

**RETRANSCRIPTION DE LA
REUNION PUBLIQUE DE
CUQ TOULZA
Salle des Fêtes
24 novembre 2009**

Danielle BARRÈS : Mesdames, messieurs, si vous voulez bien prendre place, s'il vous plaît, on va commencer dans une minute. Pour les personnes qui sont au fond... debout, pardon, il y a encore quelques places devant et au milieu... venez vous asseoir, vous serez mieux ! Mesdames et messieurs, on va commencer, si vous le voulez bien. Je vous souhaite d'abord la bienvenue dans cette quatrième réunion du débat public, consacrée à l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Toulouse-Castres, ou Castres-Toulouse, par mise en concession autoroutière. C'est notre quatrième réunion ce soir. Je vous en prie, venez vous asseoir. Je me présente tout d'abord, je m'appelle Danielle Barrès, je suis la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public chargée d'animer ce débat. Comment va se passer notre soirée ? Je vais d'abord commencer par vous expliquer ce qu'est un débat public. Désolée pour ceux qui m'ont déjà entendu trois fois, ils m'entendront une quatrième. Ensuite, je passerai la parole au maître d'ouvrage, qui est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, représentée ici par son directeur adjoint, Philippe Grammont, qui vous présentera ses collègues tout à l'heure. Et ensuite, c'est vous qui aurez la parole. Je voudrais commencer par remercier, je sais qu'elle n'est pas parmi nous ce soir, parce qu'elle est souffrante, la maire de Cuq-Toulza, qui nous accueille dans sa commune, mais je pense que des membres de son conseil municipal doivent être là, et pourront lui transmettre nos souhaits de prompt rétablissement.

Donc, commençons d'abord par qu'est-ce qu'un débat public. La procédure du débat public existe depuis 1995, la loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement. La procédure du débat public et la commission nationale chargée de l'organiser ont été confortées en 2002 par la loi relative à la démocratie de proximité. Cela fait donc déjà quelques années que la procédure du débat public existe, et le but de ce débat, c'est de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grandes décisions, des grands projets d'aménagement et d'infrastructure. Le débat public, qu'est-ce que c'est ? D'abord, c'est une obligation légale, notamment pour les infrastructures qui dépassent un certain seuil, que ce soit des seuils de coûts, au-delà de 300 millions d'euros, ou des seuils de longueur, au-delà de 40 kilomètres, le débat public est obligatoire. C'est donc une obligation légale, et une étape dans le processus d'élaboration de la décision sur les grands projets d'aménagement et d'infrastructure.

Le débat public doit porter sur trois points principaux... peut porter sur trois points principaux : l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.

Il a trois objectifs ; le premier, c'est informer le public. C'est-à-dire permettre que vous, vous ayez une information la plus complète possible et la plus transparente possible. Ceci afin de vous permettre de donner votre avis sur le projet ; deuxième objectif, que le public puisse donner son avis sur les projets d'aménagement qui lui sont soumis ; et le troisième objectif, cette information et les avis que vous pourrez donner doivent permettre enfin d'éclairer le maître d'ouvrage, afin que la décision qu'il prenne soit prise en toute connaissance de cause.

Comment se passe maintenant ce débat public ? Chaque fois qu'un projet est sur la table, la Commission nationale nomme une Commission particulière. Pour le projet qui nous concerne, la Commission particulière qui a été nommée, et que j'ai l'honneur de présider, est là, à côté de moi, vous voyez ses quatre membres, que je vais vous présenter très rapidement. Mais, si vous voulez en savoir plus sur eux... où est passée ma feuille ? Je l'ai perdue... il y a Jean-Yves Ollivier, qui est juste à ma droite, Nicolas Benvegna, Nerte Dautier et Jean Crespon. Si vous voulez en savoir plus sur eux, vous prenez la petite publication de quatre pages qui s'appelle « La lettre du débat », que je n'ai pas là... Si, elle est là, voilà ! Et, à la quatrième page de cette lettre, vous trouverez un petit CV des membres de la Commission. Nous avons comme caractéristiques d'être neutres et indépendants. Nous n'avons aucun intérêt, ni de près ni de loin, à ce que le projet qui vous est présenté ce soir se fasse ou ne se fasse pas. Nous n'habitons pas la région, donc nous n'avons absolument aucun intérêt dans ce projet. D'autre part, nous sommes également neutres et indépendants, parce que nous n'avons aucun avis à rendre sur le projet. La seule chose qu'on nous demande, c'est de rendre compte de ce que vous aurez dit, notamment ce soir, au cours de cette réunion, mais sans donner notre avis sur ce que nous pensons du projet.

Nous sommes donc chargés d'organiser ce débat, en veillant au respect de trois principes ; le premier principe, c'est la transparence de l'information. J'ai déjà parlé tout à l'heure de l'information, c'est quelque chose de capital. Pour que vous donniez votre avis, il faut que vous sachiez de quoi il s'agit. Et je tiens ici à remercier 156 maires de la région, qui nous ont aidé à diffuser l'ensemble des éléments du débat, soit en mettant les documents nécessaires à votre information dans la mairie ou dans différents lieux publics de leur commune, soit, pour certains, en allant eux-mêmes, avec leur Conseil municipal, mettre ces documents dans les boîtes aux lettres des habitants de leur commune. Je tiens à les remercier parce que c'est assez rare que cela se passe ainsi. Donc, transparence de l'information ; deuxième principe auquel nous devons veiller, c'est l'équivalence des intervenants. L'équivalence des intervenants, qu'est-ce que cela veut dire ?

Cela veut dire que vous tous, ici, qui que vous soyez, quelle que soit votre profession, quelle que soit votre fonction, quel que soit votre statut, vous avez le droit de donner votre avis. Et vous avez le droit de le donner, tous, exactement dans les mêmes conditions. Cela veut dire, on vous le rappellera tout à l'heure, que vous avez tous un temps limite pour parler, et pour tout le monde il sera le même, vous aurez quatre minutes. Le chronomètre apparaîtra d'ailleurs sur l'écran, et vous pourrez gérer vous-même votre temps de parole.

Le deuxième principe, l'équivalence des participants.

Troisième principe, l'argumentation des propos. Si on avait voulu savoir combien de gens sont pour, combien de gens sont contre, on aurait pu faire un référendum ou un sondage. Ce serait allé sûrement beaucoup plus vite qu'un débat public. Cela n'aurait pas forcément coûté moins cher, mais ce serait allé beaucoup plus vite. Ce n'est pas le cas lorsqu'on veut savoir pourquoi vous êtes en faveur de ce projet, ou pourquoi vous êtes contre ce projet, ou pourquoi vous n'êtes ni pour ni contre, ou un peu pour et un peu contre. Donc, c'est l'argumentation. Dites-nous pourquoi vous voulez ou vous ne voulez pas que ce projet se fasse ou ne se fasse pas. Donc, voilà les trois principes qui vont guider notre action. Bien sûr, vous pouvez vous exprimer ce soir publiquement en demandant le micro, vous pouvez également le faire en écrivant à la Commission, en rédigeant un cahier d'acteur, ou en nous écrivant sur notre site Internet. Là aussi, dans cette lettre, vous trouvez à la dernière page toutes nos adresses : postale, électronique... il y a même un numéro vert où vous pouvez nous appeler. N'hésitez pas à le faire. Tous les avis, toutes les contributions, toutes les questions sont mis sur notre site et, normalement, nous veillons à ce que toutes les questions reçoivent une réponse... toutes les questions recevront une réponse le plus rapidement possible, et je dois dire que nous sommes toujours derrière le maître d'ouvrage pour qu'il réponde le plus vite possible aux questions qui lui sont posées. Mais vous posez quelquefois des questions un petit peu difficiles, qui lui demandent un peu de temps pour la réponse... mais, vous aurez une réponse.

Enfin, avant de terminer, je voudrais vous donner quelques éléments d'agenda. Un débat public peut durer normalement... enfin, son temps maximum est de quatre mois. Notre débat a commencé, le 21 octobre, il se terminera le 28 janvier. Cela ne fait pas tout à fait quatre mois, on a décidé de l'arrêter le 28 janvier, parce que comme vous le savez peut-être, au mois de mars il va y avoir des élections régionales, et nous ne voulions pas que ce débat interfère avec la campagne électorale qui s'annonce. Donc, nous terminerons ce débat le 28 janvier. A la suite de cette dernière réunion, le 28 janvier, nous aurons, nous, Commission particulière, deux

mois pour rédiger notre compte-rendu. Comme je vous le disais tout à l'heure, ce compte-rendu ne sera pas un avis sur le projet, mais sera le compte-rendu le plus fidèle possible de ce que nous aurons entendu, de ce que vous nous aurez dit, de ce que vous nous aurez écrit. Donc, au plus tard le 28 mars, nous rendrons le compte-rendu de notre débat. A la suite de quoi, le maître d'ouvrage aura, lui, trois mois, pour dire officiellement et pour publier au Journal officiel ce qu'il a décidé de faire de ce projet. Donc, le 28 juin, au plus tard, le maître d'ouvrage rendra sa décision. Voilà en gros quelles sont les différentes étapes de notre débat public.

Avant de donner la parole à la DREAL, à la suite de quoi donc, vous aurez la parole dans un débat qui sera animé par Jean-Yves Ollivier, je voulais vous rappeler un autre principe que nous avons instauré depuis notre première réunion. Vous êtes toujours nombreux à être présents à nos réunions, vous êtes toujours nombreux à vouloir parler, donc afin que le maximum de personnes puissent s'exprimer, nous avons décidé que prioritairement, la parole serait donnée à ceux qui ne se sont encore jamais exprimés à aucune réunion. Donc, prioritairement, la parole sera donnée à ceux qui n'ont jamais parlé. Nous avons les listes de ceux qui ont déjà parlé, rassurez-vous ! On essaiera de ne pas se tromper. S'il nous reste du temps, nous avons jusqu'à 23 heures à être ensemble ce soir, s'il nous reste du temps, ceux qui ont déjà parlé une fois pourront éventuellement prendre la parole. Bien sûr, ceux qui ont déjà parlé deux fois, à mon avis, il y a peu de chance pour qu'ils y arrivent, mais cela ne concerne qu'une seule personne. Voilà ! Donc, je vous demanderai d'être respectueux de ces consignes, de toute façon, nous sommes là pour les faire respecter, tant du point de vue du temps de parole, que du point de vue des priorités données à ceux qui ne se sont jamais exprimés. Je vous remercie et, maintenant, je passe la parole à Monsieur Grammont, qui va vous présenter le projet qui nous réunit ce soir.

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT : Merci, madame la Présidente. Je suis donc Philippe Grammont, adjoint au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Donc, le maître d'ouvrage de ce projet est effectivement le ministre de l'Ecologie et de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et, localement, donc, en région, la DREAL représente le maître d'ouvrage. Donc, je suis entouré, à la tribune, de Thomas Cadoul, qui est le chef de projet sur ce dossier, et de Matthieu Athanase, qui suit cette opération également. Donc, maintenant, on va tout de suite passer, si vous le voulez bien, à la présentation que va faire Thomas Cadoul, du projet, en une quinzaine de minutes, avant de poursuivre.

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

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

A côté de la métropole régionale, particulièrement dynamique, le bassin de vie de Castres-Mazamet a dû, comme vous le savez tous, engager une reconversion de son économie autour de technologies innovantes. Cependant, malgré la création d'une technopole, d'un pôle d'enseignement supérieur performant, de zones d'activité bien équipées, et de son appartenance au pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé, le développement économique du Sud-tarnais reste relativement fragile, notamment en termes d'emplois industriels. Autre caractéristique à prendre en compte, le secteur agricole et agroalimentaire qui représente une part très importante des activités économiques sur ce territoire. En matière de transport et de déplacement, le bassin de Castres-Mazamet bénéficie d'infrastructures moins performantes que les autres villes moyennes de Midi-Pyrénées. La ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique, tandis qu'il n'existe pas de liaison routière à 2x2 voies. Les enquêtes sur le terrain que nous avons effectuées ont permis de relever deux points notables. Aujourd'hui, malgré une récente croissance de la fréquentation des trains régionaux, neuf déplacements sur dix entre Castres-Mazamet et Toulouse se font toujours en voiture, et parmi tous les itinéraires

routiers, celui qui emprunte la Route nationale 126 est privilégié aussi bien par les voitures que par les camions. Au-delà de ce constat de la situation actuelle, je vous propose maintenant de nous projeter à l'horizon 2025. Ceci nécessite de prendre en compte les grandes orientations nationales en matière de développement durable consacrées dans la première loi Grenelle, adoptée le 23 juillet 2009. La loi Grenelle 2 est, comme vous le savez, en débat au Parlement. La loi Grenelle donc, fixe, entre autres objectifs, la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En matière de transport, la priorité est donnée au développement des transports collectifs, et notamment au mode ferroviaire, tandis que la création de route nouvelle est réservée au traitement des besoins de sécurité ou à des besoins d'intérêt local. En termes de changements sociétaux, il faut aussi évoquer l'émergence d'une nouvelle forme de mobilité, qui pourrait avoir une incidence à long terme sur les flux de transport. Je citerai, pour exemple, le commerce par Internet, le télétravail ou le covoiturage. Ainsi, le rythme de croissance des transports, et notamment des transports routiers devrait être, dans les années à venir, plus modéré qu'il ne l'a été lors de ces vingt dernières années. Les grandes orientations nationales se déclinent également en matière d'aménagement au niveau local. Vous le savez tous, l'agglomération toulousaine connaît une dynamique particulièrement forte. La maîtrise de cette croissance est cependant nécessaire pour assurer un développement équilibré de cette vaste aire métropolitaine, aire métropolitaine qui s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de Toulouse, représentées par des carrés jaunes à l'écran. La maîtrise du développement, c'est le sens des politiques d'aménagement et de planification mises en œuvre aux différentes échelles territoriales. A l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, le SRADDT, fixe les grandes perspectives régionales en 2030. Il préconise notamment l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse, la qualifiant de connexion d'intérêt régional et métropolitain. A une échelle plus locale, au niveau du regroupement de plusieurs intercommunalités, la stratégie de développement à moyen terme est définie dans les Schémas de Cohérence Territoriale, les SCOT. Il en existe quatre sur l'aire urbaine toulousaine, mis en harmonie dans le cadre d'une charte interSCOT. Celle-ci pose le principe d'une complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse, dont Castres-Mazamet. Au niveau de Castres-Mazamet cette fois, le SCOT du Pays d'Autan pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du Sud-tarnais.

Je vous propose maintenant d'observer la situation prévisible en 2025 en matière de transport et de déplacement, et ce en l'absence d'achèvement de la mise à 2x2 voies. A cette fin, nous avons réalisé une étude multimodale pour estimer les trafics routiers et la fréquentation ferroviaire. Cette étude prend en compte tous les investissements programmés d'ici 2025. En particulier, dans le domaine ferroviaire, elle intègre la construction des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Narbonne, et les investissements réalisés dans le cadre du Plan Rail Midi-Pyrénées. Dans le domaine routier, elle comporte tous les investissements envisagés dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires, actuellement en cours de contractualisation entre l'Etat et les collectivités locales. Permettez-moi de revenir un instant sur le Plan Rail en Midi-Pyrénées. D'ici 2013, la Région, l'Etat et Réseau Ferré de France vont en effet consacrer 800 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Midi-Pyrénées. Sur cette somme, environ 300 millions d'euros sont destinés au quart Nord-Est, c'est-à-dire l'ensemble des lignes desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice. Alors, que constate-t-on justement sur le plan ferroviaire à l'horizon 2025 ? En fait, on constate que la fréquentation des trains devrait progresser de façon très significative sur la ligne Toulouse-Mazamet, de l'ordre de 1 600 passagers en plus par jour. La part du train dans les déplacements passerait ainsi de 10 % en 2007 à 15 % en 2025 sur le trajet entre Castres et Toulouse. Les chiffres qui sont indiqués sur cette diapositive correspondent au nombre de voyageurs par jour... en vert en 2007, en marron en 2025. Pour ceux qui sont très éloignés de l'écran, ils peuvent retrouver ce graphique page 59 du dossier. On peut alors se poser la question : et si on faisait encore plus pour le train ? Dans cette hypothèse, présentée en détail pages 60 et 61 du dossier, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros, sur la ligne Toulouse-Mazamet, se traduit par une augmentation, mais une augmentation limitée du nombre de voyageurs en train, plus 700 voyageurs par jour. Cette augmentation s'avérerait insuffisante pour absorber les besoins de déplacements supplémentaires. La part du train dans les déplacements Castres-Toulouse restera, même dans cette hypothèse très volontariste, de l'ordre de 20 %. Pour ce qui concerne les trafics routiers, comme vous le voyez sur ce graphique issu de la page 58 du dossier, on peut retenir trois enseignements ; d'abord, ils augmentent sensiblement sur l'ensemble des itinéraires ; ensuite, ils augmentent de façon encore plus marquée à proximité des agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet ; et enfin, la part des camions dans le trafic reste relativement stable, entre 2007 et 2025, autour de 10 %. Comme on vient de le voir, le train ne peut donc, à

lui seul, répondre aux besoins de déplacements et aux enjeux du territoire.

La route reste le mode prépondérant, et se pose donc la question des modalités de la poursuite de la mise à 2x2 voies de la Route nationale 126. Cet aménagement, décidé en 1994, est déjà engagé. Deux déviations ont déjà été réalisées 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 des travaux section par section, en fonction des crédits budgétaires. Je rappelle qu'une dizaine de kilomètres ont été réalisés depuis la décision ministérielle de 1994. A ce rythme, chacun peut imaginer que l'aménagement complet ne pourra être achevé avant plusieurs dizaines d'années. Dans nos études, nous avons pris l'hypothèse que seule la section Castres-Puylaurens serait à 2x2 voies en 2025. L'autre façon de poursuivre serait que l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage à un concessionnaire qui réaliserait les travaux, les financerait, puis entretiendrait et exploiterait l'autoroute, tout cela en contrepartie de la perception de péages payés 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 2007-2008, l'Etat, comme il s'y était engagé, a voulu garantir le maximum de transparence et d'objectivité, c'est pourquoi le ministre en charge des Transports a saisi la Commission Nationale du Débat Public le 23 décembre 2008, ce qui a conduit au débat public qui nous réunit ce soir.

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

Je vous propose maintenant d'examiner très précisément ce qu'il reste à faire pour terminer la mise à 2x2 voies entre la sortie de la bretelle autoroutière A680 à Verfeil et la rocade

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

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

Les effets de la mise à 2x2 voies sur les trafics ont été évalués dans une approche multimodale, c'est-à-dire aussi bien routière que ferroviaire. Les résultats sont présentés aux pages 72 et 73 du dossier du débat. D'abord, en ce qui concerne l'autoroute concédée, le trafic routier se reporte largement sur la 2x2 voies, et cela malgré le péage, surtout pour les usagers effectuant la totalité du trajet entre Castres et Toulouse. Cela s'explique par la valeur accordée par l'utilisateur au temps gagné, environ 15 minutes pour le trajet Castres-Verfeil, et au confort d'une conduite plus sereine. Ensuite, les trafics routiers sont compris dans une fourchette de près de 7 000 véhicules par jour entre Verfeil et

Puylaurens, à 16 000 véhicules par jour aux abords de Castres. Dans le cadre de la poursuite d'un aménagement progressif, le haut de cette fourchette s'établirait à près de 23 000 véhicules à l'approche de Castres. On constate enfin que l'autoroute capterait l'essentiel des trafics poids lourds, et qu'elle n'aurait que peu d'influence sur la fréquentation des trains.

Abordons maintenant les effets sur l'environnement. Sur le milieu physique et naturel, les effets sur les eaux, qu'elles soient superficielles ou souterraines, apparaissent comme maîtrisables. Concernant la faune et la flore, les inventaires écologiques ont été confiés à des bureaux d'étude spécialisés. Ceux-ci nous aideront aussi à optimiser le tracé pour préserver les habitats et les espèces, notamment sur les rives de l'Agout et du Girou. Des mesures compensatoires seront également envisagées si nécessaire, comme par exemple la reconstitution du milieu traversé par la 2x2 voies. L'intégration paysagère du projet routier constitue une considération fondamentale. Elle serait réalisée grâce à des talus adoucis, à la plantation de végétaux, ou au traitement architectural des ponts et des viaducs. De plus, des mesures d'accompagnement seront financées au titre du « 1 % paysage et développement », une démarche associée systématiquement à tous les grands projets autoroutiers. Enfin, les effets sur l'environnement dépendent surtout du calendrier de réalisation des travaux. Il serait donc quasi-immédiat dans le cas de la concession, alors qu'il serait étalé dans le temps pour l'aménagement progressif.

Si l'on considère maintenant les effets sur le milieu humain et le cadre de vie, le trafic diminuant sensiblement sur la Route nationale 126, la situation des riverains de cette route devrait globalement s'améliorer : moins de nuisances sonores, une meilleure qualité de l'air et un gain de sécurité. Le trafic dans les traversées de Puylaurens et de Soual devrait par contre augmenter un peu. Concernant les habitations situées à proximité de la future 2x2 voies, des protections acoustiques seront définies pour réduire les gênes occasionnées par le projet.

Parlons enfin d'économie. J'évoquerai d'abord les effets sur les terres agricoles. Ceux-ci pourraient être atténués par une opération de réorganisation foncière, ce que l'on appelait autrefois « remembrement ». Plus généralement, les effets sur le développement économique devraient être importants. D'abord, l'attractivité du territoire se trouvera renforcée, le Sud-tarnais s'inscrivant totalement dans la dynamique économique métropolitaine. Les synergies avec Toulouse joueront à plein, que ce soit au sein des pôles de compétitivité, notamment Cancer-Bio-Santé et Agrimip, ou encore dans le domaine de la formation et de la recherche. Ensuite, un territoire mieux desservi par autoroute, c'est un

argument majeur pour des nouvelles implantations. Et enfin, de nombreuses entreprises tarnaises attendent l'autoroute pour améliorer rapidement leur compétitivité, autant pour bénéficier d'une meilleure ouverture sur les marchés que pour faciliter leurs recrutements.

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

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bonjour à tous et à toutes ! Je voudrais d'abord, avant d'ouvrir le débat, vous rappeler quelques principes qui permettront de bien réguler la prise de parole ce soir. Ce sont des principes qui ont été retenus dans les quatre réunions précédentes, et qui ont permis d'avoir un débat qui se déroule dans de bonnes conditions. Le premier principe, c'est la prise de parole. Donc, je désignerai quatre personnes par paquet, les hôtessees qui sont dans la salle s'approcheront de chacun pour lui donner le micro et... pourront ainsi prendre la parole successivement pour s'exprimer. Deuxième principe important, c'est que le temps de parole est limité et sera limité à 4 minutes. Vous verrez sur l'écran le chronomètre s'afficher, et vous serez gentil, quand vous prendrez la parole, de surveiller ce chronomètre pour clore votre intervention avant les quatre minutes. Enfin, la Présidente de la Commission a rappelé tout à l'heure le principe que les gens qui se sont exprimés dans les réunions précédentes ne sont pas prioritaires dans la prise de parole, et c'est en fin de réunion, s'il n'y a plus de demande de la part des participants qui ne se sont pas exprimés, que ceux qui ont déjà pris la parole pourront s'exprimer une deuxième fois... encore une fois, si le temps le permet. Alors, un autre principe évident, c'est que nous demandons aux uns et aux autres de respecter la parole des uns et des autres, et c'est là l'une des clés du déroulement d'un bon débat démocratique. Voilà ! Alors, j'oubliais effectivement que lorsque vous prenez la parole, et avant de faire votre intervention, vous vous présentez très clairement votre nom, votre commune de résidence, et votre profession ou le titre auquel vous parlez, dans la mesure où les débats sont intégralement enregistrés et retranscrits sous forme de verbatim sur le site Internet de la Commission du Débat Public, dont vous pourrez retrouver ensuite dans quelques jours la retranscription intégrale avec

le nom des intervenants sur le site de la CPDP. Voilà ! Donc, j'ouvre maintenant le débat, et demande aux intervenants candidats, de bien vouloir lever la main. Bien ! Alors, je vais commencer par le fond de la salle pour une fois. Je vois une dame à lunettes, ensuite, le monsieur avec un tricot rayé, le monsieur devant au premier rang et, le quatrième, la dame au premier rang. Voilà ! Madame, vous avez la parole, et n'oubliez pas de vous présenter s'il vous plaît.

Patricia VERLHAC : Oui, monsieur. Je vous remercie de m'avoir donné la parole. Je suis Patricia Verlhac, j'habite à Castres, et je suis fonctionnaire territoriale. Et je voudrais simplement profiter de ce débat public pour remercier une dame qui a pris la parole à Castres pour expliquer que les opposants à l'autoroute Castres-Mazamet-Toulouse n'étaient pas des nimbystes. Personnellement, je le confesse, c'était la première fois que j'entendais ce mot. Pour être exacte, même j'avais compris Nabis et je ne voyais pas trop ce que Maurice Denis venait faire dans ce débat sur l'autoroute, mais mon voisin de chaise m'a vite détrompé, la dame avait bien dit nimbyste. J'ai pensé qu'il s'agissait de quelque chose de local en Midi-Pyrénées, moi, je suis installée là que depuis une dizaine d'années et, j'ai interrogé mes collègues, et on m'a répondu nimbyste, quèsaco ? Je pense qu'un certain nombre d'entre-vous ce soir se posent aussi la question. Et comme souvent, pour moi, la réponse, elle est venue d'Internet, car contrairement à ce qu'on a entendu, les opposants me disent : « Il faut faire utiliser les moyens modernes de communication plutôt que l'autoroute ». Mais dans le Sud-Tarn, on ne les a pas attendus, les opposants, pour utiliser les technologies actuelles. Chez nous, elles ne sont plus nouvelles parce que nous étions déjà pas mal en avance, ce qui nous a permis d'affronter déjà beaucoup de difficultés, et notamment des difficultés économiques. Nimbyste donc, c'est un mot créé de l'anglicisme NIMBY : « Not In My Back Yard », littéralement : « Pas dans mon arrière-cour », PDMAC en français, et avouez que c'est quand même beaucoup plus dur pour en faire un nom commun. Sachant la signification du mot, j'ai compris immédiatement pourquoi les opposants ne voulaient pas être taxés de nimbystes, et prenaient en quelque sorte les devants. Seule la vérité blesse et lorsqu'on touche une motivation essentielle de nombreux collectifs : « l'autoroute, pas chez moi », qui devient vite, « l'autoroute, ils n'en ont pas besoin ces Sud-Tarnais, puisque nous, nous en avons une à proximité ». Ceux qui aujourd'hui appellent le Grenelle de l'environnement à la rescousse pour tenter d'étayer leur discours, veulent-ils faire oublier qu'il y a vingt ou trente ans, ce sont eux qui ont mité les terres agricoles du Lauragais pour s'y installer confortablement, c'est-à-dire sur de grandes parcelles ? Alors, aujourd'hui, ce que je voulais

dire, c'est que nous devons faire face à un double langage : une prétendue défense de l'intérêt général qui voudrait cacher la préservation d'intérêts particuliers, à savoir une faible densité de population, garante de plus de tranquillité et sûrement de valeur ajoutée. Alors, en conclusion, je demande si tel qui a la bouche pleine vous dit qu'il n'a ni faim ni soif, est-ce une raison pour laisser dépérir tel autre qui se débat dans les affres et réclame seulement de quoi subsister ?

(Applaudissements)

Olivier SEBILLE : Bonsoir madame la Présidente ! Bonsoir messieurs-dames. Merci de me donner la parole. Je m'appelle Olivier Sebille, je suis vétérinaire à Castres dans le quartier de Lameilhé. Je suis originaire de Clermont-Ferrand, et j'ai choisi, il y a presque dix ans, de m'installer à Castres, non pas pour des raisons familiales, mais parce que j'ai choisi d'habiter dans le Tarn. Il y a dix-huit mois à peu près, avec mon associé, nous avons mis en place un appareil d'imagerie par résonance magnétique. Cet appareil d'IRM vétérinaire est à l'heure actuelle, hors région parisienne, le seul appareil... un autre se situe à Lyon, mais... donc, nous sommes les seuls à posséder cet appareil. Nous recevons donc des patients d'un environnement très large et de toute la Région Midi-Pyrénées, mais aussi limitrophes. Quand nous accueillons les propriétaires des animaux qui sont souvent un peu fatigués par le voyage, leurs premières paroles n'est pas pour nous confier le motif de leur visite, mais pour se plaindre du trajet. On entend quotidiennement : « Le plus long, ce n'est pas de venir de Bordeaux ou de Mont de Marsan, c'est de faire Toulouse-Castres ». L'autre aspect de mon travail est purement local. Pour avoir travaillé dans de nombreux endroits, je perçois, là aussi au quotidien, la différence par l'absence de changement de la démographie, ou plus exactement par l'absence de changement de démographie dans le bon sens. J'exerce une profession de services, je génère des emplois localement qui ne sont pas délocalisables. Je ne demande pas de subvention ni d'aide, je demande simplement que le territoire sur lequel j'exerce mon activité soit irrigué et oxygéné correctement. L'autoroute n'est pas pour moi, et les professions libérales que je représente un peu ce soir, l'autoroute n'est donc pas pour moi, ni une lubie, ni un gadget, mais une nécessité absolue. Je voudrais qu'on me confirme ce que j'ai lu ici ou là parce que forcément, je me suis renseigné sur la transformation notamment démographique des territoires qui, pour avoir une population à peu près sensiblement égale à la nôtre, l'ont vu très largement augmentée une fois que l'autoroute est arrivée vers eux, je pense notamment à la ville d'Alès dans le Gard. Voilà, je vous remercie madame la Présidente.

(Applaudissements)

Jacques DUMEUNIER : Bonsoir ! Je m'appelle Jacques DUMENIER, je suis responsable à Revel de l'Union Locale des Syndicats d'une Confédération de salariés. J'aurais dû m'exprimer à Revel, au débat de la semaine dernière, mais malheureusement, je n'étais pas présent, je n'ai pas pu être présent, donc je le fais aujourd'hui. « Favoriser les transports en commun et protéger les espaces naturels et agricoles », tels seraient notamment, selon ses initiateurs, les objectifs du projet d'aménagement et de développement durable du SCOT Lauragais, le schéma de cohérence territoriale, qui inclut notamment les cantons de Revel, Lanta, Caraman, et une partie de celui de Puylaurens, tous concernés, certains de très, très près, par l'aménagement de la liaison Castres-Toulouse. Une réunion publique était organisée à Revel le 24 septembre dernier pour le présenter. Pourtant, de liaison Castres-Toulouse, il ne fut pas question. Selon l'hôte des lieux, et président de la communauté de communes, ce n'était pas le moment pour en discuter, puisqu'un débat public était prévu à cet effet. Le sujet ne fut donc pas abordé. Ce n'était donc pas le lieu d'en discuter, sauf... sauf que l'édition du lendemain de La Dépêche annonçait : « Revel, ils veulent tous l'autoroute Toulouse-Castres ». Qui, « tous » ? Ceux qui doivent se rendre à Toulouse pour travailler ? Les agriculteurs ? La population en général ? Non... les seuls élus de la Communauté de Communes. Cette prise de position avait donc eu lieu avant la présentation du SCOT, et elle avait été courageusement tue aux participants de la réunion publique. Outre la duplicité du procédé, qui n'est pas à l'honneur ses auteurs, une question se pose : en vertu de quel mandat ces élus du peuple, entre guillemets, ont-ils décidé de soutenir le projet autoroutier ? Qui donc ont-ils consulté avant de trancher aussi abruptement ? Pour favoriser les transports en commun, et protéger les espaces naturels et agricoles, comme le dit le SCOT ? Allons, c'est tout l'inverse ! C'est la priorité aux véhicules privés, le saccage de terres fertiles, et la destruction de l'environnement. On comprend pourquoi il faut le cacher aux administrés. A Revel, on a tenté d'escamoter en douce le débat avant qu'il n'ait commencé. J'ai lu dans le Journal d'Ici, publication qui n'indique pas quel est son propriétaire, mais qui obéit finalement à la voix de son maître, les laboratoires Fabre, qu'à la réunion de Castres du 21 octobre... et dans une page exclusivement et déontologiquement consacrée aux partisans de l'autoroute, que des syndicalistes, entre guillemets, s'étaient prononcés pour la liaison autoroutière, et ce, alors qu'ils ne peuvent ignorer qu'il s'agirait de l'autoroute à péage, concédée, donc privée, et qui récupérerait les déviations existantes

construites sur fonds publics. Je dis « syndicalistes » entre guillemets, parce qu'un syndicaliste digne de ce nom ne peut que se prononcer pour la défense de l'intérêt public contre les intérêts privés... pour l'égalité en droit des citoyens dans les moyens de communication, donc contre la sélection par l'argent des péages. Pour les transports publics, de préférence aux moyens individuels, contre le saccage de l'environnement, pour la préservation de l'outil de travail, la terre, de ceux qui nous nourrissent et qui pâtissent en ce moment, comme les salariés, des effets de la spéculation financière. Et qui peut croire, comme ils se le répètent après les décideurs économiques, qu'une autoroute va empêcher les fermetures d'entreprises, les délocalisations et les licenciements qui sont les lots de notre région, comme dans toutes les autres desservies ou non par un double ruban routier ? Pensent-ils naïvement qu'en répétant la bonne parole de leurs employeurs, ceux qu'ils prétendent représenter seront mieux traités ? En tant que syndicaliste donc, mais aussi comme citoyen et contribuable, je ne peux que rejeter ce projet, dont nos collectivités locales finiraient par supporter financièrement le manque de rentabilité par rapport à ce qu'attendent les candidats très intéressés à gérer la concession. J'appelle donc la population et les élus à se prononcer publiquement contre la liaison autoroutière, et à réclamer de l'Etat la réalisation sans attente de l'aménagement de la voie existante. Des collectivités se sont déjà prononcées en ce sens. Qu'elles appellent celles qui ne l'ont pas encore fait à les rejoindre, qu'elles aident à l'expression de leurs administrés qui n'ont pas, eux, les médias à leur disposition pour se faire entendre. Qu'ainsi le mandat que certains n'ont pas demandé leur soit donné, et qu'il soit respecté.

Jean-Yves OLLIVIER : Concluez, s'il vous plaît !

Jacques DUMEUNIER : Non à la privatisation de la liaison Castres-Toulouse !

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Allez-y, madame !

Anne LAPERROUZE : Donc, je suis Anne LAPERROUZE, Maire de Puylaurens et Conseiller général du Tarn. Que ce soit clair, j'ai toujours milité pour une liaison en 2x2 voies entre Castres et Toulouse, pour les raisons qui ont été maintes fois exprimées dans les débats : la sécurité des voyageurs, une durée du parcours assurée, l'irrigation de nos territoires pour le maintien et le développement des activités économiques, notamment du bassin Sud du Tarn. Si ce débat

montre que la seule solution possible et raisonnable pour atteindre cet objectif est une autoroute concédée à une société privée, alors lançons rapidement les opérations, car on nous a trop longtemps promenés sur cette route 126. Mais nous ne l'aurons pas sur les délais. J'ai vécu toutes les procédures qui ont précédé l'ouverture de la déviation de Puylaurens. Je sais le temps qu'il faut pour obtenir le feu vert de l'étude d'un fuseau de passage d'une 2x2 voies, le déroulement des enquêtes publiques, le déblocage des financements de l'Etat sur une route qui, rappelons-le, est nationale, les démarches indispensables d'expropriation ou de réalisation des opérations de remembrement, les aléas et la lourdeur des procédures administratives en cas de recours. Bref, je suis très sceptique quant au délai annoncé de 2015 pour une autoroute concédée. Ce soir, je m'exprime en tant que citoyenne, et aussi membre du Conseil général du Tarn, parce que c'est mon devoir, parce que je crois que toutes les solutions n'ont pas été complètement envisagées. A titre d'exemple, je propose une variante. Nous savons que dans le cas d'une autoroute concédée, une subvention d'équilibre de 100 millions d'euros est demandée à l'Etat, à la Région et aux collectivités, notamment donc les départements. Considérons autrement ce qui peut être fait avec les 100 millions d'euros. Pour moi, l'urgence est de terminer la liaison Castres-Puylaurens. Je n'ai pas le temps ce soir de développer, mais je crois que c'est indispensable pour les territoires. Aujourd'hui à Puylaurens, on est presque plus près de Toulouse que de Castres. Si on doit faire des courses, on est tenté, même pour aller au cinéma, d'aller à Toulouse. Les études sont faites jusqu'aux portes de Soual, et il reste quelques 3 kilomètres entre l'échangeur de Soual jusqu'à l'échangeur de Puylaurens. Voilà donc une liaison qui pourrait être réalisée assez aisément d'ici 2014 ou 2015. Si l'Etat et les collectivités trouvent des difficultés pour financer cette opération, de l'ordre donc de 100 millions d'euros, ne pourrait-on pas mettre provisoirement un péage, péage dont les bénéficiaires seraient les collectivités, plutôt que de faire appel à une société privée ? C'est correct pour le contribuable, c'est mieux pour l'utilisateur de l'autoroute, car tout le monde, et en particulier les jeunes, tout le monde n'a pas les moyens de payer 7 euros pour aller à Toulouse, aller simple. Un simple calcul, l'essence et le CO₂ économisés par les usagers de l'autoroute sur la partie Castres-Puylaurens, soit 1 litre, compenseraient un péage de 1 euro, lequel couvrirait un prêt de 30 millions d'euros sur 15 ans, pour un flot de 5 000 véhicules/jour dans chaque sens, et vous avez vu que près de Castres, c'est même 23 000 véhicules. Voyons la suite du parcours Puylaurens-Verfeil. Il faut compter actuellement 20 minutes de trajet de Puylaurens à Verfeil. A 110 kilomètres à l'heure, sur une route en 2x2 voies, nous

allons gagner 4 minutes. Pourquoi ne pas aménager la RN126 de Puylaurens à Verfeil en 2x2 voies, incluant une voie pour les véhicules lents et la déviation de Cuq-Toulza ? Cet aménagement aura l'avantage de se faire peu à peu, certes, et évitera au Département d'assurer l'entretien d'une grande route délaissée en cas d'autoroute concédée. Si au bout de 15 ans, cette partie a pu avancer, tout sera gratuit entre Castres et Toulouse. Et si au bout de 15 ans, cette partie n'a pas du tout avancé, l'autoroute sera payée et donc gratuite, de Castres à Puylaurens, nous aurons toujours cette consolation.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Les candidats à l'intervention. Alors, madame qui lève son papier, monsieur également avec le papier, et le monsieur, voilà, qui bouge la main, là. Voilà ! Trois personnes. Première personne. Allez-y, Madame ! Présentez-vous.

Saveria GAUDIN : Bonsoir, monsieur, bonsoir madame la Présidente, bonsoir à tous. Saveria GAUDIN, j'habite le village de Vendine. Nous avons pu entendre l'autre soir, à Revel, une personne nous disant que les 350 hectares de terres agricoles qui disparaîtront sous le béton de l'autoroute ou la 2x2 voies, c'est une paille... une bagatelle face aux 1 500 hectares de surfaces agricoles qui disparaissent chaque année en Haute-Garonne, au profit de l'urbanisation et des infrastructures qu'elle peut engendrer. Cette personne ne tenait pas compte, ou ne voulait pas tenir compte des surfaces perdues, qui seront perdues induites par l'étalement urbain, qu'engendrera un tel projet. Face à une telle stupidité, je ne peux me taire. En Haute-Garonne, 12 000 hectares disparus depuis l'année 2000 ; dans le Tarn, 83 hectares de foncier disparaissent toutes les trois semaines ; en France, la surface d'un département disparaît tous les dix ans. Jusqu'où irons-nous dans cette folie des hommes et des politiques, alors que l'on nous prône, par ailleurs, la nécessité d'aujourd'hui, et encore plus, de demain, d'une autonomie alimentaire ? Je citerai l'article 31 du Grenelle numéro 1 : « La vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population et ce de façon de plus en plus accentuée pour les décennies à venir ». Je constate et je rappelle que le Grenelle de l'environnement ne s'est pas déroulé en Afrique ou dans une quelconque planète. Ce Grenelle de l'environnement s'est déroulé dans notre planète terre, Gaïa, et plus précisément dans notre France. Alors, qu'en faisons-nous de ce Grenelle de l'environnement ? Et que faisons-nous des terres de nos pères

dans une vallée, la Vallée du Girou, que la charte interSCOT veut conserver en zone à vocation agricole ? Merci.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Alors, la personne... Attendez ! Je passerai... Après les trois personnes qui viennent d'être désignées, je passerai la parole à la DREAL pour donner des indications complémentaires à la suite de l'intervention de madame sur les délais de réalisation. Donc... Allez-y !

Jean MARCHETTI : Bonsoir à tous. Je m'appelle Marchetti, mon prénom est Jean, j'ai dix ans d'activité dans la construction mécanique industrielle et trente-deux ans dans le commerce de l'automobile. Si je suis favorable à l'autoroute, c'est pour une raison qui est, à mes yeux, essentielle, c'est la sécurité. Et je crois qu'il faut dire et redire à quel point la route actuelle est dangereuse. En plein milieu d'après-midi, quand il fait beau et qu'il y a moins de circulation, cela va encore, mais dès que les conditions se dégradent, à cause du mauvais temps ou de la nuit, à cause des platanes en bord de route, cela devient assez délicat. Le trafic est de plus en plus important, le nombre de poids lourds ne cesse d'augmenter, et à certaines heures, on frôle même la saturation. Eh bien, oui ! Quand on sait que sur une autoroute, le risque d'accident est cinq fois moins élevé, il me semble qu'on n'a pas le droit de jouer avec la vie des gens qui utilisent la route et l'autoroute. C'est d'autant plus important que cette route est empruntée à la fois par des gens qui font la distance Castres-Toulouse et d'autres qui l'utilisent pour des petits trajets quotidiens de proximité. Le fait d'avoir une autoroute permettrait de séparer ces deux types d'utilisation. Du coup, l'autoroute serait plus sûre pour se rendre d'une ville à l'autre, et la nationale serait, elle aussi, plus sûre car elle serait allégée d'une part importante de la circulation. Il me semble que ce qui permet de sauver des vies, d'éviter des drames est prioritaire sur tout le reste. Il y a un autre élément lié à la sécurité, c'est la diminution du temps de conduite. Castres est à 75 kilomètres de Toulouse, ce n'est pas normal qu'il faille 1 heure 15 pour faire 75 kilomètres. Si on regarde Albi, et je sais parce que j'ai de la famille à Albi, il faut environ 50 minutes pour se rendre à Toulouse alors qu'il y a exactement le même nombre de kilomètres. J'ai vérifié par Internet, sur Internet, pour être sûr des chiffres, et les chiffres précis, c'est 75 kilomètres pour 52 minutes. Donc, pour la même distance, cela fait 20 minutes de moins. Ce qui me paraît important, ce n'est pas tellement de gagner 20 minutes, mais si pour les professionnels... mais si, pour les professionnels, on comprend que cela compte. Ce qui me paraît

important, c'est surtout de passer 20 minutes de moins au volant. Et pour un aller-retour, c'est 50 minutes de moins à conduire. Cela veut dire moins de fatigue, moins de stress et moins de baisse d'attention. En diminuant le temps passé pour faire la liaison entre Toulouse et Castres, on diminue aussi le risque d'accident. Rien que pour cela, je pense qu'il faut dire oui à l'autoroute. Maintenant, je voudrais vous citer une petite chose vécue dans ma famille. Ma fille cherche un emploi comme manager commercial et elle s'est vue refuser un poste du fait qu'elle habitait Castres et que la distance séparant Castres de Toulouse était trop importante, vu qu'il y avait des agglomérations à traverser, qu'il y avait une limitation de vitesse à 90 km/h et que beaucoup de contrôles de vitesse étaient effectués sur cette route. Voilà ! Merci de m'avoir écouté, merci de m'avoir donné la parole.

(Applaudissements)

Francis BERTON : Francis BERTON de Cambon, je suis accessoirement ingénieur. Voilà. De Cambon. En préambule, j'aimerais dire une chose : « Un Etat moderne est un Etat sobre », il faut le savoir. Et alors, c'est comme cela qu'on ira plus loin monsieur. Donc... Oui, voilà. C'est à propos de la, comment dire, subvention d'équilibre de 135 millions d'euros. Je suis un peu dans le sens de Madame LAPERROUZE, d'ailleurs, je suis très ravi qu'elle ait un petit peu changé son discours puisque c'est un petit peu... on pense la même chose maintenant, très bien. Voilà. Donc, j'aimerais savoir, comme elle a dit, si avec les 135 millions d'euros on pouvait faire quelque chose de plus humble dans le cadre de la sécurisation de la nationale 126. Voilà. Cela, c'est une chose. Deuxième chose, c'est à propos de la dispa... comment vous dire, du décalage entre les investissements publics et les investissements privés. Sur un projet qui fait un bon demi milliard d'euros, globalement, 60 % du coût va être pris à la charge de la collectivité, il faut le savoir. Voilà, cela, c'est une chose. Alors, je n'ai pas fini, oh, là là ! Attendez, ah, eh bien oui, quand on a des choses à dire, il faut les dire. A propos des SCOT...

Danielle BARRES : S'il vous plaît ! Une seconde, je vous remercie de laisser parler la personne qui a le micro, c'est la règle du jeu, d'une part, j'en profite pour dire une chose, on me signale qu'il y a des personnes qui ont des téléphones portables qui sonnent et c'est extrêmement dérangeant pour ceux qui sont à côté d'eux. Donc, s'il vous plaît, ceux qui sont appelés toutes les trois minutes, je sais qu'il y a des personnes extrêmement importantes dans la salle, cela doit être eux ! Merci de bien vouloir éteindre vos téléphones portables. Merci ! Continuez monsieur, je vous en prie.

Francis BERTON : OK ! A propos des SCOT, je trouve aussi intéressant le cahier d'acteurs du SCOT du pays d'Autan parce que, à mon avis, comment dire, sachant ce qui va se passer, si vous voulez, dans le pays... Ici, nous sommes dans le Pays de Cocagne, d'accord ? Alors, je ne sais pas ce que va dire le SCOT du Pays de Cocagne, mais à mon avis, en ayant des diffuseurs, comment vous appelez cela, diffuseur, échangeur tous les 10 kilomètres, je pense que c'est contraire à ce que peut être un SCOT. Voilà. Bon, eh bien, écoutez, je pense que j'en ai suffisamment dit comme cela...

(Applaudissements)

Francis BERTON : Enfin, vous voulez prendre la parole ? Vous voulez prendre la parole ?

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Je vais passer la parole à la DREAL qui a été interpellée ou questionnée, en tout cas, sur deux points au moins, d'une part, les délais de réalisation, et deuxièmement, sur la subvention d'équilibre qui devrait être attribuée au concessionnaire autoroutier, ce qui pourrait être fait par cette subvention.

Philippe GRAMMONT : D'accord. Voyons quelques éléments de réponse. Donc, sur la question des délais, donc, on peut peut-être afficher une diapositive qui permettra à tous de voir ensemble le calendrier tel qu'il peut se mettre en perspective. Donc, tout d'abord, on a bien sûr la phase de finalisation suite au débat public. En tout état de cause, cela a été rappelé tout à l'heure par la Présidente, donc, les deux mois pendant lesquels à la fois la CPDP et la CNDP établissent le compte rendu du bilan du débat, et puis, les trois mois de décision du maître d'ouvrage, et puis, effectivement, nous, on se situe dans un calendrier... s'il devait y avoir en fonction de la décision ministérielle, si cette décision ministérielle était une décision de poursuivre dans le cas d'un projet de concession autoroutière, dans un calendrier qui, effectivement sur une durée d'à peu près cinq ans, nous amène à l'échéance 2015. Vous voyez, une première partie qui traite, je dirais, toute la partie amont jusqu'au choix du concessionnaire ; puis une deuxième partie qui est plus sur la partie notamment travaux. Et je crois que ce calendrier, pour nous, il est tout à fait jouable et crédible. Je ne dirai pas qu'il est large, c'est un calendrier qui, effectivement, est serré mais qui est tout à fait jouable. Et je crois qu'on a vu, à travers la réunion d'hier et le témoignage qu'a pu faire le représentant d'Arcour, du concessionnaire autoroutier sur l'A19, qui a eu en fait sur la phase... entre la phase de signature du contrat de concession et

la phase de mise en service, 4 ans, pour une autoroute qui est là sur une centaine de kilomètres, alors que nous, ce qui est réalisé est sur une cinquantaine de kilomètres. Donc, on voit qu'on est, je dirai, dans des ordres de grandeur qui sont tout à fait cohérents avec le témoignage dont on a pu avoir écho hier. Donc, sur la partie, sur la deuxième question qui était, quelle alternative, finalement, par rapport à cette subvention d'équilibre ? Effectivement, dans le cadre du dossier, et puis, c'est bien la question qui était posée au débat, on a étudié une solution alternative qui est, effectivement, la mise à 2x2 voies entre un aménagement progressif, en crédit budgétaire, et qui permet de réaliser donc... c'est quelque chose qui en valeur 2009 est à hauteur de 115 millions d'euros environ, mais qui permet de mettre à deux voies entre Castres et Puylaurens c'est le scénario alternatif qui vous a été présenté dans le dossier et qui a été effectivement étudié et dont on montre bien autant que possible les différents éléments de comparaison, enfin, c'est ce qui a été présenté tout à l'heure par Thomas Cadoul qui montre bien la différence, les différences qui peuvent exister entre ces deux possibilités, à la fois de mise en œuvre dans le temps puisque, effectivement, sur la base de crédit budgétaire, c'est l'expérience passée qui nous le montre, la mise en œuvre se fait sur une durée plus longue. Et donc, on n'a pas, dans les mêmes délais, une mise à 2x2 voies globale de l'ensemble de l'itinéraire. On a à l'horizon 2025 cet aménagement progressif entre Castres et Puylaurens. C'est l'hypothèse qui a été retenue dans le dossier.

Jean-Yves OLLIVIER : Merci, Monsieur Grammont. Je sollicite de nouvelles questions. Donc, nous allons maintenant aller dans ce secteur-là. Madame qui est habillée en rouge, monsieur avec des lunettes et monsieur avec le pull rouge. Allez-y, madame.

Paulette ALQUIER : Ah, pardon ! Je n'ai pas l'habitude. Ecoutez, excusez-moi. Mais, je vais essayer de m'exprimer le mieux possible et... Voilà ! Paulette Alquier, je m'appelle. Je suis de Castres. Paulette Alquier de Castres. En tant qu'infirmière au service de chirurgie et de service des urgences de Castres dans les années 70-76, je brosse un peu un tableau un peu ancien, mais j'ai connu les balbutiements du SAMU dans le Tarn et tiens à apporter mon témoignage sur les difficultés routières pour acheminer nos blessés accidentés de la route, polytraumatisés crâniens parce qu'on n'avait pas de neurochirurgien, on n'a pas de neurochirurgien encore, cardiaque et autres, service de pédiatrie, néonatalité. Nous n'avions pas d'unité de réanimation à cette époque-là, trois box simplement avec, dans les moyens du bord, des respirateurs. En 70, on n'avait pas d'unité de réanimation.

Donc, on acheminait pas mal. Voilà ! Et en ce temps-là, alors que fin 2010 va s'ouvrir le site sur le Causse et, dans la foulée, le Cancéropôle sur le site d'AZF. Donc, il y aura des transferts certainement aussi. Mais que ces transferts à la métropole régionale pour les CHU de Ranguueil et de Purpan, selon les urgences pathologiques, s'effectuaient et s'effectuent, je pense encore, avec des routes accidentogènes, étroites, encombrées, bordées de platanes avec des points noirs selon les directions, à l'époque. Je choisis, Soual-Revel pour Ranguueil, Soual-Puylaurens et les multiples villages traversés pour arriver aux abords de Toulouse. Ces transferts ne s'effectuant pas toujours en hélicoptères où le temps de trajet est à peu près égal mais le coût supérieur et les conditions de météo pas toujours idéales... vent d'autan, le brouillard, enfin bon...

Jean-Yves OLLIVIER : Votre micro, s'il vous plaît !

Paulette ALQUIER : Je reprends. J'ai rencontré hier soir un médecin régulateur convoyeur du SAMU depuis plusieurs années, qui m'affirmait certes des conditions d'amélioration, mis à part les contournements de Soual-Puylaurens, l'axe Cadix-Cuq-Toulza, via Maurens-Scopont-Verfeil pour rattraper l'autoroute est très chaotique, appréhendé par ces secousses, impossibilité de doubler à certains endroits, inconfortable pour les personnes de grande fragilité. Pardon ! Pour sortir également du centre de Castres, galère pour rejoindre la zone industrielle, le parcours étant très encombré, saturé aux heures de grande affluence. Il y a, donc, un temps précieux au détriment d'une sécurité, rapidité, efficacité et confort. Les accidents sur ces tronçons accidentogènes ne sont pas toujours dus, me dit-elle, à l'alcoolémie, aux excès de vitesse, mais bel et bien à l'état routier. Reprenez les statistiques. Vous devez en avoir ? Reprenez les statistiques, je ne vais pas l'avaler, quand même. Bon ! Excusez-moi. Alors, une petite parenthèse parce que je suis peut-être chauvine, mais c'est comme cela. Pour être native de la basse Corrèze et avoir accompagné lors de transferts urgents, une parente sur les CHU de Limoges et Clermont-Ferrand, je pense et je peux dire que les autoroutes qui peuvent sauver des vies dans la Haute Corrèze, nous le devons à notre ex-Président, à nos élus régionaux et locaux qui ont œuvré et continué au désenclavement du Limousin. En conclusion, pour mes parcours, pardon... pour mes parcours, loisirs détente, je suis une adepte des petites routes de campagne, des déplacements doux et écolos de la campagne, parce que je suis native de la campagne, mais pour les transports sanitaires professionnels socio-économiques, je pense qu'il faut défendre ardemment l'autoroute, indispensable, même payante. Il est grand temps de rattraper notre retard historique. Si j'ai forcé le trait,

faites le trajet en ambulance, en VSL, en VSAB, et vous m'en direz des nouvelles.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Allez-y, monsieur.

Yvan AUSSENAC : Oui, Yvan Aussenac, Professeur à la retraite à Castres, dans une autre vie, conseiller général d'un canton (*inaudible*) de Montredon-Labessonnié, 19 ans, c'est tout, et surtout, très proche du monde agricole. Mon frère aîné a été Secrétaire Général de la Chambre d'Agriculture du Tarn pendant plusieurs années. Et c'est une question qui me tient à cœur, c'est pour cela que je voudrai revenir sur la question de la consommation d'espaces agricoles liée à l'autoroute. On a entendu tout à l'heure quelqu'un qui s'est exprimé. Je respecte son opinion que je ne partage pas cependant. Il est évident que toute construction consomme de l'espace et il est tout aussi évident qu'une route ou une autoroute entraîne une certaine restructuration artificielle des sols. S'il ne faut pas nier l'évidence, il faut aussi ramener les choses à leur juste proportion. Dans le cas de l'autoroute Toulouse-Mazamet, Castres, car il faut ajouter Castres, l'emprise nécessaire est chiffrée à 337 hectares, 345, pardon. Sur la longueur du tracé, cela représente environ 5 hectares par kilomètre. Ce n'est pas insignifiant mais cela reste tout de même beaucoup moins que l'espace consommé chaque année dans des lotissements et pour l'habitat. Et comme le tracé suit l'essentiel de la route nationale existante, cela ne créera pas ou peu de coupures d'exploitation et peut même donner l'opportunité de réaménager le foncier. Comme cela s'est passé dans d'autres projets routiers. D'ailleurs, il suffit de voir ce que dit la Chambre d'Agriculture qui écrit dans son cahier d'acteurs que le passage d'une route est l'occasion d'aménager les espaces agricoles touchés. En fonction des besoins des agriculteurs, tout doit être mis en œuvre pour restructurer les exploitations touchées. C'est bien la demande d'un aménagement et d'une prise en compte légitime mais pas du tout un rejet de l'équipement. Il y a des solutions pour restructurer les exploitations sans perte de foncier. Cela s'est déjà fait sur des projets similaires et c'est absolument nécessaire. En fait, le vrai problème auquel est confronté le monde agricole dans notre région est la disparition du foncier sous la pression urbaine. On connaît les chiffres dans la grande couronne toulousaine, c'est environ, on l'a dit tout à l'heure, 16 000 hectares qui ont été urbanisés en dix ans. On voit ce que cela donne jusqu'à plus de 30 kilomètres de Toulouse. On comprend bien que de plus en plus de personnes préfèrent habiter la campagne et travailler à Toulouse. Ce qu'on appelle les néo-ruraux sont de plus en plus nombreux et

aujourd'hui, quand une ferme est vendue, c'est rarement pour continuer l'exploitation, hélas ! On peut comprendre tout cela mais en attendant, cela crée des dégâts énormes. Cette pression, elle existe et va continuer à exister. Si on ne fait rien, il n'y a pas de raison que cela s'arrête. C'est pour cela que, sans être un incondtionnel de l'autoroute, je suis persuadé tout de même que dans les dix ans qui viennent, cela sera bien plus facile de régulariser l'étalement entre Toulouse et Puylaurens, s'il y a une autoroute avec quatre échangeurs seulement que s'il y a une 2x2 voies avec une sortie tout au long. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Patrick COUSIN : COUSIN Patrick de Castres, employé territorial. Madame La Présidente, mesdames et messieurs. Le Sud du Tarn est un bassin en reconversion qui, après avoir perdu des milliers d'emplois en deux décennies dans les années 70-90, commence à relever la tête et à aller de l'avant. C'est difficile et c'est forcément compliqué. Vous imaginez en montagne un sentier qui grimpe raide, c'est dur en temps normal mais cela l'est davantage avec le vent en face. Cela l'est encore plus avec le vent en face et le sac à dos rempli de cailloux. Mais cela devient vraiment très, très difficile avec le vent, le sac plein de cailloux et les deux pieds attachés par une chaîne. C'est un peu ce qu'on a connu dans le Sud du Tarn, le sentier raide, c'est celui de la montagne d'efforts qu'il a fallu faire quand le textile et le délainage se sont effondrés pour des raisons de compétition mondiale et de dumping social des concurrents internationaux. Le vent en face, c'est la crise économique et elle ne date pas d'aujourd'hui, qui touche fortement les activités industrielles. Le sac à dos à porter, et bien il a fallu le porter tout seul parce que ce bassin en reconversion n'a jamais aidé comme il aurait dû, il n'a en tout cas jamais été soutenu comme d'autres bassins en reconversion l'ont été. Ce qu'il a fait pour surmonter la crise en matière de nouvelles technologies, de santé, d'enseignement supérieur, de recherche, il l'a fait sur ses propres ressources avec ses propres moyens. Et cela a fonctionné puisque le solde d'emploi au cours des quinze dernières années a été à peine négatif. On a frôlé le précipice mais on a évité la chute et on a petit à petit recommencé à attirer des entreprises et à créer des emplois. Mais maintenant, en plus du vent, du sac et de la pente, on se retrouve avec des chaînes aux pieds. Ces chaînes, ce sont celles d'un enclavement routier qui devient insupportable. Il n'est pas nouveau cet enclavement, mais tant que le besoin de mobilité était moindre, on pouvait faire avec. Et puis, il s'agissait surtout d'une mobilité différente. J'ai entendu beaucoup de gens dire qu'il fallait

développer le train, c'est sans doute vrai mais ce n'est pas une solution miracle. Est-ce que vous savez qu'il y a quarante ans, à Mazamet, un bon nombre de grandes entreprises étaient embranchées fer, c'est-à-dire que les wagonnets arrivaient jusque dans la cour de l'usine ? Est-ce que vous savez que le conditionnement, toujours à Mazamet, était l'un des plus importants bureaux de douane du Sud-Ouest et que les trains chargés de peaux arrivaient tous les jours ? Aujourd'hui, non seulement il n'y a plus la possibilité technique de faire du fret ferroviaire moderne sur cette ligne mais, de toute façon, cela ne répondrait pas à l'ensemble des besoins de mobilité. Ce qu'il faut, c'est simplement enlever les chaînes que l'on a aux pieds. Ce qu'il faut, c'est une liaison routière à 2x2 voies qui relie le réseau autoroutier français. Que ce soit une autoroute ou une 2x2 voies ne changerait pas grand-chose si on pouvait l'avoir dans le même délai mais une 2x2 voies, cela veut dire encore quarante ans enchaînés. J'insiste bien « Mais une 2x2 voies, cela veut dire encore quarante ans enchaînés ».

Jean-Yves OLLIVIER : Vous concluez s'il vous plaît, monsieur.

Patrick COUSIN : Oui. Personne, aucun bassin d'emploi ne peut tenir quarante ans dans ces conditions. La chute reste toujours possible mais la chute...

Jean-Yves OLLIVIER : C'est terminé.

Patrick COUSIN : Cela veut dire un bassin de 150 000 personnes sinistrées...

Jean-Yves OLLIVIER : C'est terminé, monsieur ! Votre temps est terminé.

Patrick COUSIN : Merci !

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Merci ! Nous allons changer de travée. Donc, le monsieur au bord de l'allée, un monsieur debout, tout à fait à gauche, et le monsieur debout là-bas en rouge. Allez-y, monsieur !

Hervé PARDO : Bonsoir ! Merci de me donner la parole. Je m'appelle Hervé Pardo. J'habite à Castres depuis 1966. Je suis employé dans une collectivité territoriale et j'ai eu l'occasion des dizaines, voire des centaines, de fois de faire le trajet Castres-Toulouse et retour par cette route que nous connaissons particulièrement entre le mois de novembre et le mois de mars, et les habitués savent un petit peu la partie de

plaisir que c'est. Alors, au travers des trois dernières réunions, les trois réunions précédentes, il m'est arrivé, au travers de certains propos, d'être un petit peu blessé en tant que Castrais. Et ma réaction de ce soir, je vais la faire avec une pointe d'humour mais je vous rassure en restant vraiment très sérieux parce que c'est un sujet, ô combien, sérieux. Donc, je vous remercie par avance de bien vouloir m'écouter. Quand j'entends tout ce qui se dit dans ce débat sur l'autoroute, je me dis qu'on peut être sûr que les Mayas se sont trompés. Les Mayas, vous savez, ils prédisaient la fin du monde pour 2012. Eh bien, la fin du monde, cela ne sera pas en 2012, cela sera en 2015 et vous voulez que je vous dise pourquoi ? Parce qu'en 2015, il y aura l'autoroute Castres-Toulouse. C'est sûr et certain.

(Applaudissements)

Hervé PARDO : D'ailleurs, et cela, c'est un signe qui ne trompe pas, on a même entendu deux députés européens venir nous l'annoncer. Cette autoroute, si on la fait, on nous dit : oh, cela va être une catastrophe, on va bétonner le Lauragais, on va polluer les ruisseaux, on va asphyxier les tournesols et on ne va plus laisser un pied de colza debout. Avec tous ces inconscients de Mazamet, de Castres et de la montagne qui vont y rouler en déversant leur CO₂, et bien cela va réchauffer l'atmosphère, moi, je vous le dis, le niveau des mers va sans doute monter et la moitié de la population pour le moins va y passer. Et je ne vous parle pas des ours blancs, je ne vous parle pas des ours blancs. Tout cela, tout cela parce qu'il y a des fous et des égoïstes qui dans le Tarn... Mais vous pouvez me siffler...

(Sifflement)

Jean-Yves OLLIVIER : S'il vous plaît ! S'il vous plaît, restez tranquilles ! Restez calmes et écoutez l'intervention de monsieur !

Hervé PARDO : Surtout qu'en sifflant, vous allez me montrer que, finalement, je n'avais pas tort en vous disant ce que je vous dis. Tout cela parce qu'il y a des fous et des égoïstes qui, dans le Tarn, demandent qu'on leur construise quarante malheureux kilomètres d'autoroute. Alors, bon, c'est vrai, le réseau français autoroutier fait déjà 12 000 kilomètres. On pourrait penser que quarante de plus ou de moins, cela ne va pas changer la face du monde. Eh bien, si ! On nous dit que c'est une question de principe. A partir de maintenant, il faut être propre, il faut arrêter la voiture, s'occuper de Copenhague quand on a même, comment dirais-je... C'est vrai que c'est mieux que de se préoccuper de Castres et de ses

alentours. Vous imaginez un député européen à Bruxelles qui dit : « La semaine dernière, je suis allé à Castres », bon ben ça le fait pas. Par contre, si on dit : « Je suis passé à Kyoto, en revenant de Rio et demain, je vais à Copenhague », alors cela, c'est autrement plus classe.

(Applaudissements)

Hervé PARDO : Alors, on arrête de faire des routes ? C'est comme cela et puis, c'est tout, on ne va pas faire de détails pour quelques péquenots qui habitent au bout du monde, c'est-à-dire à 70 bornes de Toulouse. Tant pis pour eux si ce sont les seuls de la région à ne pas être reliés à Toulouse mais ils n'avaient qu'à se débrouiller avant comme tout le monde, mais maintenant, c'est fini, trop tard. Je vais plus vite parce que le chrono tourne. Les routes, on n'en fait plus. Ils n'ont qu'à faire du vélo ou rester chez eux. En plus, ces gens-là, au fond du Tarn, ils n'ont aucune conscience planétaire et n'ont rien trouvé de mieux comme excuse que de dire qu'ils voulaient une autoroute pour travailler. Vous vous rendez compte, une autoroute pour pouvoir travailler, c'est vraiment n'importe quoi ! Les Castrais et les Mazamétains, s'ils étaient solidaires, ils comprendraient que la planète n'a pas besoin de leur autoroute, ils comprendraient qu'on n'a pas besoin des bandits qui viennent polluer notre devant de porte et ils accepteraient de mourir en silence. En fait, je vais vous dire, c'est cela qui leur manque à Castres et à Mazamet, c'est la solidarité. Madame la Présidente, je terminerai en répondant à la question fondamentale que vous posez à chaque début de débat. Vous dites, je ne suis... Nous, on ne veut pas savoir si vous êtes pour ou si vous êtes contre l'autoroute, on veut savoir pourquoi vous êtes pour et pourquoi vous êtes contre. Eh bien, moi, je voudrais plagier Ugolin dans « *Manon des Sources* » qui... non, non mais un moment, dit au représentant de l'Etat, « Eh bien, nous, si on n'a pas l'eau, on va crever ». Eh bien, moi, je dirais, Madame la Présidente, dites à Monsieur le Ministre que si nous n'avons pas l'autoroute, nous allons mourir.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : S'il vous plaît ! Si vous applaudissez trop longtemps, cela sera autant de temps de moins de débat.

Hervé DUBOST : Je me présente, Hervé Dubost, j'habite Maurens-Scopont. J'ai une question sur les transports publics.

Jean-Yves OLLIVIER : S'il vous plaît, laissez... s'il vous plaît !

Hervé DUBOST : Vous indiquez page 60 que malgré de très gros investissements, le temps...

Jean-Yves OLLIVIER : On me signale que vous avez déjà été intervenant, donc...

Hervé DUBOST : Il y a déjà presque un mois.

(Rires)

Jean-Yves OLLIVIER : Donc, monsieur en rouge là-bas. Je rappelle la règle. Que ceux qui sont intervenus dans le cadre de ce débat public n'interviennent pas en priorité. Merci ! Allez-y Monsieur !

Jérôme MANCET : Bonjour ! Voilà ! Moi, je m'appelle Jérôme Mancet, j'habite à Castres, et je travaille à Cuq-Toulza justement où il y a le siège de la société où je travaille, mais je me déplace dans tout Midi-Pyrénées pour me rendre sur les chantiers, particulièrement à Toulouse. L'itinéraire Castres-Toulouse est pour moi un vrai cordon ombilical. Cela fait plus de 20 ans que je l'utilise. Ma famille étant en plus partagée entre Castres et Toulouse. Le matin, il me faut 18 minutes du centre-ville de Castres où j'habite jusqu'au rond-point de Soual, Super U, et autant peut-être une minute de moins même jusqu'à Cuq-Toulza pour le double de kilomètres. Si un projet autoroutier se crée, il me faudrait déboursier 14,50 euros, ou 34 euros si j'avais un poids lourd mais bon je n'en ai pas, tous les jours, peut-être un peu moins si l'on compte sur une aide de la ville, il paraît, annoncée par Monsieur le Maire, cela me coûterait, moi, j'ai estimé à peu près à 10 euros, disons, environ, par jour. Multipliés par 5, cela me ferait 50 euros par semaine, soit 200 euros minimum par mois avec l'essence, l'entretien de la voiture. Je gagne le SMIC, que me reste-t-il ? J'ai un enfant, bientôt deux. Je n'ai plus qu'à quitter Castres, je pense. J'utiliserai donc la RN126 en évitant la déviation de Soual, payée par les contribuables, et en évitant aussi celle de Puylaurens, payée par le contribuable aussi, car la concession privée du projet autoroutier utilisera ces déviations qui deviendront donc payantes. Alors, je pose une question : est-ce que la RN126 sera plus sécurisée et entretenue ? Que veulent les usagers ? Payer 14,50 euros grâce à nos élus ou circuler gratuitement grâce à nos impôts et à l'action des collectivités locales ? Cette autoroute ne servirait qu'à des privilégiés une fois de plus. Mais le fait que ce projet soit donné à une concession privée, l'Etat devrait participer, je pense, entre 40 et 60 % de son coût global. Est-ce que ces fonds publics ne pourraient pas servir à un aménagement adapté de la RN126 ? Plus le temps passe et plus j'ai une conscience écologique, et bien oui. Des

centaines d'hectares de terres agricoles vont disparaître, sans compter les problèmes dûs à la faune, la flore, les gaz à effet de serre, et cetera. Tout cela, pour gagner quelques minutes dans les embouteillages toulousains. Il est grand temps de prendre conscience qu'il y va de notre vie à tous. C'est hélas une urgence. Arrêtons de faire les choses trop vite. Réfléchissons un peu, quoi ! Le ferroutage n'est-il pas une solution ? La gare de Castres est largement capable de le faire, il y a la place. Un développement de transports en commun plus efficace, en particulier, la ligne de car régional qui brille par son inefficacité et une réflexion approfondie sur le projet de territoire afin de rapprocher domicile et emploi. Souhaiter bien sûr un aménagement de qualité de la RN126 pour assurer sécurité et fiabilité de temps de parcours mais aussi les autres routes du Tarn Sud. L'autoroute est la solution de faire payer un maximum de gens sans que cela soit une solution adaptée aux besoins réels à mobilité de la région. Pour les particuliers comme moi et les entreprises, ces aménagements doivent se faire au bénéfice de tous dans une démarche de développement durable et de protection de l'environnement. Eh bien, il faut y penser maintenant à cela. Le projet autoroutier Castres-Toulouse est hors du temps et ne répond pas aux besoins d'ouverture et de mobilité dans un souci de cohérence d'aménagement du territoire. Voilà !
Merci !

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Alors, une nouvelle liste d'intervenants et je vais prendre cette travée dans les premiers rangs. Donc, monsieur, madame et madame en jaune avec la feuille jaune. Voilà ! Allez-y monsieur !

Jacques MESSEAN : Bonsoir ! Merci de me donner la parole. Je m'appelle Jacques Messéan et j'habite à Castres. Je suis à la retraite mais malgré tout je fais un métier actuellement qui est un métier de formateur. Ce que je voulais vous dire, c'est que j'écoute tout ce qui se dit...

Jean-Yves OLLIVIER Chrono !

Jacques MESSEAN : ... et je vois ce qui s'écrit dans les journaux ou les sites Internet et je trouve intéressant la façon dont la problématique du péage s'installe au cœur du débat. D'accord ! Je ne bougerai plus. Promis. C'est difficile parce que je n'ai pas l'habitude de ne pas bouger. Si on résume, il y a trois grandes positions : ceux qui veulent une autoroute et conçoivent que sur une autoroute, on paie un péage. Ceux qui veulent une autoroute mais la veulent gratuite et puis il y a ceux qui ne veulent pas d'autoroute du tout.

Intervenant : Intervention sans micro inaudible

Jean-Yves OLLIVIER : Chut ! S'il vous plaît !

Jacques MESSEAN : Merci de me laisser la parole que l'on m'a donnée gentiment. Ce qui m'a fait parler d'un jeu de dupe, c'est qu'aujourd'hui, ceux qui veulent une autoroute gratuite et ceux qui ne veulent pas d'autoroute se retrouvent objectivement dans le même camp alors qu'ils ont des objectifs tout à fait différents. Vouloir une autoroute gratuite, c'est vouloir une 2x2 voies sans concession. Vouloir une 2x2 voies sans concession, c'est être sûr qu'il n'y aura pas de 2x2 voies Castres-Toulouse avant au moins 30 ans. Je voudrais vous en donner une petite preuve très simple. Il y a une déviation à Saint-Alby, c'est-à-dire entre Castres et Mazamet. Cette déviation de Saint-Alby qui est à peine de 2 kilomètres et demi et qui devait être achevée en 2005 sauf que quatre ans plus tard, c'est-à-dire aujourd'hui, les 2 millions d'euros nécessaires pour finir les travaux manquaient encore et la mise en service n'est toujours pas réalisée très certainement, en 2010. Donc, c'est pour cela que j'ai l'impression que mettre le prix du péage au cœur de la discussion, c'est complètement se tromper de débat car, en fait, nous ne sommes pas ici maintenant en train de débattre avec le concessionnaire pour savoir comment lui faire baisser le prix. Nous ne sommes pas ici maintenant en train de parler avec la Région, le Département ou les collectivités pour savoir comment elles peuvent intervenir et subventionner des abonnements ou des tarifs préférentiels pour les chômeurs ou les salariés. Ici et maintenant, on est en train de débattre pour savoir si on accélère ou non l'achèvement de cette 2x2 voies. Et si on veut accélérer, il n'y a qu'une solution, c'est la concession, sinon c'est au minimum 30 à 40 ans. Vouloir décider aujourd'hui, si on paiera 1 euro, 4 euros ou 7 euros, c'est se condamner à ne rien décider et donc à ne rien faire. C'est bien pour cela d'ailleurs que la question du péage est instrumentalisée par ceux qui ne veulent pas d'une 2x2 voies et qui font vibrer la corde sensible, c'est-à-dire la corde de votre portefeuille. La question du péage est importante et il faudra s'y atteler sérieusement en temps voulu. Si le territoire est capable de se mobiliser aujourd'hui pour soutenir la proposition de l'Etat de mise en concession, il sera d'autant plus capable de se mobiliser avec encore plus de force auprès de l'Etat pour imposer au concessionnaire un péage socialement acceptable, mais dans l'immédiat, il faut revenir à l'essentiel, on désenclave ce bassin d'emploi ou pas, tout le reste n'est qu'amusement et diversion. Merci de m'avoir donné la parole.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Madame !

Françoise TABART : Bonsoir ! Donc, je m'appelle Françoise Tabart, j'habite à Villeneuve-lès-Lavaur. Je suis assistante Projet. Je voulais juste apporter un témoignage puisqu'en fait, je suis native d'une région où il y a une autoroute qui s'est implantée il y a 30 ans, donc, c'est la région des Pays de Loire. Et moi, je suis originaire d'une ville pas très loin de Laval. Laval, c'est 65 000 habitants, est à 80, 70 kilomètres de Rennes et a été très heureuse de voir l'autoroute arriver à (*inaudible*) en Champagne. Les entreprises qui devaient s'installer ou qui étaient... dont on avait dit qu'il devrait certainement y avoir beaucoup d'installations, il n'y en a pas eu beaucoup. Ce qui est certain, c'est que beaucoup de commerces dans le centre-ville de Laval ont fermé parce que l'attraction, cela a été Rennes avec ses 300 000 habitants et que c'était tout d'un coup facile d'aller faire les courses le samedi, de sortir au restaurant et d'aller au cinéma. Aujourd'hui, Laval est une ville qui est restée à peu près la même sauf qu'elle a un solde négatif au niveau de... migratoire négatif, c'est-à-dire qu'elle perd de la population. Donc, je suis un peu sceptique sur les retombées économiques de l'autoroute. Voilà !

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Madame !

Florence PELLETIER : D'accord ! Bonsoir ! Je me présente Florence Pelletier, Présidente de l'Association Les Mille Collines à Aguts, Mouzens Péchaudier, membre de l'UPNET et du Collectif lauragais sans autoroute. Je voudrais parler de l'opportunité de ce projet car il s'agit bien de cela aujourd'hui. Est-ce opportun ou non de faire une autoroute concédée ? Ou est-ce opportun ou non de faire une 2x2 voies parallèle à la RN126 ? Ou est-ce opportun de faire autrement et autre chose ? En 2003, le CIADT a retenu la RN126 comme grande liaison d'aménagement du territoire en cours d'aménagement. Mais à cette période, posons-nous les bonnes questions ? Les conditions de décision n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui. Il existe un document, le SNIT, Schéma National des Infrastructures des Transports, page 49, qui permettra, très prochainement, pour évaluer les projets d'infrastructure, de poser les questions suivantes : en quoi le projet permet-il de mieux faire fonctionner les interfaces multimodales ? En quoi le projet permet-il un meilleur report vers les modes alternatifs, accessibilité des plates-formes de transports combinées, zones logistiques ? Ce projet garantit-

il un équilibre du développement des pôles régionaux ? En quoi le projet permet-il de mieux organiser le développement urbain de l'aire métropolitaine, dans notre cas, Toulouse ? Comment ce projet permet-il de faire décroître les nuisances de la circulation routière ? Avez-vous répondu à ces questions pour établir ce projet ? Une des directives du Schéma Régional d'Aménagement et du Développement Durable du Territoire Midi-Pyrénées, SRADDT, prône de relier les villes moyennes aux pôles d'équilibre, pôles de centralité, afin de renforcer l'armature urbaine régionale par rapport à la métropole. La charte InterSCOT de l'aire urbaine de Toulouse conforte ce choix de polariser le développement de la grande couronne sur ces pôles d'équilibre, Lavaur-Saint-Sulpice, et prévoit notamment de protéger les zones agricoles de la vallée du Girou de l'urbanisation. Toutes sortes de documents, Srat, Srit, SCOT, InterSCOT, Agenda 21, et j'en passe, outils d'aménagement et de déplacement, vont dans le même sens, prônent la recherche de cohérence des projets, et insistent sur le fait qu'il est urgent de réaliser des aménagements structurants, performants pour une véritable complémentarité et solidarité des territoires. Il ne faut plus traiter les questions de transport et d'urbanisme séparément, car cela ne permet pas d'organiser de manière cohérente les déplacements, et favorise essentiellement le développement des solutions routières. En clair, il faut relier les villes, ici, autour de Toulouse qui se développent, et qui possèdent une gare, car elles peuvent recevoir de nouveaux habitants, des entreprises, et organiser les déplacements par transport en commun, et cetera. Alors, à quoi servent tous ces documents, puisqu'on nous propose aujourd'hui une autoroute 2x2 voies en plein milieu des champs ? La DREAL le dit elle-même dans son dossier : il y a un risque d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace dans cette vallée, page 91. Et ensuite, il faudra d'autres routes et autoroutes, car cela ne sera pas suffisant, la route engendre toujours plus de routes. Relier Castres-Mazamet, ville moyenne et Toulouse, via Lavaur-Saint-Sulpice, pôle d'équilibre, une des trois communes les plus dynamiques de l'aire urbaine toulousaine, avec une croissance démographique annuelle de 3 %, page 14, par un réseau multimodal, route aménagée, rail, serait sûrement plus efficace pour le bon développement de Castres-Mazamet, de Graulhet, du Sud Tarn, et plus efficace pour la maîtrise de l'urbanisation. Cela permettra également de relier Castres à Montauban, et sa gare TGV, à 3 heures de Paris, la zone logistique de Montbartier de 300 hectares, au carrefour des axes de Bordeaux et Paris, et aussi la zone d'activités d'intérêt régional, les Portes du Tarn I et II à Saint-Sulpice. La carte des flux, page 31, montre l'intérêt de cet axe Castres-Lavaur, qui capterait les flux à destination de Lavaur et Montauban, soit 3 000 véhicules/jour, en plus d'une

part des flux vers Toulouse. Castres-Verfeil, RN126, RD20, A68, ne captent que la moitié du flux vers Toulouse, soit 2 600 véhicules/jour. Ce projet Castres-Verfeil A68 constitue une erreur d'aménagement du territoire. Comme était cité dans le dossier du Srit Midi-Pyrénées, il devient important de pouvoir mieux utiliser son temps de déplacement...

Jean-Yves OLLIVIER : Merci de conclure.

Florence PELLETIER : ... que de chercher à réduire au maximum le temps perdu. Merci.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Je vais changer de travée et prendre des intervenants. Alors, monsieur, qui est sur le premier rang, monsieur, et monsieur.

Michel BENOIT : Merci de me donner la parole. Michel Benoît, conseiller général, et représentant de Thierry Carcenac, Président du Conseil Général du Tarn. Madame la présidente, le débat public est, pour nous, une opportunité à saisir pour mettre en avant la réalisation la plus rapide possible d'une infrastructure qui fait défaut au territoire castrais-mazamétain depuis maintenant beaucoup trop longtemps. Un petit rappel des faits. Les études préalables au projet de mise à 2x2 voies de la RN126 entre Castres-Mazamet et Toulouse avaient été incluses dans les études du projet sommaire d'itinéraire de 1992, et prévoyaient une réalisation partielle à 15 ans. Force est de constater, 17 ans plus tard, que cette réalisation est très incomplète et reste inachevée, malgré la réalisation d'un certain nombre de tronçons. Néanmoins, la partie Soual-Castres reste à réaliser, ainsi que la mise à 2x2 voies entre Castres, Labruguière et Mazamet, pourtant incluse dans le CPER 2000-2006, et enfin, ce sont les 37 kilomètres de liaison entre Puylaurens et Verfeil qui sont entièrement à aménager. En novembre 2006, invoquant ses contraintes budgétaires qui rendaient, à ses yeux, impossible une réalisation à court terme, l'Etat a émis l'hypothèse d'une réalisation accélérée de l'ensemble de la liaison dans le cadre d'une concession autoroutière. En même temps, ce même Etat excluait des contrats le domaine routier, le PDMI étant censé prendre le relais. L'Etat a ainsi préféré la réalisation autoroutière concédée entre Castres, Mazamet et Toulouse au doublement de la RN126 existante et gratuite. L'Assemblée départementale, à travers ses engagements successifs, a toujours défendu le projet de désenclavement du bassin de Castres-Mazamet par une infrastructure adaptée aux enjeux socio-économiques actuels, sous la forme d'une 2x2 voies vers Toulouse. Le département du Tarn est donc favorable à une

liaison structurante qui assure le désenclavement du bassin de vie de Castres-Mazamet. Cette liaison est de toute première importance pour le développement non seulement du bassin castrais-mazamétain, mais aussi à l'ensemble du département du Tarn. En effet, sa réalisation permettra d'améliorer le débouché sur l'arc méditerranéen et le Massif central, et placera le Tarn comme zone de liaison incontournable. La réussite de la reconversion économique de ce bassin industriellement dégradé passera, pour la plus grande part, par la réalisation de cette infrastructure. En effet, et cela a été rappelé tout à l'heure, malgré de nouveaux atouts, pôles de compétitivité, création de zones d'activités, renforcement de l'enseignement supérieur, réalisation d'un réseau numérique, désenclavement aérien, le territoire de Castres-Mazamet est aujourd'hui en équilibre fragile. La mutation des industries traditionnelles a entraîné la perte de quelques 6 000 emplois depuis 1993, et le taux de chômage reste plus élevé que la moyenne régionale et nationale. La réalisation d'une liaison routière performante serait un accélérateur du développement du bassin d'emploi. Enfin, il convient de souligner qu'avec ses presque 100 000 habitants, le castrais-mazamétain est une des dernières agglomérations de France à ne pas être dotée d'une desserte à 2x2 voies, et qu'en Midi-Pyrénées, toutes les villes moyennes sont reliées à Toulouse. Nous demandons ainsi, légitimement, une liaison routière digne de ce bassin de vie. La position du département du Tarn quant à la consultation proposée par le débat public est une position claire et unanime, qui se fonde exclusivement sur la volonté d'un aménagement équilibré et équitable de son territoire. Il s'agit en effet de permettre au bassin de vie Castres-Mazamet de bénéficier au plus vite de cette liaison. Si la mise en concession autoroutière est le moyen d'y arriver le plus vite, nous ne pouvons que soutenir cette réalisation. Toutefois, nous nous prononcerons pour un financement supportable pour les ménages tarnais. Notre assemblée souhaite l'équité dans le traitement des différentes composantes de son territoire, et ne validera pas une situation financière qui serait trop défavorable pour les contribuables tarnais. Merci.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Monsieur !

François ANTOINE : Bonsoir ! Je m'appelle François Antoine, j'habite Caraman. Je m'y suis installé lorsque j'ai trouvé du travail à Castres, habitant précédemment à Toulouse. Mon épouse travaille près de Toulouse. Ce lieu d'installation, à mi-chemin, est donc lié à un choix familial et économique. Depuis un peu plus de cinq ans, je fais le trajet tous les jours, soit plus de 50 kilomètres, 45 à 55 minutes selon les

conditions de circulation et les conditions météo. En bus, il me faudrait rejoindre la RN126 à Vendine ou à Cuq-Toulza en voiture, prendre le bus jusqu'à la gare routière de Castres, puis le bus urbain jusqu'à mon lieu de travail, au nord-est de Castres. Total, une heure trente par trajet. Prendre l'autoroute de Vendine à Castres, soit 40 kilomètres, plus les 8 kilomètres pour y accéder, et les 4 kilomètres pour arriver sur mon lieu de travail, représenteraient environ 30 minutes de trajet, soit un gain de 2 heures 30 minimum par semaine. Le péage me coûterait environ 35 euros par semaine. Il est évident que plutôt que d'attendre 30 ans pour une 2x2 voies gratuite, je préfère payer ce péage, et gagner 2H30 de temps familial chaque semaine, d'ici quatre ans, et des trajets sécurisés. On a parlé des problèmes de brouillard, de la pluie, des engins agricoles, des transports scolaires, de la circulation de proximité, par exemple le mercredi matin, avec le marché de Puylaurens. Pour tout cela, je signe tout de suite. Je comprends les réticences des habitants du Lauragais : « Cette autoroute ne nous apporte rien ». Pour aller sur Toulouse, l'accès direct, c'est Saussens, ou Lanta, puis Quint, pas Verfeil, Saint-Jean ou L'Union. Une autoroute pour aller faire ses courses à Castres, aller à la bibliothèque, à la piscine ou au théâtre, ne changera pas grand-chose. Il est vrai que ce projet va manger des surfaces agricoles. Quant au mitage, autour des villages, il existe déjà, et risque de se développer avec ou sans autoroute. Si ce projet devait passer près de mon jardin, ma réflexion serait sans aucun doute à l'opposé. Mais depuis cinq ans, j'ai appris à connaître un territoire, qui a toujours su se battre pour son développement. Réduire son économie à un laboratoire pharmaceutique de renom, c'est une caricature et c'est oublier les granitiers du Sidobre, Menguis, les forestiers de la Montagne Noire et tous ces entrepreneurs et artisans qui ont su s'adapter après la crise du délainage et du textile et qui ont fait la réputation de cette région ; c'est oublier la capacité de ce territoire à séduire la Banque Populaire qui vient installer à Castres la gestion informatique de l'ensemble de ses agences ; c'est oublier le développement de l'enseignement supérieur comme alternative à une université toulousaine hypertrophiée. La concurrence entre les territoires est de plus en plus forte. Le Nord du Tarn a su profiter d'un axe routier moderne pour asseoir son développement, Montauban également. Le territoire de Castres-Mazamet était le premier bassin d'emploi de Midi-Pyrénées hors Toulouse. Pourquoi lui refuser un outil de développement supplémentaire qui lui permettrait de retrouver son dynamisme ? Le développement par la croissance reste à ce jour le seul modèle économique partagé par tous les pays occidentaux, de Droite comme de Gauche, pour le bien-être de tous ses habitants. Sachons faire preuve de solidarité et ne

pas oublier que vouloir protéger un patrimoine exceptionnel qu'est ce Pays de Cocagne ne doit pas se faire au détriment de nos voisins. Le développement durable, c'est aussi cela. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Paul BERNARDI : Bonsoir, je suis Monsieur Bernardi, le maire de Bannières. Depuis deux ans, les débats se succèdent et on assiste à un affrontement entre les personnes qui sont pour le projet et les opposants. Nous sommes repartis cette année sur des débats et nous quittons la salle et n'avons rien appris sur l'autoroute puisque c'est de nouveau ce débat qui est là. Nous faisons partie des indécis. Pour faire avancer le débat, si l'autoroute doit se faire, nous demandons qu'au cours de ces réunions soit dévoilé le tracé. Pourquoi ? Je vous donne un exemple. La commune de Bannières est impactée par deux corridors. Le corridor numéro un, 95 % de la population est contre parce qu'elle coupe la commune en deux. Le corridor numéro deux, cela passe à 80 % de gens pour et 20 % de gens contre. Si l'autoroute doit se faire, la DREAL n'aura pas attendu la réponse de juin 2010 pour arrêter le tracé, elle doit l'avoir déjà arrêté. Et le débat serait beaucoup plus démocratique si on nous le dévoilait parce qu'on va arriver à la réunion de Verfeil, eh bien, on sera comme au début, on n'aura rien appris. Je vous remercie.

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Je vais passer maintenant la parole à Philippe Grammont sur deux sujets, d'une part, qu'il fasse le point en termes d'aménagement du territoire sur les réflexions concernant l'axe Castres-Lavaur-Saint-Sulpice qui a été évoqué tout à l'heure et, deuxièmement, sur ce problème de tracé et l'articulation entre le débat public et le choix d'un tracé pour cette nouvelle infrastructure.

Philippe GRAMMONT : Donc... Oui, quelques aspects donc sur les questions ou les enjeux d'aménagement du territoire. Donc, si vous voulez, le modèle de développement qui est assez partagé maintenant, aussi bien, je dirais, dans ce que vous avez évoqué, le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire au niveau régional que ce qui est le dispositif interSCOT entre les différents SCOT de l'agglomération et de l'aire métropolitaine toulousaine, c'est un modèle qui amène à considérer que l'agglomération toulousaine ne peut pas supporter à elle seule l'ensemble du développement, mais que pour un développement équilibré du territoire, de ce vaste territoire métropolitain qui va jusqu'aux villes moyennes régionales, enfin, de la région en étoile autour de Toulouse puisqu'en fait il y a cette étoile de villes à peu près à une heure autour de Toulouse, le modèle

de développement, c'est de répartir, d'essayer de répartir en fait le dynamisme économique, le dynamisme de la croissance démographique, le dynamisme du développement urbain qu'on a la chance d'avoir dans cette région entre l'agglomération toulousaine, l'aire urbaine toulousaine et les villes moyennes en étoile autour de Toulouse avec entre ces deux couronnes, entre le centre et cette couronne de villes moyennes, effectivement, les pôles d'équilibre secondaires que vous évoquez. Alors, donc, le premier aspect, c'est le maintien et le développement des villes moyennes en étoile autour de Toulouse, et c'est en ce sens-là que dans le dossier, nous, on présente que ce projet de mise à 2x2 voies et de concession autoroutière peut être un outil d'aménagement du territoire au service de cet équilibre des territoires entre métropole et villes moyennes en étoile autour de Toulouse, en l'occurrence Castres-Mazamet. Alors, pour ce qui concerne plus spécifiquement peut-être l'aspect Saint-Sulpice-Lavaur, Saint-Sulpice-Lavaur, c'est effectivement des pôles d'équilibre dans cette démarche de planification à grande échelle, c'est des pôles d'équilibre qui sont aujourd'hui déjà desservis par l'autoroute puisqu'ils sont proches de l'A68, donc, je dirais que les outils, à la fois en matière d'infrastructures routières et d'infrastructures ferroviaires existent déjà pour ces pôles d'équilibre. Cela, cela me paraît clair. Donc, le projet, si vous voulez, nous, il est axé sur la RN126 parce que c'est l'axe qui capte l'essentiel du trafic entre Toulouse et Castres-Mazamet, cela, on l'a, vous le voyez dans nos études, c'est aussi le projet sur lequel des travaux ont déjà été réalisés, on a cité tout à l'heure les déviations de Castres et de Puylaurens, et des décisions ministérielles avaient déjà été prises. Donc, on est aussi sur le trajet qui est en fait le plus court entre Toulouse et Castres-Mazamet dans la situation actuelle et celui sur lequel il y a le moins de travaux à réaliser, voilà. Si vous voulez un ensemble d'éléments, on pourrait aussi citer que dans les pôles d'équilibre secondaires, et là, on le trouve dans le SCOT du Lauragais, il y a Caraman qui est proche de cet axe-là qui, aujourd'hui, n'est pas, pour ce qui concerne cette petite ville desservie par une liaison autoroutière, on y était hier. Voilà, si vous voulez, quelques éléments sur les aspects d'aménagement du territoire, et d'ailleurs, qu'on retrouve comme vous l'avez cité dans le schéma national des infrastructures de transport puisque le SNIT, effectivement, en cours d'élaboration, prévoit qu'il puisse y avoir des développements routiers pour des questions de structuration du territoire régional ou d'amélioration de la desserte et de la polarisation des pôles d'équilibre des aires métropolitaines, et il faut entendre par aire métropolitaine dans le cas qui nous intéresse, l'agglomération toulousaine et l'ensemble des espaces autour jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de

Toulouse. Donc, voilà, si vous voulez quelques éléments sur ces questions d'aménagement du territoire. Sur la question des corridors, donc, je crois, enfin, je parle sous le contrôle de la Présidente que le débat n'est pas le lieu de débat sur les corridors puisqu'on est là sur un débat qui porte sur l'opportunité d'accélérer la mise à 2x2 voies par concession ou pas. Donc, les corridors, vous le savez, il y a eu un certain nombre d'études qui ont été réalisées et qui ont fait l'objet de présentation lors des réunions de concertation qui ont eu lieu il y a un an, un an et demi à peu près. Vous savez que, donc, il y a eu ensuite un certain nombre d'échanges avec vous, d'échanges avec les élus, avec la population, mais je dirais que maintenant, on est dans une autre phase avec ce débat. Et si en fonction, je dirais, des décisions que le ministre serait amené à prendre à l'issue de ce débat, eh bien, on aura à nouveau une phase de concertation, si la décision devait être une décision de poursuite, encore une fois, on aurait à ce moment-là une autre étape de concertation sans effacer, bien sûr, ce qui s'est fait précédemment. Cela veut dire qu'on a des études, cela veut dire qu'on a entendu ce qu'ont pu dire, eh bien, les habitants de votre commune monsieur le maire, mais bien d'autres, et donc, on engrange cela, mais je dirais qu'il y aura eu un certain nombre d'évolutions, et donc, on sera amené à reprendre une phase de concertation en ayant engrangé ce que vous avez dit mais en rééchangeant à la fois avec les élus, les maires, la population, dans un dispositif à nouveau de concertation sur ces nouveaux corridors et ces nouveaux fuseaux.

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Merci de ces précisions. Je vais maintenant sélectionner des intervenants au fond de la salle. Donc, je vois un monsieur qui a un papier dans la main, ensuite, il y a un monsieur en gris, qui est là, et une dame qui est devant le panneau bleu, blonde à lunettes. Allez-y !

Michel BESCON : Bonsoir messieurs dames, Michel Bescon de Cuq-Toulza et je suis responsable de commande publique dans un établissement public. Moi, je voudrais évoquer l'équilibre financier de la concession. Alors, si je me base sur des réalisations récentes similaires, c'est-à-dire des constructions d'autoroute en plaine et en secteur rural, on est sur des projets qui coûtent environ entre 9,3 millions d'euros TTC et 10 millions d'euros par kilomètre. Alors, ramener à la distance à réaliser pour l'autoroute Castres-Toulouse, cela nous amène environ à 500 millions d'euros. C'est un projet qui fait 500 millions d'euros en financement et en coût d'investissement. Alors, si j'en crois les derniers montages à la mode pour financer ce type de projet, on partirait sur un projet avec 20 % de financement en fonds propres et 80 % de financement par les actionnaires, c'est ce

qui a été retenu pour l'autoroute Pau- Langon. Alors, 100 millions d'euros en fonds propres et 400 millions d'euros en dette bancaire, si vous ajoutez à cela sur 50 ans les frais de gestion et d'entretien de l'autoroute, vous arrivez à une somme de 100 000 euros par jour qu'il faut décaisser. En face de cela, vous aurez les recettes de péage. Alors, j'ai essayé de les évaluer de façon objective et je n'arrive pas à dépasser sur les bases économiques actuelles 55 000 euros par jour. Ce qui veut dire donc... 100 000 euros de sortie, 55 000 euros de rentrée. On est, donc, sur un projet qui, financièrement, est complètement déséquilibré. Alors, la subvention d'équilibre, je n'y crois pas, vous n'en aurez pas, tout simplement parce que plus personne n'a d'argent, il restera, pour sortir de cet imbroglio, une clause dite de déchéance par laquelle les collectivités territoriales qui participeront à la convention de financement s'engageront à régler à l'issue d'une période d'à peu près de dix ans l'intégralité de la dette bancaire, c'est-à-dire une charge qui correspondrait à environ 300 millions d'euros. Alors, la question que je pose, c'est est-ce que les élus du Tarn, parce qu'ils seront les seuls à financer cela, sont prêts à s'engager de cette façon ?

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Je finis les trois intervenants et je passerai la parole à la DREAL qui préparera la réponse en ce qui concerne effectivement l'Etat dans la mesure où l'intervention interpellait aussi des collectivités. Deuxième intervenant.

Philippe BILOTTE : Je suis Philippe BILOTTE de Cambon-lès-Lavaur et je suis agriculteur. J'ai entendu une personne dans la salle qui disait, bon on n'est pas à 400 hectares près, vous me direz au point où on en est, c'est sûr que cela ne compte pas énormément et en faisant un remembrement, c'est facile d'arranger ce qui aura été détruit. Il n'y a pas besoin d'avoir fait math sup pour comprendre que si on retire 400 hectares, on ne va pas les retrouver comme cela. Où c'est qu'on va retrouver ce foncier ? Première question, expliquez-moi ! Et à mon avis, j'ai mon idée, ce sont des gens qui vont partir à la retraite et on va leur piquer le foncier. Donc, aujourd'hui, on est de moins en moins nombreux et demain, on le sera encore plus..., encore plus moins nombreux. D'accord ? Cela, c'est le premier point. Deuxième point, on va de plus en plus vers des problèmes alimentaires. Aujourd'hui, j'ai l'impression que personne n'en est conscient, mais quand on s'en apercevra, à mon avis, cela sera trop tard. Et puis, je voudrais revenir à la liaison qui a, je trouve dans cette réunion, assez bien porté son nom, c'est la liaison Castres-

Toulouse. Puisque moi, j'habite à Cambon-lès-Lavaur, je suis en plein milieu. Récemment, je voudrais m'adresser aux gens du Conseil Général, cela s'est passé l'an dernier, pour venir chez moi, vous avez deux départementales : si vous venez de Lavaur, vous prenez la D12 et après, on utilise la D43. Aujourd'hui, ces routes ont été limitées à un tonnage de 19 tonnes. Donc, à qui va servir cette autoroute ? Puisque moi, le premier, elle ne me sera plus utile et je ne serai pas le seul. Deuxième question. Et j'aimerais avoir une réponse. Et juste pour finir, j'avais un troisième sujet mais, bon, je suis venu à la réunion et je n'ai rien préparé, contrairement à beaucoup de gens. Je trouve... Enfin, je suis un peu déçu par le débat de ce soir car on n'aura absolument rien appris si ce n'est de voir des gens qui sont pour, des gens qui sont contre, des gens qui vont se battre et se déchirer mais j'ai l'impression que tout est déjà calculé et tout est déjà prêt, et je suis un peu déçu par le débat de ce soir. Merci !

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Je donne maintenant la parole à la dame blonde aux lunettes. Allez-y !

Arianne CANCEL : Voilà ! La dame blonde aux lunettes va s'adresser à tout le monde. Voilà ! Je suis Arianne CANCEL, j'habite à Cambon-lès-Lavaur et je parcours, effectivement, 53 kilomètres matin et soir pour me rendre à mon travail. Comme beaucoup de gens, nous sommes de plus en plus obligés de nous expatrier hors du département pour aller trouver du travail. Nous avons... Comme beaucoup de gens, effectivement, j'éprouve de la fatigue, matin et soir, ce sont des journées très longues. Alors, aujourd'hui, je suis venue mais j'ai l'impression que je me suis trompée un petit peu de réunion parce que je pensais que j'allais pouvoir intervenir dans une réunion où le débat porterait sur les différentes possibilités d'aménagement du territoire. Or, je constate une chose, le sujet, finalement, n'est centré que sur l'opportunité d'accélération du projet de mise à 2x2 voies. Or, il me semble que...

Jean-Yves OLLIVIER : S'il vous plaît, laissez madame s'exprimer !

Arianne CANCEL : C'est ce que disait monsieur à côté de vous, là, à la cravate, à côté, tout à l'heure, il s'agit de discuter de l'opportunité d'accélération du projet de mise à 2x2 voies. Or, moi, il me semble que beaucoup de personnes ont apporté des arguments économiques, sociaux, et cetera, qui sont très pertinents. Premièrement, si nous sommes obligés de nous expatrier pour aller chercher du travail bien loin, c'est

que nous vivons une conjoncture économique depuis à peu près une vingtaine d'années qui est de plus en plus défavorable. Ensuite, à cette conjoncture économique de plus en plus défavorable et qui ne va que s'aggraver, nous assistons à une désertification des différents territoires avec la fermeture des services publics, fermeture des écoles, fermeture du trésor public, fermeture des postes, et cetera. Les voies ferroviaires disparaissent progressivement ou alors lorsqu'elles sont encore existantes, les arrêts sont purement et simplement supprimés, les bus, la fréquentation... Les bus passent... Il y a très peu de bus que nous pourrions emprunter pour nous rendre à notre travail. Une personne parlait aussi de tout ce qui était sanitaire, la difficulté de transport sanitaire, je ne peux que déplorer comme beaucoup de gens, la fermeture des hôpitaux dans les petites localités, ce qui oblige les ambulanciers ou le SAMU d'aller porter les malades dans les grands pôles comme Toulouse. Par ailleurs, en ce qui concerne les universités...

Jean-Yves OLLIVIER : S'il vous plaît !

Arianne CANCEL : ... on nous parle aussi de désenclavement. Mais le désenclavement qui pourrait être résolu par le développement de cet axe à 2x2 voies payant, bien sûr, à nos frais d'ailleurs, ce désenclavement ne ferait qu'aggraver une chose, c'est-à-dire, la fuite des Tarnais vers Toulouse parce que qu'on le veuille ou non, Toulouse est comme un pôle centralisateur économique. Donc, en aucun cas, Castres-Mazamet ne seraient désenclavés, bien au contraire, les gens iraient encore... iraient beaucoup plus facilement sur Toulouse, cela leur faciliterait d'autant plus le développement. Alors, moi, je me pose la question de savoir...

Jean-Yves OLLIVIER : S'il vous plaît, laissez madame finir !

Arianne CANCEL : ... pourquoi est-ce qu'on ne propose pas, justement, de développer d'autres infrastructures tel que l'a évoqué le premier intervenant, le syndicaliste de Revel, à savoir le développement des transports publics parce que cela, de cela, il n'en est nullement question dans la brochure. Moi, quand je lis la brochure, je fais une petite analyse. Bon, j'ai fait des études littéraires, c'est vrai, mais déjà comme d'autres, mais déjà...

Jean-Yves OLLIVIER : Vous préparez votre conclusion, s'il vous plaît, madame !

Arianne CANCEL : ... déjà on s'aperçoit que tout est gagné, qu'on n'a plus aucun choix et puis...

Jean-Yves OLLIVIER : Votre temps est terminé. Merci ! Je donne la parole à Philippe Grammont sur la question qui interpelle directement la DREAL.

Philippe GRAMMONT : Merci ! Quelques éléments sur les coûts, la question des coûts, subvention d'équilibre, et cetera. Les coûts, si vous voulez, une diapositive va s'afficher, on va vous montrer les différents éléments là-dessus.

Jean-Yves OLLIVIER : S'il vous plaît ! S'il vous plaît, restez un peu silencieux pour que finissions..

Philippe GRAMMONT : Le coût des travaux s'élève, vous le voyez ici, en montant actualisé donc 2009 à 333 millions d'euros TTC. Donc, cela, c'est ce qui reste effectivement à réaliser, les apports en nature, c'est-à-dire les déviations de Puylaurens et les déviations de Soual qui sont apportées, effectivement, dans le cadre de cette concession, vous les voyez ici en montant actualisé sachant que cela n'a pas trop de sens de les actualiser puisque ce sont des déviations qui sont déjà réalisées. Et, effectivement, il y a aussi une certaine somme qui est déjà engagée et programmée dans le cadre du contrat de plan « Etat-Région » en cours. Si vous voulez, par rapport à cela, effectivement, on a estimé, nous, dans nos études qu'il y avait une subvention d'équilibre qui serait à apporter par la puissance publique à hauteur de 100 millions hors taxes, une valeur 2006, donc, c'est 113 millions d'euros hors taxes en valeur 2009 qui seraient, donc, effectivement une subvention qui viendrait... dont, on considère aujourd'hui qu'elle serait nécessaire pour équilibrer l'opération. Mais bien sûr, la vérité, je dirais sur le montant de cette subvention d'équilibre, sur le montant des péages, sera quelque chose qui sera connu au moment de l'appel d'offres de concession s'il doit y avoir appel d'offres de concession. Par rapport à ce que vous disiez, il n'y aura pas de subvention d'équilibre. Je crois que, de toute façon, si une subvention d'équilibre s'avère nécessaire pour équilibrer l'opération, l'opération ne se fait pas s'il n'y a pas de subvention d'équilibre. Ce n'est pas plus compliqué que cela. Cette subvention d'équilibre, elle est, de façon générale, sur les projets de ce type, apportée à cinquante-cinquante entre l'Etat et les collectivités locales. Voilà ! Et puis, vous évoquiez, effectivement, une clause spécifique qui existe dans le contrat de l'A65 entre Langon et Pau qui est effectivement une clause de déchéance, mais je voudrais dire là-dessus que de toute façon, les contrats, les projets de contrat de concession, dans la mesure où il y a des cofinanceurs, seront de toute façon examinés, les clauses de ces contrats seront au préalable, bien sûr, examinées avec les cofinanceurs et le montant de la subvention d'équilibre tel

qu'on l'évalue ici permet de se passer parfaitement de ce type de clause qui est tout à fait, je dirais, exceptionnelle. Et donc, dans ce type de contrat, et on a eu hier, d'ailleurs, le témoignage d'un concessionnaire sur l'A19 dans le cadre de ce débat public qui montrait que, dans son cas par exemple, il n'y a pas du tout ce type de clause. Voilà !

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! La DREAL a fourni sa réponse. Donc, nous allons passer à un autre lot de questions. Donc, je prends au milieu de cette travée. Donc, le monsieur avec le pull bleu, le monsieur qui lève le bras avec des lunettes et enfin, le monsieur à cheveux blancs qui brandit ses quatre pages.

Jean-Pierre PARIS : Bien, merci. Merci, Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je me présente. Donc, je suis Jean-Pierre Paris, je suis Président du SCOT du Pays d'Autan, géologue et j'ai, dans les dernières quinze années de vie professionnelle, travaillé dans une filiale du CNES à Toulouse et effectué matin et soir le trajet Castres-Toulouse sur cette nationale 126 qui est l'objet de ce débat et de son amélioration. Le projet d'aménagement du territoire du SCOT porté par le Pays d'Autan, c'est-à-dire par 33 communes représentant 98 000 habitants et 42 000 emplois a été conçu avec un objectif volontariste. Cet objectif modeste, plus 10 000 habitants et 4 000 emplois, d'ici 2030 ne pourra toutefois être atteint qu'avec la réalisation rapide d'une voie autoroutière reliant notre territoire à la métropole régionale. Dans le cas contraire, nous aurions un projet avec un déclin et non un développement durable. Toutefois, ne limitons pas notre réflexion à notre seul petit coin de territoire mais replaçons-le dans un contexte régional. La croissance urbaine de Toulouse entraîne une dégradation de qualité de vie et une saturation et un impact sur l'environnement non négligeable. Citons l'énorme consommation d'espaces : 15 000 hectares dans les dix ans à venir que cette croissance engendre ou va engendrer. Rappelons que comme il a été dit, l'autoroute ne représente qu'une petite partie, c'est-à-dire 345 hectares. Pour faire face à cette situation, les territoires autour de Toulouse ont commencé à s'organiser et dans ce cadre, voyons ce que dit la charte interSCOT de l'aire urbaine toulousaine. Cette charte prévoit un développement de la couronne toulousaine autour de Saint-Sulpice, Villefranche-de-Lauragais, Auterive c'est le premier cercle de l'aire périurbaine, ce qui figure dans les documents de la DREAL. D'autre part, cette charte précise qu'il faut dans un second cercle, et je cite la charte : « conforter l'espace régional de proximité polarisé autour des villes moyennes régionales appelées à devenir des pôles d'appui au développement toulousain ». Cela veut bien dire qu'il y a un

intérêt régional au développement des villes moyennes situées à environ une heure de Toulouse. Ces villes, il n'y en a pas 50, il y a Montauban et Albi qui sont devenus rapidement des pôles importants, il y a ensuite Castres-Mazamet qui reste le second bassin d'emploi industriel mais qui est en perte de vitesse. Donc, le désenclavement du Pays d'Autan est bien inscrit dans la réflexion de l'aire urbaine. Il est parfaitement cohérent avec la charte interSCOT et je regrette que l'on ait fait souvent de ce document très riche et très intéressant des lectures parfois un peu rapides. Le Pays d'Autan, situé au carrefour de flux de circulation Nord-Sud d'Albi vers Revel et Castelnaudary et Est-Ouest de Toulouse-Mazamet vers Saint-Pons, et la Méditerranée avec la réalisation rapide d'une autoroute, a toutes les chances de bénéficier d'un nouvel élan et d'un développement durable. Donc, pour que vive notre Pays d'Autan, vivement l'autoroute.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Le deuxième intervenant.

Guy BOUSQUET : Guy Bousquet, Chef d'entreprise à Castres. Je voudrais vous parler du territoire du sud castrais qui est un formidable territoire que nous, chefs d'entreprise, nous aimons passionnément. Il est riche en savoir-faire et c'est... voilà, j'ai perdu le fil ! Il est riche en savoir-faire. Nos chefs d'entreprise qui le composent sont très attachés à cette région sauf que depuis quelques temps, depuis une dizaine d'années, cet attachement a des limites. Depuis plus de dix ans maintenant, nous voyons la succession d'annonces et puis de contradictions. Et en tant que chefs d'entreprise, nous avons besoin de perspectives, nous avons besoin de pouvoir voir, de pouvoir savoir qu'est-ce qui se fera, de quoi sera fait demain et notamment au niveau des infrastructures. Nous avons besoin de programmer, nous avons besoin d'avoir une visibilité suffisamment importante pour pouvoir, justement, planifier nos investissements. Or, aujourd'hui, nous ne sommes pas dans cette situation. Ce que je demande aujourd'hui à la commission, c'est de bien vouloir, enfin, à la commission de transmettre, la commission qui transmettra, bien sûr, à l'Etat de nous donner une réponse claire et définitive, sans ambiguïté. Voilà pour ce qui est des demandes par rapport aux investissements qui, forcément, en découlent des emplois. J'ai entendu ici et là des histoires de coût. Evidemment qu'on souhaite une infrastructure la moins chère possible et je demande à tous les intervenants d'essayer de réfléchir à ce que cela coûte le moins cher. Mais il faut savoir une chose, c'est que nous serons obligés de payer. Nous paierons qu'il y ait une autoroute ou qu'il n'y ait pas d'autoroute. Pourquoi nous paierons s'il n'y a pas d'autoroute ? Nous paierons s'il

n'y a pas d'autoroute parce que les entreprises fuiront ce département. Les entreprises fuiront ce département et celles qui pourraient y venir n'y viendront pas. Et si elles n'y viennent pas, cela fera une perte considérable au niveau des collectivités locales parce que vous savez très bien que les entreprises sont quand même une source de richesse pour les salariés qui y travaillent mais aussi pour les communes et les collectivités qui y sont. Et s'il y a une fuite, ces collectivités se retrouveront dans de grandes difficultés et ces difficultés, elles ne pourront les compenser que par la répartition de ces charges et ce manque à gagner sur les gens qui y resteront. Donc, par ce biais, les gens qui y resteront, en fait, il y en aura de moins en moins. J'ai perdu ma conclusion mais je vais y arriver. Donc, en tant que payeur, payons pour une infrastructure plutôt que de payer pour l'erreur de ne pas avoir fait cette infrastructure. Merci.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Le troisième intervenant.

Max GUIRAUD : Max Guiraud, retraité à Castres. Madame la Présidente, mesdames, messieurs. Je voudrais poser une question aux personnes de la DREAL parce que j'aimerais avoir une précision sur un aspect du dossier qui a été présenté. Entre Verfeil et Castres-Mazamet, il n'y a pas de problème, l'Etat tout cela, est clair. Par contre, je suis surpris que le périmètre de la zone d'étude s'arrête juste à la limite de la communauté d'agglomérations Castres-Mazamet. J'ai souvenir du deuxième intervenant à la réunion de Soual, de Revel, pardon, qui a osé dire qu'après Mazamet, il n'y avait plus rien. Je ne sais pas s'il y a des habitants ici de Labastide-Rouairoux, de Lacabarède ou de Saint-Amans, excusez ce monsieur parce qu'il croyait que vous n'existiez pas. Comme si derrière, il n'y avait plus rien. On dirait qu'après Castres-Mazamet, on tombe dans la mer. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec cette version de la géographie parce qu'après Castres-Mazamet, il y a d'abord toute la Vallée du Thoré, avec une population importante, avec des industries, avec de l'activité touristique, avec des agriculteurs, et que toute cette zone-là est liée à Castres-Mazamet et qu'elle a aussi besoin d'une ouverture sur Toulouse. Les enfants de Labastide-Rouairoux, Saint-Amans, Lacabarède et autres vont plus souvent poursuivre leurs études en face à Toulouse qu'à Montpellier, et puis, cette zone-là qui n'est pas dans le périmètre de l'étude représente une large partie du Parc Naturel et Régional du Haut Languedoc, ce n'est pas neutre en termes d'image ni d'attractivité. On y trouve une multitude de chambre d'hôtes, des sites naturels de qualité, des activités, des animations. Le jour où il y aura une liaison routière de

qualité avec l'agglomération toulousaine, quelles répercussions, quelle augmentation de l'activité touristique peut-on attendre ? Quelle peut être la répercussion sur les trafics estimés dans l'étude ? Pour tout cela, il nous faut l'autoroute. Merci de nous donner... de nous éclairer si vous le pouvez.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien. Je vais donner la parole à la DREAL, mais je tiens à rappeler que la Commission du débat public a tenu une réunion à Brassac qui montre que nous ne sommes pas tenus à un périmètre précis, mais Philippe Grammont va répondre sur ce problème de présentation.

Philippe GRAMMONT : Effectivement, si vous voulez en termes de périmètre d'étude, à un moment donné, on a effectivement été obligé de retenir un périmètre d'étude assez circonscrit entre, effectivement, Castres-Mazamet d'un côté, et puis, l'agglomération toulousaine de l'autre. C'est le périmètre dans lequel, en fait, s'inscrit la liaison. Alors, cela ne veut pas dire effectivement, bien sûr, qu'il ne se passe rien au-delà de ce périmètre, d'ailleurs, aussi bien du côté de l'agglomération toulousaine que du côté de la Montagne Noire, et puis, de Lacaune, et cetera. Mais ces éléments-là sont pris en compte, si vous voulez, vous voyez là le périmètre d'étude sur lequel on a travaillé de façon privilégiée, qui était un périmètre d'étude sur lequel on a pu conduire des études relativement plus fines, notamment d'approche environnementale, écologique, et cetera, mais évidemment, il se passe des choses au-delà de cela et, évidemment, ces éléments, en fait, on les retrouve par exemple dans le cadre des études de transport, multimodales de transport en données d'entrée, si vous voulez, par exemple, en termes de trafic ou d'ailleurs de déplacement ferroviaire aussi pour les gens qui viendraient prendre le train à Castres-Mazamet par exemple.

Jean-Yves OLLIVIER : Merci ! Bien, je vais donner maintenant la parole. On va tout à fait aller au fond. Monsieur avec le dossier rouge, ensuite, le monsieur en T-shirt blanc qui a le dossier du débat public et, enfin, à gauche, le monsieur qui est au bar. Allez-y monsieur.

Olivier LAMARQUE : Oui, bonsoir ! Olivier Lamarque, Laboratoires Pierre Fabre. Je voudrais revenir sur deux points qui ont été abordés à l'occasion des dernières réunions. Le premier concerne notre plan de développement d'entreprises puisqu'une dame a demandé à Revel ce qu'était notre plan de développement d'entreprises. Donc, je voudrais apporter quelques précisions par rapport à cela. On a mis en place un

plan qui est assez exemplaire entre le Sud du Tarn et la Haute Garonne destiné à faciliter les déplacements des collaborateurs. Il est destiné à favoriser l'usage des transports collectifs et conjugue l'ensemble des moyens de communication qui s'offrent à nous sur le territoire de Castres et de Toulouse, c'est-à-dire la route, l'air, le fer et le numérique car l'autoroute est un outil de compétitivité du territoire au même titre que les autres moyens de transport. A l'image des actions que mènent les collectivités locales, nous nous employons à développer tous les moyens de transport. S'il vous plaît, n'opposez pas les modes de transport les uns aux autres, ils sont complémentaires. Sur Castres, nous avons mis en place des bus et des navettes pour les déplacements des collaborateurs. Entre Castres et Toulouse, nous avons mis en place des navettes collectives destinées à regrouper les déplacements. Nous avons également mis à disposition des bus pour les déplacements en groupe avec une moyenne de 12 bus par semaine. L'entreprise a encouragé au niveau du rail, l'ouverture de deux arrêts ferroviaires, afin de faciliter l'usage du train par les collaborateurs. Nous avons négocié avec la SNCF en 2000 aux Cauquillous à Lavaur, l'ouverture de la gare des Cauquillous qui est un arrêt SNCF afin de faciliter les trajets entre Castres et Lavaur pour les collaborateurs et dans le même esprit, nous avons appuyé et soutenu la prochaine ouverture de la gare Gallieni à proximité du Cancéropôle de Toulouse. Et enfin, nous avons facilité l'utilisation du train pour les collaborateurs en mettant en place un parking à la gare de Castres. Au niveau aérien, nous encourageons les déplacements sur Paris et Lyon depuis l'aéroport de Castres pour tous les collaborateurs qui habitent le territoire. Et dans le domaine du numérique, nous avons multiplié les salles de visioconférences entre Castres et Toulouse. Elles ont permis de diminuer sensiblement les déplacements aériens à travers le monde. Mais il n'en demeure pas moins vrai que nous avons besoin de nous rencontrer et de nous déplacer. Quelqu'un a dit lors de la première réunion que le laboratoire Pierre Fabre avait pu se développer depuis Castres sans autoroute. Mais le monde a changé, en 40 ans. La mondialisation nous oblige à adapter nos modes de fonctionnement. Les communications ne peuvent plus être un obstacle. L'autoroute, c'est un outil essentiel de compétitivité de notre pays et de nos territoires. Il suffit de voir pour s'en convaincre, les niveaux d'investissements autoroutiers chez nos voisins ou vers des pays plus lointains. Tous les pays développés, toutes les puissances économiques ne cessent d'améliorer leur réseau de transport : rail, route, air, mer. Ils investissent dans tous les domaines. L'autoroute est pour nous l'opportunité de poursuivre depuis Castres le développement du groupe à l'international sans renoncer à nos racines. Castres-Mazamet doit être perçu comme un territoire

facilement accessible. Les transports ne peuvent plus être un frein dans une économie mondialisée. On ne peut pas faire du territoire de Castres-Mazamet un de ces derniers dinosaures qui demeurent à plus d'une heure de toute autoroute. Alors oui, pour rester compétitifs, pour continuer à nous développer depuis Castres, nous avons besoin de l'autoroute. Sans cela, nous ne nous battons pas avec les mêmes armes que nos concurrents. Oui, nous sommes favorables à acquitter un péage pour pouvoir continuer à créer de l'emploi et de la richesse ici plutôt que de les voir partir ailleurs.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Monsieur en T-shirt blanc. A vous la parole.

Jean-Maurice BOURGUEIL : Bonjour ! Je suis habitant de Cambon-lès-Lavaur, je suis ingénieur à la retraite. J'ai travaillé dans l'hydraulique et...

Jean-Yves OLLIVIER : Quel est votre nom ?

Jean-Maurice BOURGUEIL : Pardon ! Jean-Maurice Bourgueil. J'ai travaillé dans l'hydraulique et j'ai toujours constaté que lorsqu'on relie un petit réservoir avec un gros tuyau à un gros aspirateur, très rapidement, le petit réservoir est asséché. Deuxième constatation, deuxième question, je voudrai savoir ce que pensent les commerçants de Castres. Est-ce qu'ils pensent que ce sont les... en cas d'autoroute, est-ce que ce sont les Toulousains qui vont se précipiter sur l'autoroute pour aller faire leurs courses sur Castres ? Ou est-ce que ce sont les Castrais qui vont prendre l'autoroute pour aller faire leurs courses à Toulouse ?

Jean-Yves OLLIVIER : S'il vous plaît !

Jean-Maurice BOURGUEIL : Dernier point, je n'ai rien préparé donc, je serai bref. Dernier point, 7 euros pour gagner un quart d'heure, cela fait, sauf erreur de ma part, 28 euros de l'heure. Je voudrai savoir qui est prêt à donner 28 euros de l'heure pour gagner une heure de temps ? Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien ! Troisième intervenant.

Antoine DUBOST : Bonsoir ! Antoine Dubost, Maurens-Scopont. D'ailleurs, je voudrais juste dire que, vu le nombre de Castrais qu'il y a ce soir, cela ne doit pas être si pénible de prendre la RN 126. Alors, ma question, la voici, la table

ronde de Caraman a mis en évidence à travers les exemples de trois autoroutes que la raison d'être d'une autoroute, c'est d'établir une liaison entre deux régions. L'autoroute A68 Toulouse-Albi est présentée comme le début de la liaison Toulouse-Rodez-Lyon. L'autoroute A66, Toulouse-Pamiers ferait partie de l'axe Paris-Barcelone. L'autoroute A19 relie l'autoroute A10 aux autoroutes A6 et A5, c'est la liaison entre les Pays de Loire et de la Bourgogne. En ce qui concerne le projet d'autoroute Toulouse-Castres, pouvez-vous nous dire si vous avez des projets secrets de liaison avec Millau ou avec Béziers ou si vous êtes en train d'introduire un nouveau concept qui serait 2x2 voies sans issue ou autoroute cul-de-sac ? Merci.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien, s'il vous plaît ! Bon, concernant l'intégration de la liaison Toulouse-Castres dans une liaison plus vaste pouvez-vous donner des éléments ?

Philippe GRAMMONT : Ecoutez ! Aujourd'hui, il n'y a pas, effectivement, de prolongement de projet caché, de prolongation envisagée de cet axe au-delà, effectivement, de Castres-Mazamet, on est bien aujourd'hui sur un débat qui concerne, effectivement, la liaison entre Toulouse et Castres-Mazamet. Quant au fait que tous les projets autoroutiers seraient des projets forcément interrégionaux, je ne suis pas sûr que ce soit forcément le cas. Vous citez, effectivement, celui... enfin l'autoroute qui, aujourd'hui, va jusqu'à Pamiers, il n'y a pas non plus, je vais vous le dire, aujourd'hui dans les cartons, non plus, de projets cachés, A66 par exemple... il n'y a pas non plus dans les cartons de projets cachés de prolongement en direction de Barcelone d'une autoroute en création. Après, c'est vrai que le réseau autoroutier, c'est bien sûr le réseau majeur structurant du territoire national et que, de façon habituelle, effectivement, les autoroutes transcendent, et c'est heureux, les frontières administratives, départementales ou régionales.

Jean-Yves OLLIVIER : Bien, qui veut la parole ? Alors, je vais prendre au milieu de cette travée le monsieur avec une petite barbe et des lunettes, ensuite, le monsieur à chemise bleue, et le monsieur au pull rayé bleu et jaune.

Guy MILLAN : Bonsoir ! Guy Millan, Président du Conseil de développement du Pays d'Autan. Depuis plus de vingt ans, le Sud du Tarn subit une lente érosion démographique accompagnée d'une perte substantielle d'emplois industriels en contradiction avec la vitalité de l'aire toulousaine et ses répercussions sur les villes comme Montauban, Albi ou Pamiers

qui génèrent de l'emploi tout en augmentant aussi la population. Il n'est pas nécessaire d'être un brillant économiste pour constater que l'essor de ces villes, ne disposant au départ d'aucun atout particulier, est le résultat d'une liaison autoroutière rapide et surtout sécurisée avec la capitale régionale. Le débat pour le désenclavement routier de Castres-Mazamet n'est pas nouveau, il a même suscité dans un passé récent une forte mobilisation des forces vives de ces territoires qui, à l'issue d'une manifestation importante, ont rappelé aux représentants de l'Etat notre attente et surtout notre impatience. Nous avons été écoutés mais pas entendus. Résultats : 11km500 en 2x2 voies en 15 ans. C'est inacceptable ! Parallèlement à notre action en faveur du désenclavement, un lobby d'opposants s'est organisé. Il regroupe essentiellement ceux qui habitent sur ou en bordure du tracé projeté et qui sont, en général, géographiquement proches de l'agglomération toulousaine. Clairement exprimé, le refus nous paraît compréhensible. Mais que l'on masque la défense d'intérêts particuliers, aussi légitime soit-il, en mettant en avant des concepts à la mode tels le ferroviaire ou l'environnement me paraît intellectuellement discutable. Soyons clair ! Nous ne voulons pas une autoroute pour que les seuls Tarnais puissent aller travailler quotidiennement à Toulouse. Nous ne voulons pas non plus que notre territoire devienne un territoire dortoir ou même une espèce de grande banlieue résidentielle. Nous avons une autre conception de l'aménagement du territoire. Nous voulons que le désenclavement routier permette à des entreprises de s'installer durablement et de se développer sur nos zones industrielles ou nos zones de chalandise. De ce fait, la polémique sur le prix du péage nous paraît anecdotique. La jeunesse de notre territoire n'a qu'une envie, elle exige, comme nous l'avions exigé, il y a 40 ans, le droit de vivre et de travailler au pays, un pays qui a une histoire industrielle riche, s'appuyant sur une culture entrepreneuriale et un savoir-faire reconnu, un pays qui s'est courageusement engagé dans une reconversion industrielle pour pallier le haut déclin de ses industries traditionnelles, un pays qui propose aux chefs d'entreprises de la technopole du Causse favorisant l'innovation mais aussi un pôle dynamique d'enseignement supérieur et de recherche, un pays qui s'implique fortement dans le pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé, en réseau avec Toulouse, un pays qui dispose aussi d'atouts touristiques et culturels qu'il convient de valoriser. La réussite de cette politique dont dépend l'avenir du pays a un nom : « L'autoroute Castres-Mazamet-Toulouse à l'horizon maximum de cinq ans ». Passé ce délai, il sera trop tard, et le déclin du Pays d'Autan deviendrait inéluctable. Cela ne serait d'ailleurs pas sans incidence pour le développement harmonieux de l'aire toulousaine. Ce sont les raisons essentielles qui

ont conduit le Conseil de Développement du Pays d'Autun à s'engager pour que, demain, l'industrie d'une simple liaison autoroutière Castres-Mazamet-Toulouse devienne enfin une réalité. Merci !

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Monsieur, à vous la parole !

Alexandre JACQUIN : Merci de me donner la parole ! Bonsoir mesdames et messieurs ! Je me présente. Alexandre Jacquin, je suis ingénieur et je travaille dans le domaine de la collecte et du traitement des déchets ménagers. Et mon activité professionnelle m'a fait rencontrer, je dis malheureusement, beaucoup de personnes en difficulté et c'est d'eux dont je voudrais parler ce soir et qui me motive pour parler dans ce projet et dans ce débat. Donc, je pense depuis longtemps que cette autoroute est nécessaire parce qu'elle va créer de l'activité sur son trajet, que cela va permettre d'attirer des entreprises qui, pour le moment, ont plutôt tendance à s'installer autour de Toulouse, que cela va permettre de créer des emplois, des services et que cela va permettre de consolider l'économie du Sud du Tarn. Je sais bien que tout le monde n'est pas d'accord avec cette analyse. Je sais bien que certains craignent qu'au contraire, cela crée une aspiration et que cela vide le Sud du Tarn. Cette vision négative, je l'entends mais je ne la pense pas crédible. A titre personnel, je ne suis pas originaire de la région, j'ai vécu une implantation d'une autoroute, et je pense que cela a eu au contraire un effet bénéfique. Donc, ici pourquoi je pense que l'autoroute est nécessaire pour plusieurs raisons. Comme les experts nous l'ont dit de façon très claire, oui, pour moi, l'autoroute est porteuse de développement. C'est une confirmation mais ce n'est pas une surprise. Si l'on regarde quels ont été les effets de l'arrivée de l'autoroute à Albi, les chiffres sont sans appel, avec 7 247 emplois créés entre 1993 et 2007 sur le secteur d'Albi-Carmaux. Monsieur, vous me demandez de vous le prouver, je pense que ces chiffres le prouvent naturellement. Ce développement, il est visible dans le domaine des services et de l'industrie. Les représentants de la Chambre des Métiers, qui ont parlé à Brassac et à Revel, ont montré là aussi, chiffres à l'appui, que la création d'entreprises artisanales a été très importante sur l'axe Toulouse-Albi au cours des dernières années, alors qu'elle a été nulle ou même négative sur l'axe Toulouse-Castres. Mais, il y a une donnée qu'il est important de prendre en compte parce qu'elle touche à la partie la plus fragile de notre société, celle qui mérite qu'on fasse le plus d'effort et de solidarité. Cette donnée, elle réside dans le nombre de bénéficiaires du RMI. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure,

malheureusement, dans le domaine des déchets ménagers, ce sont des personnes qu'on rencontre régulièrement. Et cela déchire toujours le cœur de les rencontrer. En 2004... Je ne plaisante pas avec cela. En 2004, il y avait 1 623 bénéficiaires du RMI dans la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois, il y en avait 1 752 dans la Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet. De 2004 à 2009, ces chiffres ont malheureusement augmenté partout, mais pas dans les mêmes proportions. A Albi, en cinq ans, le nombre de bénéficiaires du RMI a augmenté de 7,3 %. Je me suis bien renseigné. A Castres-Mazamet, pendant la même période, il a augmenté de 14 %, c'est-à-dire le double. On ne peut pas tricher avec ces chiffres. Cette réalité n'est pas contestable et je crois qu'il faut vraiment en tenir compte. Oui, l'autoroute est porteuse de développement, et ce développement bénéficie à toutes les couches de la population, y compris les plus démunis qui ont, dans des conditions favorables, plus de chance de revenir à la vie active. Se disputer sur les grands principes et sur le développement durable, c'est bien, c'est beau, ce n'est pas complètement inutile. Ce n'est pas complètement inutile mais il faut être conscient que cela reste un discours de riches. Les gens qui sont au RMI, qui sont au chômage, ils ne se moquent pas de l'avenir de la planète, mais ce dont ils ont besoin, et au plus vite, c'est de retrouver un emploi. Si l'autoroute peut servir à cela, il n'y a pas à hésiter. Franchement, je suis pour l'autoroute. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : La troisième, allez-y monsieur !

Arnaud BOUSQUET : Bonsoir ! Arnaud Bousquet, étudiant à Toulouse, originaire de Castres, attentif aux préoccupations environnementales et soucieux du développement économique. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, si j'ai bien compris, ce qu'on me dit, l'autoroute entre Toulouse et Castres, ce serait une catastrophe environnementale, cela va détruire le Lauragais, cela va polluer les cours d'eau, cela va dégrader la nature. J'aimerais bien que l'on me dise aujourd'hui que tous les hydrocarbures, toutes les poussières des pneus, tous les résidus se déposent sur la route parce que, sauf erreur, aujourd'hui, tout cela va au ruisseau à la première pluie. C'est vrai pour les eaux de ruissellement, c'est vrai aussi pour la pollution atmosphérique. A vitesse constante, les émissions de CO₂ sont faibles parce que les pics de consommation d'essence se produisent lors des accélérations et des redémarrages après freinage. C'est pour cela que les embouteillages, les stops, les dépassements, les feux et les ronds-points sont les facteurs de consommation et de

pollution. Et ce qui est vrai pour une voiture, l'est encore plus pour un poids lourd de 30 tonnes. Sans être devin, on peut être sûr que les voitures dans dix ans ne consommeront pas ce qu'elles consomment aujourd'hui. Il est même probable qu'une grande partie du parc automobile aura basculé sur l'énergie électrique. Cela ne réglera pas tous les problèmes environnementaux, mais cela changera quand même considérablement la donne. En conclusion, je crois qu'on peut se préoccuper d'environnement sans faire de caricature. Accuser l'autoroute de tous les maux, c'est facile et c'est dans l'air du temps. Mais quand on regarde dans les détails, on se rend compte que la réalité est bien différente des idées reçues.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien. Alors...

Arnaud BOUSQUET : Je n'ai pas fini monsieur. Je voudrais finir, répondre à la dame blonde du fond de la salle qui parlait de la conjoncture économique et qui nous disait que la conjoncture économique n'avait pas été favorable à Castres et à tout Midi-Pyrénées, qu'elle n'avait été favorable à aucun de ces endroits. Or, moi, je pense sincèrement que l'autoroute a été favorable dans des villes comme Montauban ou Albi. En effet, à Castres, nous avons 600 emplois industriels qui ont été perdus dans la période de 93 à 2006. Pendant que le bassin d'emploi Castres-Mazamet perdait des emplois, les aires urbaines de Montauban et d'Albi étaient en nette progression, pour une raison simple, une liaison autoroutière les reliant à Toulouse. Ensuite, je voudrais répondre à la dame qui nous a cité l'article 31 du Grenelle de l'environnement, concernant le développement agricole et la protection de l'agriculture. En effet, je voudrais opposer à l'article 31 dont elle parlait, l'article 29 selon lequel « l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité et des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement ». L'autoroute Toulouse-Castres-Mazamet entre totalement dans ce cadre répondant à un besoin d'intérêt local et à un enjeu d'aménagement du territoire. Enfin, je voudrais répondre à la personne qui parlait des transports collectifs selon laquelle nous devrions développer les transports collectifs plutôt que l'autoroute. En effet, tout à fait, concernant les gares, le train n'est pas un substitut à la liaison autoroutière. En effet, il ne répond pas aux problématiques de temps de trajet, il ne répond pas aux déplacements professionnels, il ne répond pas aux besoins des entreprises, et il n'a absolument aucun impact sur l'économie touristique. En effet, comment se rendre...

Jean-Yves OLLIVIER : Merci de conclure.

Arnaud BOUSQUET : ... dans le Sidobre ou la Montagne Noire lorsque l'on vient en train ? Donc, les transports écologiques sont complémentaires avec l'autoroute et nous devons les développer en parallèle de l'autoroute.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Merci. Bien ! Une nouvelle série de questions. Alors, monsieur avec le... voilà ! Monsieur ici et monsieur à lunettes avec la chemise rose derrière.

Alain BOU : Merci de me donner la parole. Tout d'abord, Alain Bou, Président de la Chambre d'Agriculture du Tarn. J'étais très sensible à l'intervention des agriculteurs puisqu'ils vivent réellement la perte de foncier, et je crois que c'est quelque chose que je vais étayer, mais l'agriculture est vraiment le premier secteur qui est touché par l'impact sur le foncier, et donc, le projet autoroutier ne sera pas neutre. Hier, dans la table ronde, on a bien montré qu'une gestion de foncier harmonieuse pouvait être... pas bénéfique, mais pouvait accompagner au niveau de la restructuration des exploitations et de l'aménagement des exploitations. Aujourd'hui, beaucoup de personnes l'ont cité, le Département du Tarn perd 4 hectares par jour et perd 1 200 hectares, de 1 200 à 1 300 hectares par an, et la France perd 66 000 hectares de SAU par an, donc, je crois que c'est... nous, agriculteurs, c'est quelque chose qui nous sensibilise très fortement. Mais je crois au-delà de l'emprise qui, aujourd'hui, est mesurable, des effets collatéraux sont importants et dépendront du nombre d'échangeurs et de l'urbanisation qui se mettra en place et des zones artisanales, et je crois que ces zones devront être gérées dans une coordination très locale dans le Sud-Tarn et avec une approche très territoire, et notamment à travers les SCOT, je crois qu'il faut qu'on ait des projets communs. Et sur l'urbanisation, on compte sur le sérieux des maires. Je crois qu'assez de dégâts ont été faits avec beaucoup de surfaces autour de l'habitat. C'est vrai que l'habitat horizontal est une chose, mais hier, le géographe nous a présenté certains exemples qui étaient quand même très parlants où on pouvait faire du collectif même en milieu rural. Donc, l'agriculture c'est quand même un acteur économique avant tout, c'est 9 000 emplois, et quand je suis en Midi-Pyrénées, j'entends dire que l'agroalimentaire, l'agriculture et ses services, c'est le plus gros employeur de Midi-Pyrénées, donc, prenons garde à ne pas tout détruire. Et aujourd'hui, l'économie du Département du Tarn, ce sont 600 millions d'euros qui sont générés par l'agriculture. Donc,

je crois que pour nous, on a besoin d'entreprises agroalimentaires performantes, présentes sur l'ensemble du territoire, et aujourd'hui, on a besoin, et moi je comprends l'appui de nos collègues des Chambres Artisanales et de la Chambre de Commerce et d'Industrie pour accompagner leurs entreprises autour, et aujourd'hui, on a quelques entreprises agroalimentaires phares dans ce secteur-là, ce sont les deux abattoirs de Castres et de Puylaurens, ce sont aujourd'hui les Salaisons de Lacaune, ce sont les Fermiers Occitans. C'est aujourd'hui la forêt qui vient à période d'exploitation, et pour les gens qui étaient à Brassac, ils ont bien entendu l'intérêt qu'il y avait de développer pour pouvoir exploiter cette forêt qui est arrivée en exploitation. Mais l'agriculture doit bien être présente dans le débat. Donc, un tracé qui consomme le minimum d'espace et qui touche le moins possible d'exploitations et une indemnisation équitable, des moyens de constituer des réserves foncières pour compenser les pertes et réaliser les aménagements fonciers, un nombre d'échangeurs réduit au strict nécessaire, l'assurance qu'on ne va pas assister à une exploitation anarchique et non concertée de l'urbanisme, j'y faisais allusion tout à l'heure..

Jean-Yves OLLIVIER : Merci de conclure.

Alain BOU : ... et aussi des zones d'activités. Donc, le développement est le choix qui sera fait, l'agriculture l'accompagnera et vivra avec.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Merci ! Il y a un deuxième intervenant.

Pascal LEPLATOIS : Je vais essayer... Bonsoir, Pascal Leplatois, je suis ingénieur de recherche dans une entreprise pharmaceutique et je suis usager de la nationale 126 depuis 1986 pour me rendre à mon travail qui se trouve à Labège et bientôt au Cancéropôle. Alors j'ai une question concernant les financements. Monsieur Grammont, ce soir, nous a dit que s'il n'y avait pas d'argent, il n'y aurait pas de projet. D'où l'importance de la position, du positionnement des collectivités dans ce débat. On sait que le Conseil Général de la Haute-Garonne s'est prononcé contre il y a environ un an et demi, que le Conseil Régional, en dépit de la réponse pas très claire de Monsieur Raynaud à Castres est plutôt favorable à un axe routier gratuit entre Castres et Toulouse. Je voulais poser la question aux représentants du Conseil Général du Tarn de savoir si, à lui seul, il pouvait se permettre de financer ce projet sachant qu'il n'y a déjà pas d'argent pour finir la rocade d'Albi. Ma question est simple : est-ce que le Conseil Général du Tarn est prêt à financer seul ce projet ?

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Quelqu'un du Conseil Général du Tarn est-il habilité à répondre à cette question ? Bien. Alors troisième question, voilà, dernière question.

Denis LOUYOT : Denis LOUYOT d'Auriac sur Vendinelle

Jean-Yves OLLIVIER : Ce n'est pas à la Commission de répondre à votre question.

Denis LOUYOT : Donc, j'avais beaucoup aimé l'intervention du monsieur là avec les ours blancs, les choses comme cela. Je trouve qu'il avait bien préparé son intervention mais c'est quand même un sujet important. Moi je sais bien qu'il a fait de l'humour, de l'ironie, et cetera, mais, en même temps, je crois que le développement, enfin, ce qu'il a dit c'est important c'est-à-dire que je ne crois pas ...

Jean-Yves OLLIVIER : Vous avez oublié de vous présenter monsieur.

Denis LOUYOT : Non, je m'étais déjà présenté mais Denis LOUYOT d'Auriac sur Vendinelle

Jean-Yves OLLIVIER : Excusez-moi !

Denis LOUYOT : Oui. Les ours blancs, il m'a fait rire avec ces ours blancs. Mais, en même temps, ce problème écologique de fond, il ne faut pas le sous-estimer, c'est-à-dire que Monsieur le sait aussi sans doute, il y a une montée des eaux aux îles Samoa, il y a les premiers réfugiés climatiques qui arrivent. Attendez ! Attendez ! Donc, c'est un problème de fond et je crois qu'il faut profiter de cela pour essayer de réfléchir à un autre mode de production, un autre mode de développement que maintenant. Et c'est vrai que jamais je n'ai entendu les opposants à l'autoroute dire : « Bon, Castres, on s'en fout, ils peuvent mourir. » Cela, ce n'est pas vrai, cela n'a jamais été dit. Par contre, le problème qui est posé c'est la liaison entre Castres et Toulouse. Est-ce que c'est une autoroute ? Est-ce que c'est une RN 126 qui est réaménagée ? Le financement de l'autoroute, moi, je trouve que c'est un peu gênant de le concéder, de le faire avec concession. Pourquoi ? Parce qu'on donne tout au privé, c'est vrai, avec un retour sur les actionnaires. Moi, je crois quand même que c'est plutôt à l'Etat à développer les infrastructures du territoire national. Alors, évidemment, on dit : « Il n'y a plus d'argent ». Si, il y a de l'argent. Là aussi, cela vient d'un

choix politique, c'est-à-dire qu'on ne peut pas tout libéraliser, moins d'impôt, bouclier fiscal, et cetera, et dire : « Après, on va aménager le territoire ». Non ! C'est vrai que quand il y a moins d'impôt, il y a moins d'argent pour redistribuer à la collectivité et là, du coup, on est obligé de passer au privé qui, lui, va rémunérer des actionnaires. Je ne sais pas si c'est vraiment le bon choix. D'ailleurs, je pense que dans la présentation de la CNDP, en fait du débat public, alors je le relis, c'est : « Projet d'achèvement de la mise en circulation à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ». Je trouve que déjà, cela induit à quelque chose, il semblerait que c'est pratiquement acquis. Non. Je ne crois pas que ce soit acquis. Et moi, je pense qu'il faudrait un réaménagement de la 126 et certainement pas en le concédant au privé.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien. C'était la dernière question. Par contre, je vais passer la parole au représentant du Conseil Général du Tarn qui a été sollicité et qui va fournir une réponse. Monsieur.

Michel BENOIT : Je vais essayer de donner un élément de réponse à ce Monsieur. Je crois que s'il avait écouté attentivement l'intervention que j'ai faite tout à l'heure, j'ai dit que l'Assemblée départementale ne se satisferait pas comme cela, de financements, sans en connaître exactement les tenants. Donc, au jour d'aujourd'hui où on se parle, il n'est pas décidé au niveau de la concession s'il y aura participation ou pas. Mais attendez ! Il faut quand même être raisonnable. Ce qui est sûr, ce qui est sûr, et je n'ai pas eu le temps de le terminer parce que nous sommes tenus comme vous à 4 minutes, il n'est pas obligé aujourd'hui que le département s'engage sur une subvention à la concession si les finances du département ne le permettent pas. Au jour d'aujourd'hui, on a beaucoup d'interrogations sur nos finances. Demain, nous en aurons certainement encore un peu plus. Et le troisième souci qui nous anime, je l'ai dit tout à l'heure, c'est le souci d'équité entre les gens qui sont déjà desservis et ceux qui ne le sont pas. Alors, laissez-nous arriver, sans présager de la décision que prendra le ministre sur cet itinéraire-là. Et puis, le jour où ce débat viendra là, soyez certain que cette position-là, qui je le rappelle a été prise à l'unanimité des Conseillers généraux du Tarn sera mise dans la balance et il n'est pas ce soir obligé que le département suive. Nous le regarderons très attentivement et comme je l'ai dit tout à l'heure, si c'est au-dessus des possibilités financières du département, mais, je crois qu'il

faudra qu'on ait, les uns et les autres, la sagesse à un certain moment et l'objectivité de se poser la question jusqu'au bout. En l'état actuel des choses, je rappelle la position, nous sommes pour une liaison rapide avec Toulouse quel que soit le mode choisi, conditionnée à des critères de financement qui seront définis dans quelques temps. Voilà !

Jean-Yves OLLIVIER : Bien. Je vous remercie. Allez, une question, une dernière question, allez avec...

Marie-Françoise BESOMBES : Marie-Françoise Besombes, je suis précaire et je tiens à m'exprimer parce que...

Jean-Yves OLLIVIER : Bon, vous avez déjà parlé.

Marie-Françoise BESOMBES : Oui. Mais c'est la fin, on est en fin de réunion.

Jean-Yves OLLIVIER : Oui, mais...

Marie-Françoise BESOMBES : Il y a des gens qui s'étaient déjà exprimés aussi.

Jean-Yves OLLIVIER : Non, non !

Marie-Françoise BESOMBES : On est en fin de réunion.

Jean-Yves OLLIVIER : Alors, derrière vous, il y a le monsieur à lunettes qui n'a pas parlé donc qui...

Marie-Françoise BESOMBES : Je voulais simplement dire que j'en ai ras-le-bol qu'on s'exprime à la place des précaires, voilà !

Jean-Yves OLLIVIER : Donc, c'est la dernière intervention.

Johan MONTEL : Bonsoir ! Je m'appelle Johan Montel, j'habite à Maurens-Scopont et je vais poser une question très rapide moins de 4 minutes. Mais par contre, je veux bien donner le restant de mes 4 minutes à la DREAL pour répondre à ma question. Alors, l'un des enjeux essentiels de l'aménagement de nos territoires, c'est évidemment celui de la maîtrise de l'étalement urbain, on en a déjà parlé ce soir. Et je voudrais parler des échangeurs. On le sait tous, les échangeurs représentent un risque fort d'urbanisation anarchique là où ils sont situés. Alors, d'ailleurs, dans le dossier du débat public sur le grand contournement autoroutier de Toulouse, page 51 étude 1 du dossier, il est précisé que « de manière systématique une autoroute introduit une urbanisation des espaces accessibles à moins de 10 minutes depuis les

échangeurs ». Le dossier prévoyait un échangeur tous les 30 kilomètres minimum pour limiter l'urbanisation. Or le grand contournement de Toulouse, il a donné lieu à de nombreux débats publics comme ce soir, et il a été refusé parce qu'il n'était pas conforme aux objectifs du Grenelle de l'environnement. Donc, c'est la raison principale. Alors, si on arrive à démontrer aujourd'hui que le présent projet d'autoroute, lui, par contre il est compatible avec le Grenelle de l'environnement ce qui reste à prouver aussi, je pose quand même la question suivante. Pourquoi amplifier le phénomène du mitage urbain et de l'urbanisation anarchique en créant 5 échangeurs sur le trajet soit un échangeur tous les 15 kilomètres environ, c'est-à-dire deux fois plus que ce qui est préconisé dans les recommandations, dans le dossier du grand contournement toulousain qui a été refusé ? Voilà, c'est tout. J'ai fini.

(Applaudissements)

Jean-Yves OLLIVIER : Bien. Si vous voulez répondre à cette interrogation et après je passe le micro à Danielle Barrès.

Philippe GRAMMONT : Oui, donc quelques éléments là-dessus. Donc, si vous voulez dans le cadre du projet que vous évoquez de grand contournement autoroutier de Toulouse, on était dans un projet totalement nouveau, je dirais, de liaison qui envisageait de contourner cette agglomération. Dans le cas qui nous intéresse, on est dans un projet de nature assez différente, puisqu'on est dans un projet de mise à 2x2 voies d'une liaison existante entre Toulouse et Castres avec, vous le savez, des aménagements pour certains d'ailleurs déjà réalisés. Donc, on voit bien qu'en matière de positionnement des échangeurs, cela se traduit de façon différente avec d'abord un échangeur à chaque extrémité de cette liaison, un échangeur qui existe déjà à hauteur de Puylaurens, je ne pense pas qu'il soit envisagé, enfin, en tout cas, nous on n'envisage pas dans le projet tel qu'il est proposé au dossier de le supprimer. Et puis, deux points quand même assez nodaux d'échanges importants qui existent avec la route qui va vers Revel, vers Soual, dans le secteur de Soual, et puis autour de Maurens-Scopont, effectivement un nœud là aussi d'échanges importants, ce qui a conduit effectivement aux 5 échangeurs que vous évoquez. Après, ce n'est pas une fatalité le développement non maîtrisé qui se passe autour des échangeurs. Cela veut simplement dire que l'arrivée d'une infrastructure de ce type-là doit être accompagnée par une démarche de projet, je crois que cela a été évoqué tout à l'heure, une démarche de projet qui doit être portée par les acteurs du territoire. Donc, ce sont toutes les démarches, notamment de schémas de cohérence territoriaux, qui peuvent, effectivement

à ce moment-là, dire des choses en matière à la fois de priorité sur ces territoires, de là où on souhaite que se développent des zones économiques, là où on souhaite que se développent, au contraire, des zones de mixité habitat-économie, des différents types d'habitats. Et donc, c'est bien cette démarche-là de structuration du territoire, portée parce que c'est de leur compétence par les collectivités, qui doit accompagner ce type de grand projet d'infrastructure, d'ailleurs, que ce soit des infrastructures routières ou ferroviaires. Si on veut tirer tout le parti de ce type d'infrastructure, il faut, effectivement, les accompagner par une vraie démarche de projet territorial.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci. Merci, Monsieur Grammont. Je voudrais, pour terminer, vous inviter à aller voir d'ici la fin de la semaine, en tout cas sûr, au tout début de la semaine prochaine, le verbatim de la table ronde thématique que nous avons tenu hier. En effet, je pense que la plupart d'entre vous pourront trouver dans les interventions des 4 personnes que nous avons invitées dont d'ailleurs Monsieur Bou, le Président de la Chambre d'Agriculture du Tarn, Monsieur Le Corre qui est le géographe au Mirail, Monsieur Bouron, concessionnaire de l'autoroute A19, pourront trouver quelques éléments qui pourraient leur donner des pistes, je parle très prudemment vous le voyez, des pistes de réponses à certaines questions qu'ils pourraient se poser. Je pense de l'avis quasiment unanime de toutes les personnes qui étaient présentes. C'était une réunion extrêmement intéressante et qui a apporté des choses. Je vous invite, donc, à vous reporter... Donc, la réunion a eu lieu hier, il faut le temps de la décrypter mais, d'ici la fin de la semaine, vous devriez trouver sur notre site Internet le verbatim de cette réunion à Caraman. Je vous remercie d'être venus ce soir. Notre prochain rendez-vous sera le 2 décembre à Mazamet. Bonne soirée, bon retour ! Et soyez prudents sur la route.