pas et on paiera quand même. Pour une simple et bonne raison, permettez-moi, permettez-moi s'il vous plaît, vous prenez le micro après, cela ne me gêne pas. Je suis surpris, moi, quand j'entends des gens dire : « Mais là, c'est gratuit, et là, c'est payant ». Mais, attendez, où vous avez vu que c'est gratuit, vous ? Mais vous croyez que les collectivités territoriales, elles paient avec quoi ? Mais attendez, c'est surprenant. Quand une collectivité vient aider l'Etat dans le cadre d'un développement, elle paie bien avec votre argent, maintenant, vous ne le voyez pas tout à fait pareil parce que vous ne payez pas au péage. Mais vous le payez.

(Applaudissements)

Il est grand temps que le consommateur sache d'où vienne l'argent. L'argent qui va à l'Etat, c'est le vôtre, c'est le nôtre. Donc, il faut qu'une bonne fois pour toutes, on prenne conscience du fait qu'on a deux choix, on n'en a pas trente-six. Bon, rester en l'état, aujourd'hui, tout le monde est conscient qu'on ne peut pas rester en l'état, sauf quelques-uns qui sont traversés par la voie routière, et c'est vrai que cela les embête, et c'est vrai que c'est gênant, et je le reconnais. C'est vrai que c'est gênant mais il faut bien passer, il faut bien passer quelque part. Et le deuxième élément, c'est soit on ne l'a pas, soit on ne l'a pas, on n'a rien, on parle de 2025, enfin, écoutez, je souhaite qu'on soit tous là en 2025, mais ce n'est pas du tout sûr, et certainement, en 2025, on ne sera certainement pas avec une 2x2 voies jusqu'à Puylaurens ou alors, c'est qu'on a mal travaillé jusqu'à présent. Et le seul moyen qu'on a aujourd'hui, c'est vrai que c'est un moyen qui n'est pas très agréable, c'est un péage. Alors, après, on nous oppose à Albi parce qu'Albi aurait un petit péage, écoutez arrêtons. On est le département du Tarn. On est un département qui est puissant sur le plan régional, si on est ensemble, si on a la même vision, alors, arrêtons de se disputer, de se titiller, et le Nord va avoir ci, et le Nord va avoir là. Qui vous dit que dans 5 ou 6 ans, ce ne sera pas payant à Albi ?

Nerte DAUTIER : Deux minutes... deux secondes, pardon.

Michel MAUREL : Et c'est fini. Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci beaucoup ! Alors, s'il vous plaît, nous allons donner la parole deux minutes ou trois minutes au maître d'ouvrage pour qu'il nous réponde sur quelques points qui ont été soulevés. Ensuite, la personne au pull-over vert... non, voilà, ici... voilà, aura la parole. Ensuite la personne à la chemise orange aura la parole, ensuite le monsieur avec un costume noir et une chemise blanche. Ensuite, nous verrons. Monsieur Crocherie si vous voulez bien.

André CROCHERIE : Oui ! Très rapidement sur deux questions qui ont été posées, là sur le transport par car et sur la subvention d'équilibre. Et ensuite, Philippe Grammont répondra aussi à une autre question qui a été soulevée par une dame, je crois, sur l'aspect un peu socio-économique de l'emploi dans le bassin du Tarn. Donc, concernant, pour rassurer le monsieur qui a posé, si vous voulez, on ne se permettrait pas de dire des choses quand on n'en est pas responsable. Donc, c'est évident que ce qu'on dit sur le transport par car, si vous

voulez, c'est parce qu'aujourd'hui, c'est un choix connu, je m'excuse de parler pour le Conseil régional, mais c'est un choix connu du Conseil régional, c'est de développer le transport ferroviaire d'où les investissements importants, comme l'indiquait Philippe Grammont dans sa présentation qui sont prévus sur le quart Nord-Est et naturellement dans ce cadre du développement ferroviaire, il n'y a pas de développement du transport par car. Cela ne veut pas dire qu'il y a dégradation, mais aujourd'hui le choix du Conseil régional n'est pas de développer le transport par car. Deuxième élément, j'en profite pour le dire aussi, vous savez Philippe Grammont, vous a présenté tout à l'heure ce qu'on appelle, le test, je crois, « Fer plus ». Quand on dit aussi, si vous voulez, eh bien, si on investissait 300 millions d'euros de plus sur le fer, cela n'entraînerait de mémoire que 700 passagers en plus, c'est évident que cela, par contre, c'est un choix, c'est un éclairage qu'on fait, mais c'est évident que ce n'est pas du tout de la responsabilité de l'Etat mais par contre ce scénario, on l'a construit, d'ailleurs, on les en remercie, avec RFF, et les services du Conseil régional qui seraient responsables du développement de cette politique, mais c'est juste pour donner un éclairage. Et si on mettait beaucoup plus sur le ferroviaire, quel résultat cela donnerait en termes de voyageurs ? Enfin, sur la subvention d'équilibre, si vous voulez, la première réponse, je l'avais déjà donné tout à l'heure suite à la première intervention de Monsieur Manon. Bon, les 100 millions d'euros, on les a calculés avec un modèle qui existe, avec le coût du péage que je vous ai indiqué, et enfin, par rapport à cet élément, mais on avait déjà donné cette réponse quand on a fait une première concertation, s'il y a besoin d'une subvention d'équilibre qui, aujourd'hui, est estimée à 100 millions d'euros, la politique de l'Etat aujourd'hui, c'est qu'elle est partagée, cette subvention d'équilibre, entre les collectivités et l'Etat. En étant clair, si vous voulez, s'il faut 100 millions, l'Etat apporte 50 millions et il demande aux collectivités d'apporter 50 millions. C'est la politique aujourd'hui de l'Etat pour les autoroutes concédées qui nécessitent une subvention d'équilibre. Mais je laisse Philippe Grammont compléter sur l'autre question.

Philippe GRAMMONT : Oui ! Juste un petit éclairage rapide, effectivement. Vous faisiez... vous parliez effectivement de la carte qui est page 89 là, du dossier support qui donne donc, en fait, les perspectives d'évolution en matière d'emplois et d'habitants sur le secteur de Castres et sur l'ensemble de la zone d'étude, si l'autoroute était réalisée. Cette approche est donnée pour illustrer, en fait, hein. Elle a été réalisée à partir de la comparaison avec ce qui se passe sur les

territoires actuellement desservis en Midi-Pyrénées par l'autoroute. Et il s'agit donc d'un élément d'illustration qui traduit, en fait, qu'aujourd'hui il y a un certain décrochage des territoires de Castres-Mazamet et des territoires du bassin dit de Castres-Mazamet, et ce qui se passerait avec une autoroute par comparaison à ce qui se passe sur les territoires de Midi-Pyrénées aujourd'hui desservis par une autoroute. Donc, ce n'est pas du prédictif, c'est de l'illustratif sur ce qu'on peut attendre, on a essayé de quantifier, c'est toujours quelque chose qui est extrêmement difficile sur les enjeux de développement local mais c'était une illustration en fait, de ce qu'on pourrait attendre en matière de développement local.

Nerte DAUTIER : Très bien, je vous remercie. Donc, on reprend le jeu des interventions, voilà ! Monsieur avec le pull-over. Ensuite, la personne au fond avec le costume... voilà, noir. Ensuite, ici, la dame en gris, écoutez... j'essaie de regarder un peu toute la salle et de donner la parole, un peu, à tous les côtés de la salle et ce n'est pas très facile, parce qu'il y a beaucoup de doigts levés. Donc, on écoute notre interlocuteur. Monsieur, je vous en prie.

Jacques CARCASSES : Je suis bien la dame en vert.

(Rires)

Nerte DAUTIER : Excusez-moi, mais je... je suis vraiment désolée et je vous demande de m'excuser.

Jacques CARCASSES : Alors, Jacques Carcasses, Association les Vallons, Saint-Germain-des-Prés. Je voudrais intervenir ce soir sur l'un des enjeux essentiels du devenir et de l'organisation de nos territoires, qui est celui de la maîtrise de l'étalement urbain. La nécessité de lutter contre l'étalement urbain est d'ailleurs inscrite dans la loi de programmation du Grenelle de l'environnement article 7, elle est une préoccupation. Elle est une préoccupation majeure de tous les acteurs de la région. Pouvez-vous, donc, préciser en quoi ce projet peut participer à cette maîtrise par la création de 5 échangeurs ? Sachant que de manière systématique, une autoroute introduit une urbanisation des espaces accessibles à moins de 10 minutes depuis les échangeurs, page 51, étude 1 du grand contournement autoroutier de Toulouse. Sachant que les territoires concernés sont armés de façon différente et les territoires au cœur de ce projet sont sur ce point les plus fragiles, qu'aucune démarche de planification à l'échelle intercommunale n'a été lancée et que cette fragilité est renforcée par l'absence de

plan local d'urbanisme sur un certain nombre de communes concernées, et que vous vous demandez vous-même, page 90, étude socio-économique, que ce projet... vous demandez si ce projet permettra de renforcer les effets des différentes politiques mises en œuvre qui visent à contrer les effets négatifs d'un scénario tendanciel qui fait peser sur l'économie et l'environnement de gros risques. Dans ce contexte, quelle cohérence d'aménagement du territoire sous-tend ce projet quand il voue à l'urbanisation, un territoire à forte vocation agricole en l'absence d'outil efficace de maîtrise de l'urbanisme, de régulation foncière et de coordination territoriale entre les différents niveaux de collectivité ? Quelle cohérence d'aménagement du territoire permet de fragiliser des exploitations et une économie agricole qui est devenue désormais stratégique dans l'aménagement du territoire, sans pouvoir parvenir, pour autant, à limiter la consommation de terres agricoles et l'artificialisation comme l'exige la loi ? Quelle est donc la logique argumentaire qui vous permet alors d'affirmer, page 91, « l'achèvement de la mise en œuvre de la 2x2 voies permettrait d'offrir dès 2015...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît !

Jacques CARCASSES : ... un outil au service d'un développement régional plus équilibré ?

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Je vous remercie beaucoup. S'il vous plaît ! Alors, au fond. Ensuite, une dame... voilà madame là, qui a les lunettes et les cheveux gris. S'il vous plaît, allez-y monsieur. Je vous en prie !

Mathieu MEYSSONNIER : Bonjour. Alors, je me présente. Je m'appelle Mathieu Meyssonier, je suis un jeune élu d'Algans-Lastens, trop jeune diront certains. Eh si ! Alors, je voulais aborder cette question sous trois angles différents. Le premier, celui du coût. Aujourd'hui, avec un prix du gas-oil à environ 1 euro, l'aller-retour quotidien pour aller travailler entre Castres et Toulouse revient à 5,86 euros, soit 117 euros par mois. Demain, avec la taxe carbone, l'augmentation du prix du gas-oil, nous l'avons tous remarqué, ce même trajet reviendra à 144 euros. Après-demain, avec le péage à 13,58 euros, le même trajet reviendra à 420 euros par mois soit 3,3 fois plus pour le même nombre de kilomètres. Qui les fera ?

Nerte DAUTIER : Madame par-là.

Mathieu MEYSSONNIER : Excusez-moi, excusez-moi je n'ai pas fini...

Nerte DAUTIER : Ah, pardon, excusez-moi !

Mathieu MEYSSONNIER : Après, on nous parle de gain de temps. On nous annonce 15 minutes, alors entre une 2x2 voies et une autoroute, peu de kilomètres/heure les séparent. Et demain, à l'exemple du Haut-Rhin, pourquoi l'autoroute ne serait pas à 110 kilomètres/heure ? Il faut savoir que le temps de trajet dépend du trafic et de sa fluidité sur Toulouse. Tous les ans, ce trafic augmente, sur le périphérique, de 5 %. Je me questionne sur les points de ralentissement dans le Tarn, Saix où la déviation est déclarée d'intérêt public depuis 2004. Enfin, Cuq-Toulza qui mériterait d'être déviée. Une autoroute est certes plus sécurisée mais également plus discriminante. Si les deux chantiers dont je viens de vous parler étaient réalisés, grâce à l'emprunt Sarkozy, comme le soumet Monsieur Martin Malvy, Président de Région, il suffirait dans un premier temps, d'aménager la RN126 avec des tournants à gauche sécurisés, des bandes sonores pour éviter l'endormissement au volant. Excusez-moi !

Nerte DAUTIER : On s'écoute.

Mathieu MEYSSONNIER : La sortie de route ou l'endormissement au volant est responsable d'un tiers des accidents.

(Applaudissements)

Mathieu MEYSSONNIER : J'entends l'alcool, la vitesse, malheureusement, entre 2x2 voies et autoroute, on ne pourra pas influencer la mentalité des personnes. Pour toutes ces raisons, je suis plutôt favorable à un aménagement. Vous allez me dire : « Il faut du temps et de l'argent ». Je vous dis : « Il faut de la volontarité ». Suivons Monsieur Martin Malvy et demandons que cet aménagement soit subventionné par l'emprunt Sarkozy. Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Merci. Alors, ici Madame. Ensuite, deux personnes devant. Ensuite, une dame avec un manteau rouge ou un Monsieur avec un manteau rouge. Bravo, bravo ! Madame, je vous en prie.

Patricia LEPLATOIS : Bonsoir ! Je suis Patricia Leplatois, j'habite à Cambon-lès-Lavaur, c'est à mi-distance sur le

trajet de Castres-Toulouse. Le dossier de la DREAL est truffé de prévisions allant même jusqu'à 2025. Avec des probabilités et des si, on pourrait mettre Paris en bouteille. Mais peut-on encore se permettre d'espérer une amélioration en matière d'emploi et de protection de l'environnement quand celle-ci ne s'appuie que sur un pari, une voie rapide. Pour preuve, qui aurait pu prévoir, début 2007, qu'une crise financière et économique entraînerait un raz-de-marée en matière de chômage sur le plan mondial ? Comment peut-on croire encore aux promesses de certains élus et acteurs socio-économiques quand ils assurent qu'une autoroute développera le bassin Castres-Mazamet ? En effet, Continental Clairoix, pourtant à 15 minutes de l'A1 licencie. Molex, Villemur-sur-Tarn, à 20 minutes environ de la A62 et de la A20 licencie aussi. Goodyear, Amiens, juste à côte de la A16 licencie plus de 800 personnes. Ici, Carman n'a pas attendu une autoroute pour proposer à ses employés d'aller travailler en Inde.

(Applaudissements)

Patricia LEPLATOIS : Et Dynamic, sous-traitant de Carreman faire les frais d'une politique de voyous opportunistes et licencie aussi. La liste est longue et prouve bien qu'avec une autoroute ou pas, ce sont toujours les salariés qui font les frais des politiques libérales mondialisées.

(Applaudissements)

Patricia LEPLATOIS : Quant aux patrons locaux, que dire du Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Castres, Monsieur Maurel, qui réclame à corps et à cri une autoroute pour le développement économique du Sud-Tarn, alors qu'il est à la tête de nombreuses concessions automobiles dans la région.

(Chahut)

(Applaudissements)

Patricia LEPLATOIS : Particulièrement choquant...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, s'il vous plaît !

(Sifflements)

Patricia LEPLATOIS : Particulièrement...

Nerte DAUTIER : Bien, nous... Je sens... S'il vous plaît, s'il vous plaît ! Si, ça suffit, ça suffit. S'il vous plaît, nous

allons... S'il vous plaît, nous souhaitons qu'il n'y ait pas d'attaque personnelle et individuelle dans cette salle.

Patricia LEPLATOIS : Non, mais je termine ma phrase. Je termine ma phrase, parce que je fais partie...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, s'il vous plaît !

Patricia LEPLATOIS : ...je fais partie de ceux qui sont contre cette autoroute et depuis le début, depuis 2007, depuis 2007 les opposants ont été traités de nimbistes, c'est-à-dire de gens qui se préoccupent plus de leurs petits confort que de l'intérêt de leur territoire. C'est pourquoi je tiens à rappeler qu'ici, il n'y a pas de bons et de mauvais, il y a des vues différentes, certes, mais aujourd'hui, on est là pour trouver des solutions pour l'avenir. Alors que le bassin Castres-Mazamet soit en difficulté depuis trop longtemps est une réalité, mais ce n'est pas en refaisant les erreurs du passé que sa population verra sa situation s'améliorer. Et malgré ces difficultés, ce bassin ne doit pas oublier le reste du territoire, et notamment, les territoires ruraux qui vont souffrir gravement de cette autoroute. Donc, je suis contre ce projet autoroutier, contre une 2x2 voies, et je suis pour un aménagement raisonné de la route et le développement des solutions alternatives en matière de transports collectifs.

Nerte DAUTIER : Merci Madame !

(Applaudissements et huées)

Nerte DAUTIER : Bien. S'il vous plaît, attendez ! Je sens... je pense qu'il n'est pas tellement admissible qu'il y ait des attaques individuelles et personnelles, sinon voilà ce qui se passe, on ne s'entend plus, on ne s'écoute plus. Alors, s'il vous plaît. Moi, je comprends parfaitement que vous ayez un passé et un passif. Nous, nous sommes ici pour essayer d'avoir un débat qui soit un débat constructif où tout le monde puisse s'exprimer, où tout le monde puisse s'écouter, alors s'il vous plaît, faites chacun un effort, je vous remercie. Pierre Fabre, c'est un nom internationalement connu. On n'a pas dit, s'il vous plaît, je ne pense pas qu'on ait fait une attaque personnelle sur Pierre Fabre. Voilà. Donc, Monsieur, je pense que vous voulez la parole et ensuite Monsieur, ensuite... oui, Monsieur avec la chemise rouge, je suis désolée. Et enfin, et après, nous donnerons la parole à la DREAL qui doit nous donner quelques éléments. Et puis, je pense que nous devons terminer la réunion. Monsieur, je vous en prie.

Bernard CARAYON : Bernard Carayon, Député du Tarn.

(Sifflements et applaudissements).

Bernard CARAYON : Merci.

Nerte DAUTIER : Ecoutez ! S'il vous plaît.

Bernard CARAYON : Il y a beaucoup de passion ce soir, il y a beaucoup d'arguments. On a entendu les ingénieurs, on a entendu des financiers, peut-être même des juristes. Mais, chacun s'est exprimé comme s'il était médecin en parlant de médecine. Je crois que, pour ces questions techniques, juridiques, financières, il faut au moins faire confiance à ceux qui savent. Et quand vous allez chez un médecin, c'est pour avoir un vrai diagnostic. Et ceux qui portent le diagnostic ce soir, ce sont les représentants de l'Etat et c'est personne d'autre. Alors, quand j'entends le représentant d'une association, le premier qui s'est exprimé tout à l'heure, ce n'est pas une attaque, Madame, ad hominem. Qui estime que la subvention d'équilibre serait de 200 millions et pas de 100 millions ? Mais sur quelle base peut-il justifier son argumentation ? Personne ne peut le faire à la place de l'Etat. Cela, c'est la première chose. La deuxième chose, en dépit...

(Sifflements)

Bernard CARAYON : Mais non attendez... que le cordonnier s'occupe de la chaussure. Bon. La deuxième chose, c'est qu'en dépit de l'allure de ce débat, plein d'énergie, il y a consensus. Tout le monde veut l'autoroute.

(Chahut)

Bernard CARAYON : Si, si. Tout le monde veut l'autoroute, tous ceux, d'abord, que le suffrage universel a investi de sa confiance, tous ceux que le suffrage universel a investi de sa confiance, des élus de Gauche, des élus de Droite et même des élus du Centre, des élus de la Région Midi-Pyrénées, des élus du Conseil Général du Tarn, les élus nationaux, la plupart des élus locaux, tous veulent l'autoroute. Ce n'est pas tout. Toutes les entreprises, c'est-à-dire tous ceux qui créent des emplois, tous ceux qui prennent des risques, tous ceux qui mettent leur argent dans la balance, chaque jour, qui se demandent de quoi demain sera fait, tous ceux qui ont à affronter véritablement la mondialisation, tous ceux qui résistent à la tentation de la délocalisation, tous ceux qui ont assez de patriotisme, comme Pierre Fabre, disons-le, pour investir ici, tous veulent l'autoroute.

(Applaudissements)

Bernard CARAYON : Et j'ajouterais... Et ce n'est pas tout. Tous, sous réserve de quelques exceptions, tous les syndicalistes qui, comme les élus politiques, sont souvent habitués à se disputer, tous les syndicalistes, comme les hommes politiques, comme ceux qui prennent des risques, comme tous les usagers, comme tous les gens rationnels, tous, on veut une autoroute, pour plus de sécurité, pour plus d'emplois, pour plus d'équilibre. Et cette autoroute, mesdames et messieurs, le Gouvernement la veut aussi. Alors, cette autoroute, on l'aura. Continuez à vous mobiliser. A bientôt !

(Applaudissements et sifflements)

Nerte DAUTIER : Bon, s'il vous plaît. De toute façon, il y aura des frustrés, c'est clair. Il y aura neuf autres réunions. Alors, Monsieur Bugis, Maire de Castres va prendre la parole, ensuite monsieur avec la chemise rose, effectivement, vous m'excusez, je suis un peu désolée. Et ensuite, nous donnerons la parole à la DREAL et nous terminerons la réunion par le mot de la Présidente. Monsieur, je vous en prie.

Pascal BUGIS : Bien.

Nerte DAUTIER : Je ne pense pas qu'il y ait des privilégiés, parce qu'il y a toute une pléiade d'élus, de représentants de l'Etat et cetera qui n'ont pas pris la parole et qui n'ont pas levé le doigt. Nous avons essayé au maximum... excusez-moi Monsieur Bugis, nous avons essayé au maximum de répartir la parole dans la salle. Une salle de plus de 1 000 personnes, il est très difficile que tout le monde puisse prendre la parole, vous le savez. Donc, ceux qui sont frustrés, je m'en excuse, et nous nous reverrons, j'espère, très bientôt pour d'autres réunions aussi dynamiques. Je vous en prie.

Pascal BUGIS : Merci Madame. Pascal Bugis, Maire de Castres et Président de la Communauté d'agglomération Castres-Mazamet. C'est vrai que je suis un peu concerné aussi, en tant que citoyen vivant ici depuis 50 ans, par les problématiques de ce territoire, et ce que je sais, parce que je n'ai pas participé dans ma vie à des sommets internationaux, et ce que je sais, ce sont les réalités de ce territoire et je sais qu'il est compliqué...

(Applaudissements)

Pascal BUGIS : Je sais qu'il est compliqué de développer ici de l'emploi. Ce n'est pas juste de faire venir des investisseurs pour qu'ils puissent gagner de l'argent, c'est aussi développer l'emploi qui est nécessaire à tous ceux qui vivent sur ce territoire. C'est compliqué, et les solutions qui sont proposées aujourd'hui au débat, c'est sur la création d'un tracé autoroutier, sur l'achèvement de la mise en 2x2 voies de l'itinéraire Castres-Toulouse. Pour distinguer ces deux solutions, ce sont essentiellement des éléments financiers qui ont été mis en avant. D'un côté, on a les tenants de la 2x2 voies, de l'achèvement du tracé en 2x2 voies qui nous disent : « Vous pourriez avoir la gratuité et vous allez vous coller un péage en choisissant l'autoroute ». Monsieur Onesta, Monsieur Maurel ont répondu sur ce point en disant : « Finalement, il n'y a rien de gratuit ». Que ce soit l'achèvement de la mise en 2x2 voies, que ce soit l'autoroute, il y a quelqu'un qui paye. Dans un cas, c'est l'utilisateur, dans l'autre, c'est le contribuable. Moi, je pense qu'on peut quand même imaginer que ce soit mixte, les deux solutions qui puissent éventuellement s'appliquer à la problématique qui nous est soumise. Cela peut être en partie l'utilisateur, par le biais d'un péage raisonné, cela peut être en partie le contribuable par le biais d'une participation des collectivités et éventuellement de l'Etat. Je ne crois pas qu'il faille caricaturer les propositions de l'Etat parce que ce ne sont, cela a été rappelé, que des propositions qui sont basées sur des observations moyennes, en particulier, du prix du péage. Au-delà de ces deux choix possibles, il y a bien entendu un certain nombre d'entre vous qui pensaient que l'on peut faire autrement que par la route, que l'on peut, en particulier, faire par le biais des transports en commun, et notamment du rail dont il a été rappelé que c'est le choix de la région. Le rail, ce n'est pas gratuit pour l'utilisateur. Cela sera, si nous faisons ce choix, de toute façon, un élément discriminant par rapport à l'Albigeois qui sera à Toulouse ou à l'Occitain qui sera à Toulouse. Et comme l'a rappelé Monsieur Crocherie, DREAL, tout à l'heure, il y a sur le territoire de la région Midi-Pyrénées, des villes où on se rend sans payer de péage mais pour lesquelles, bien sûr, il y a eu de l'emprunt et le remboursement par le biais du contribuable, et il y a des villes où l'on se rend en payant, en particulier, la ville de Montauban, où l'on se rend en payant, et je ne crois pas que cela nuise à son développement, comme j'ai pu entendre ici même. Les arguments financiers me paraissent finalement d'assez faible portée. Ce qui est important, c'est que ce territoire soit rapidement en mesure de faire valoir, au sein de la région Midi-Pyrénées, ses arguments pour participer harmonieusement à l'équilibre de la région Midi-Pyrénées.

Nerte DAUTIER : Merci.

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : La dernière question. Oui, ça va !

(Applaudissements)

Nerte DAUTIER : Alors, donc, monsieur va prendre la parole. Ensuite, on va donner la parole à la DREAL pour nous donner quelques éléments sur l'étalement urbain, en particulier, qui avait été évoqué. Ensuite, monsieur avec le parapluie rouge et au fond monsieur avec l'anorak rouge, et après nous verrons. Monsieur, je vous en prie.

Jean-Jacques SERYES : Oui. Jean-Jacques Seryes, Président de la Coulée Verte.

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît, on s'écoute.

Jean-Jacques SERYES : Cela ne fait jamais que 11 ans qu'on est dans ce système. Nous faisons partie maintenant du collectif RN126 et nous sommes en parfait accord avec leur conclusion. Je tenais à donner cela dès le début. Personnellement, j'étais venu ici pour parler de l'opportunité de la liaison Castres-Toulouse et des solutions alternatives possibles. Je m'aperçois que la DREAL, en solution alternative, elle en a deux. C'est payant en 2015, gratuit en 2025. Et il faudra quand même noter que si on commence le payant, elle sera payante jusqu'à la mort de tout le monde. Il est bien évident qu'on ne reviendra pas en arrière là-dessus. Le fond du problème, la question n'est pourtant pas péage en 2015 ou gratuit en 2025 mais a-t-on besoin pour les flux annoncés par la DREAL, qui sont très divergents de ceux fournis par la Cour des comptes interrogée par notre association, d'une infrastructure aussi importante ? Ne pourrait-on pas, en utilisant notamment les surfaces achetées par l'Etat en 94 qu'on entretient depuis, faire les travaux indispensables pour une amélioration suffisante, vis-à-vis du trafic que nous avons ? Alors, quoi faire ? Eh bien, ce serait par exemple, l'aménagement du feu rouge de Saix qui est actuellement très mal agencé, quelques ronds-points de plus, des zones de dépassement dans les endroits possibles déjà achetés le long du parcours ou faciles à réaliser, le contournement de Cug-Toulza qui paraît indispensable. Ces solutions raisonnables permettraient d'éviter bien des choses, de gâcher 345 hectares, sic le document de la DREAL, de terrain agricole dont nous aurons sans doute un jour bien besoin et d'en

désorganiser environ 7 000, de gâcher des zones naturelles, Natura 2000, ZNIEFF I et II, réserves naturelles, zones de loisirs de Cambounet, très appréciées par de nombreuses personnes y compris les handicapés, de démolir et reconstruire la Maison de la Petite Enfance qui vient tout juste d'être inaugurée, d'augmenter massivement les impôts locaux par l'intermédiaire des institutionnels département-région et par subvention d'équilibre indispensable avec les données réalistes des conditions probables d'exploitation. Cette augmentation sera pour tout le bassin desservi que l'on emprunte l'autoroute ou pas. Problème des coûts : actuellement la réalisation affiche déjà 55 % d'augmentation environ. Quand on fait... le 2006 passe en 2009, quand on rajoute la TVA, quand on travaille le dossier, on en est là. On parle de 15 euros aller et retour, cette somme ne veut rien dire sauf si l'on réfléchit un peu. Une personne allant une fois par semaine à Toulouse dépensera 750 euros par an. Tout de même ! Une personne travaillant à Toulouse et y allant 200 jours par an, au prix actuel, cela lui fera 3 000 euros par an. Certes, il y aura des abonnements mais cela ne changera pas fondamentalement le problème. Quant au temps gagné par le péage, son coût est prohibitif, 6 minutes, 15 euros, 150 euros de l'heure. Il y en a beaucoup qui vont être payés ce prix-là. Pourtant, tant de travaux si peu utiles. Pourquoi tant de travaux si peu utiles ? Pour gagner quelques minutes pour ceux qui pourront payer le péage, pour vendre encore plus de voitures dont nous ne pourrons plus nous servir quand le pétrole aura trouvé sa vraie valeur, et cela arrive à grands pas, pour se retrouver stoppés à l'entrée du périphérique de Toulouse, déjà saturé particulièrement aux heures où cela intéresse les gens qui font Castres-Toulouse...

Nerte DAUTIER : Il vous reste 30 secondes.

Jean-Jacques SERYES : Oui, Madame. Pour être dans l'obligation de trouver des solutions urgentes de transport en commun, quand ce sera totalement indispensable, le pays sera alors couvert de dettes, pour étaler encore plus l'agglomération de Toulouse. Que faire ? Améliorer le routier et sa sécurité en aménageant l'existant, transports en commun offrant une véritable alternative fiable et sûre...

Nerte DAUTIER : Monsieur...

Jean-Jacques SERYES : ...les parkings près des gares et bien sûr...

Nerte DAUTIER : Monsieur, monsieur, c'est fini. Je vous remercie beaucoup en tout cas. Donc, on donne la parole au

maître d'ouvrage pour quelques minutes, s'il vous plaît. Merci beaucoup.

André CROCHERIE : D'abord, avant de revenir à l'étalement urbain, par rapport à cette dernière intervention. Je vais rappeler quand même, je l'ai déjà dit une fois, c'était par rapport à d'autres alternatives. Je rappelle que, pour nous, l'objet du débat, c'était la mise en concession ou l'aménagement progressif à 2x2 voies. Il n'empêche que tout le monde peut regarder, et on l'a déjà dit deux fois, qu'on est allé au-delà de ce que nous demandait le débat puisqu'on a même testé ce qu'on appelle le « Fer plus », qui n'était pas demandé, je le rappelle. On l'a fait avec l'autorisation du conseil régional et c'est bien une solution alternative celle-là, puisque beaucoup de gens posent des questions sur le développement des transports collectifs, on dit : « Et si on mettait 300 millions d'euros de plus sur le rail ? » Et nous, on constate avec nos modèles qu'on peut critiquer, c'est seulement 700 passagers de plus sur le train. Donc, on ne peut pas dire qu'on n'a pas essayé de tester des scénarios alternatifs. Enfin, concernant la route, c'est aussi un scénario alternatif puisqu'on dit : avec les crédits actuels, en 2025, on peut réaliser Castres-Puylaurens à 2x2 voies. A la limite, un autre scénario alternatif, c'est d'en réaliser encore moins. Non, mais je veux dire, on ne peut pas dire que, donc, permettez-moi de répondre à cette dernière intervention parce que je crois qu'il faut reconnaître l'objectivité de chacun. Concernant l'étalement urbain, et moi, j'ai trouvé, et je partage tout à fait le point de vue de ce qui a été dit tout à l'heure. Nous, par rapport à l'autoroute, ce qu'on a dit dans le dossier que Philippe Grammont a présenté dans son intervention, on a voulu présenter l'aménagement du territoire tel qu'il est vu aujourd'hui par la plupart des partenaires. Si on regarde le SRADDT élaboré par le conseil régional, si on regarde, pour ceux qui l'avaient regardé, une étude prospective que nous, nous avons faite d'ailleurs il y a quatre ou cinq ans, si on regarde les réflexions du Comité économique social régional, tout le monde aujourd'hui pense qu'il faut mieux équilibrer le territoire régional avec une agglomération toulousaine qui ne doit pas dépérir, qui est le pivot, mais aussi avec des pôles secondaires. En gros, ce sont des villes moyennes, les chefs-lieux de département et voire des pôles intermédiaires. Et tout le monde dit aussi, pour que cet équilibre se crée, il faut des bonnes liaisons. Mais d'ailleurs, qu'elles soient ferroviaires et routières, il ne s'agit pas que les deux rentrent en concurrence pour que ces pôles se développent. Mais par contre, nous, on le dit et d'autres le disent et comme cet intervenant l'a dit, ce n'est pas cela qui va empêcher l'étalement urbain. Aujourd'hui,

d'ailleurs, vous constaterez qu'un des gros défauts et je n'accuse personne, l'agglomération toulousaine aujourd'hui, tout le monde le sait, c'est là où il y a le plus d'étalement urbain en France. Et tout le monde est d'accord aujourd'hui qu'il faut maîtriser cet étalement urbain, mais je veux dire que ce n'est pas l'autoroute qui se fasse ou qui ne se fasse pas qui va maîtriser ou accentuer l'étalement urbain. Le problème, c'est d'élaborer des documents d'urbanisme et de s'y tenir. Et c'est d'élaborer des SCOT, c'est d'avoir une vraie politique, celle de la planification du territoire et moi, je regrette, comme d'autres, que le territoire midi-pyrénéen ne soit pas encore couvert de plus de SCOT pour penser. Et c'est cela qui le structure, c'est cela qui évite l'étalement urbain, ce n'est pas le fait de faire une autoroute ou de ne pas en faire.

Nerte DAUTIER : Je vous remercie. Donc, il reste deux personnes qui vont, donc, intervenir et ensuite, nous clôturerons la réunion. Monsieur, je vous en prie.

Stéphane DELEFORT : Bonsoir, Stéphane Delefort, habitant de Castres. Donc, à Castres, comme partout en France, les habitants sont concernés par les questions d'écologie et se demandent comment agir pour avoir des comportements plus respectueux de l'environnement. Les problèmes de déplacement et de la mobilité sont centraux dans nos vies et les solutions autoroutières qu'on nous propose paraissent d'une autre époque. A la suite...

Nerte DAUTIER : S'il vous plaît !

Stéphane DELEFORT : A la suite du Grenelle de l'environnement, les articles 10 et 11 de la loi Grenelle I font apparaître en tout dix fois le mot « autoroute », neuf fois, c'est pour parler d'autoroute ferroviaire, d'autoroute maritime, d'autoroute fluviale. Le transport routier est un des principaux facteurs d'émission du dioxyde de carbone, gaz qui contribue au réchauffement climatique. Alors, pourriez-vous nous expliquer en quoi construire une autoroute, aujourd'hui, entre Castres et Toulouse permettrait aux habitants du bassin de contribuer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre ? Pourriez-vous nous expliquer en quoi ce projet encourage à plus de sobriété dans les dépenses d'énergie pour les transports ? Pourriez-vous nous expliquer en quoi ce projet d'autoroute permet de limiter l'usage de la voiture individuelle au profit des transports collectifs ? Alors, j'aimerais ajouter, concernant les finances et concernant... on a entendu dire, les finances, ce n'est pas très important. Il y a une grosse différence entre un concessionnaire privé et

l'Etat. C'est que l'Etat, quand il finance un projet avec nos impôts, il n'a pas à faire de bénéfice sur l'ouvrage qui a été réalisé alors qu'un concessionnaire privé est une société cotée en bourse. On connaît des noms célèbres puisqu'il y a des parkings qui sont concédés à Castres, par exemple, le groupe Vinci. Ce groupe, en plus de financer l'ouvrage qu'il va réaliser, doit rémunérer des actionnaires et cela pendant un temps qui n'a pas de limite. Merci.

Nerte DAUTIER : Donc, nous écoutons la dernière intervention de la soirée. Je vous en prie, monsieur.

Jacques VAISSON : Bonsoir ! Jacques Vaisson, Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Alors, je voudrais relever une contradiction au niveau de l'aménagement du territoire. Il faut prendre un peu de recul, penser au niveau régional. La communauté d'agglomération de Toulouse, à travers son plan de déplacement urbain, a misé sur : développer les transports en commun d'une manière massive ainsi que les déplacements doux. Elle veut bannir la voiture de Toulouse. Elle veut reculer la voiture de Toulouse puisque Toulouse est asphyxiée. Alors, comment va-t-elle le réaliser si, par l'autoroute, on veut alimenter un peu plus de voitures dans Toulouse ? Alors, la question que je pose à l'étude : vous n'avez pas pris en compte les coûts induits qu'entraînerait la construction de cette autoroute. Parce que s'il y a plus de voitures à Toulouse, il va falloir les garer, donc, il va falloir construire des parkings. La rocade va être plus encombrée, donc, il va falloir faire une voie supplémentaire, tout cela a un coût. Alors, je ne parle pas du contexte actuel où on parle du Grenelle de l'environnement, dans quelques jours, il y a une réunion sympa, c'est le Copenhague, hein, et puis, il faut savoir aussi que chaque euro qui va être mis sur l'autoroute, on ne le mettra pas dans les transports en commun, et je voulais aussi, puisqu'il y en a qui ont évoqué l'histoire des gens qui avaient peu de revenu, est-ce qu'ils pourront se payer l'autoroute ? Mais la question c'est : ils ne peuvent même pas se payer une voiture, donc, il faut qu'ils prennent les transports en commun et favoriser grandement les transports en commun. Si on développe les transports en commun, on l'a vu par la volonté du conseil régional, les gens répondent. Voilà. Il ne faut pas oublier aussi que le prix du pétrole va augmenter pour plusieurs facteurs : un, la raréfaction et deux, les conflits géopolitiques. Donc, il est absolument... comment dire, c'est décalé de faire des prévisions à 2025, sachant qu'on ne saurait pas à combien se montera le prix du baril. Si le prix du baril est excessif, les gens renonceront à la voiture. Et, alors... Et je voulais aussi souligner que Castres, Toulouse...

Castres n'a pas d'autoroute, mais cela n'a empêché les laboratoires Fabre de se développer. Et je finirai par ma conclusion. Dans le Nord-Pas-de-Calais, région qui est très bien pourvue d'autoroutes et de voies express, c'est une région qui est sinistrée économiquement. Merci.

Nerte DAUTIER : Merci ! Bien, je laisse la parole à Madame Barrès pour la conclusion et je vous prie de m'excuser par avance, toutes les personnes à qui je n'ai pas donné la parole. J'en suis désolée.

Danielle BARRES : Merci Nerte. Merci Nerte parce que tu as fait un boulot énorme et qui était très difficile, parce que je suppose qu'il y a parmi les 974 personnes qui étaient présentes ce soir, j'espère ne pas en avoir oublié une seule, il doit y avoir un certain nombre de frustrées, parce que trente parmi vous ont pu prendre la parole et je peux vous dire que moi, je suis plutôt satisfaite de ce chiffre-là, parce que c'est assez rare dans des réunions de débat public qu'on puisse dépasser les 25 et cela c'est grâce à vous, c'est parce que tous ceux qui sont intervenus ce soir ont presque tous respecté leur temps de parole, je les en remercie. Oui, il y a un certain nombre de frustrés, je le sais, on me l'a dit, on m'a donné beaucoup de conseils sur les prochaines réunions qu'on devait faire. J'espère surtout qu'on sera dans une salle, non pas qu'elle ne soit pas bien Monsieur le Maire, votre salle est parfaite, simplement elle est très grande, vous êtes nombreux et, donc, elle manque un tout petit peu de convivialité, notamment, pour les gens qui sont ici en tribune parce qu'on a la lumière dans les yeux et c'est vrai qu'on ne voit pas très bien la salle. Je vous rappelle que nous avons neuf autres réunions qui apparaissent à l'écran, que tous ceux qui n'auront pas eu la parole ce soir pourront les avoir à ces réunions et je vous rappelle également que dans les prochaines réunions, ceux qui auront parlé ce soir n'auront, bien entendu, pas la parole. La priorité sera donnée à ceux qui n'auront pas pu parler ce soir. Donc, merci. Merci d'être venus. J'espère que même si vous êtes frustrés, vous repartirez à peu près satisfaits de ce qui s'est passé et pour ceux qui sont de la Montagne, comme on dit ici, je leur donne rendez-vous à Brassac le 10 novembre au château de la Marquise, à 20 heures. Bonsoir et merci.

(Applaudissements)